

2 • 19

Zeitschrift für Landschaftsarchitektur

Une revue pour le paysage

anthos



Plätze
Les places

Plätze

Les places

Sabine Wolf

Für einmal ist es tatsächlich so, dass früher alles einfacher war: als der öffentliche Raum noch als solcher ablesbar, und – was nicht nur logisch klingt, sondern auch in der räumlichen Anordnung sinnhaft ist – vom privaten Raum durch den halböffentlichen getrennt war. Heute ist es schwieriger. Zwar nehmen wir an, dass Plätze öffentliche Räume sind und damit im Besitz der Allgemeinheit – also von uns allen! –, kommissarisch vertreten durch die öffentliche Hand, die sich aus vielerlei Steuergeldern aus verschiedenen Quellen trägt. Und hier fängt das Problem an. Immer mehr vermeintlich öffentlicher Raum wird privatisiert. Umgebungsgestaltungen von Überbauungen ebenso wie «Privatstrassen» oder Plätze rund um grössere Dienstleistungsnutzungen oder Grossgewerbe: Der Novartis Campus ist ein solcher Raum, ebenso wie das Maag-Areal entlang des Gleisbogens in Zürich. Während es sich beim Campus um eine Art Spezialraum handelt, den man einigermaßen bewusst als Gast betritt, ist die Umgebungsgestaltung des Maag-Areals im Rahmen der Arealentwicklung entstanden: Die Stadt hat Gestaltung, Erstellung, Unterhalt und Pflege mittels Sonderbauvorschriften Privaten übertragen (auf der Gegenseite der Waagschale bekommen diese dafür mehr Ausnützung).

Wenn dereinst alle von ihren Hausrechten Gebrauch machen und «ihren» Raum reglementieren, wird der Stadtraum zu einem unübersichtlichen Patchwork aus Regeln, Geboten und Verboten. Dann ist nicht nur der Raum nicht mehr lesbar, weil die Eigentumsverhältnisse nicht sichtbar sind, dann ist auch nicht mehr transparent, wer an welchem Ort was darf und wer was nicht. In der Tendenz schliessen diese Mechanismen die Schwächsten unserer Gesellschaft aus, weil alle anderen «nichts zu verstecken» haben und es ihnen keine Mühe macht, ständig gefilmt und auf Schritt und Tritt verfolgt zu werden. Es klingt absurd, aber es ist ein Privileg, Kameraüberwachung nicht zu fürchten. Nicht immer können wir frei wählen, ob wir in den Augen des Staates etwas zu verbergen haben oder nicht, ob wir an einem Ort erwünscht sind oder nicht. Es ist hier wie überall: Wenn wir uns gemeinsam auch für die Schwächeren einsetzen, kommt das uns allen zugute. Wir leben in einer Solidargemeinschaft, und die Grenzen zwischen Nehmen und Geben sind mitunter fliessend. Oder können sich umkehren. Kurz: Wir tun gut daran, keine zusätzlichen Grenzen zu schaffen. Auch im öffentlichen Raum nicht.

Ach ja, die Plätze: Sie müssen heute (wie auch früher) einer Vielzahl Anforderungen gerecht werden an Nutzung, Gestaltung und das Klima, nachhaltig erstellt, resilient und günstig im Unterhalt sein. Das Gute daran: Das haben LandschaftsarchitektInnen alles bestens im Griff – für die Fragen der Zugänglichkeit und Hoheit über den öffentlichen Raum aber sind wir als Gesellschaft gefordert.

Pour une fois, on peut vraiment le dire: c'était plus simple avant. Quand l'espace public était encore identifiable en tant que tel et qu'il était séparé de l'espace privé – ce qui ne paraît pas seulement logique quand on le dit, mais prend aussi tout son sens dans la réalité concrète – par l'espace semi-public.

Aujourd'hui, c'est moins évident. Nous partons du principe que les places sont des espaces publics et qu'elles appartiennent donc à la collectivité – c'est-à-dire à nous tous! –, laquelle est représentée par les pouvoirs publics et alimentée par l'argent des contribuables. Pourtant, de plus en plus d'espaces prétendument publics sont privatisés, qu'il s'agisse des aménagements extérieurs des grandes opérations immobilières ou des rues et places qui entourent les grandes entreprises. Le Campus Novartis, à Bâle, en est un exemple, de même que le site Maag à Zurich. Alors que le premier est une zone spéciale à laquelle on ne peut accéder que si l'on y est dûment invité, le second a vu le jour dans le cadre de procédures de planification spécifiques (les «Arealüberbauungen» de droit zurichois) à travers lesquelles la Ville a confié la conception, la réalisation et l'entretien des espaces extérieurs à des privés.

Si tous font un jour usage de leurs prérogatives et réglementent «leur» espace, l'espace urbain deviendra un patchwork confus de règles, d'interdictions et d'obligations. Non seulement l'espace ne sera plus lisible parce que les rapports de propriété ne le seront plus non plus, mais on ne saura plus très bien qui peut – ou ne peut pas – faire quoi à quel endroit. Ces mécanismes ont tendance à exclure les plus faibles, car les autres n'ont «rien à cacher» et ne voient aucun problème d'être constamment filmés et suivis à la trace. Cela peut paraître absurde, mais c'est un privilège de ne pas craindre les caméras de surveillance. Nous ne pouvons pas toujours choisir d'avoir ou non, aux yeux de l'État, quelque chose à cacher, ni d'être, ou non, bienvenu à tel ou tel endroit. Ici, comme partout, si nous nous engageons collectivement en faveur des plus faibles, nous en bénéficierons tous. Nous sommes tous solidaires et les frontières entre ceux qui prennent et ceux qui donnent sont parfois fluctuantes. Nous ferions donc bien de ne pas en créer de nouvelles – y compris dans l'espace public.

Pour en revenir aux places, elles doivent – comme c'était déjà le cas auparavant – répondre à de multiples exigences en matière d'usage, d'aménagement et de climat, tout en étant durables et économiques à l'entretien. Le point positif est que les architectes-paysagistes maîtrisent parfaitement tous ces aspects. En revanche, s'agissant de l'accessibilité de l'espace public et de l'autorité dont il relève, c'est la société dans son ensemble qui est mise au défi.



1

A24 Landschaft

Stadt ohne Autos

Die Strasse gehört den Autofahrern. Wir brauchen eine neue Verteilung ihrer Funktionen, um auch den Bedürfnissen aller anderen gerecht zu werden. Progressive Städte zeigen auf, wie die Umwandlung von Strassen hin zu Plätzen und multimodalen Verkehrswegen gelingt.

Vers des villes sans voiture

La rue appartient actuellement aux automobilistes. Pour qu'elle puisse répondre aux besoins de tous ses autres usagers, ses fonctions doivent être redistribuées. Quelques villes progressistes démontrent qu'il est possible de transformer les rues en places et en voies de circulation multimodales.

Marie Bruun Yde, Steffan Robel

Kaffeetrinken, Kinderspiel und Grün statt Autos überall. Der Wandel der Strasse schreitet sowohl analog als auch digital voran. Autonome, per App gesteuerte Roboter-Taxis könnten die Anzahl der Fahrzeuge und insbesondere der Parkplätze in der Stadt drastisch reduzieren. Noch ungewiss ist, wohin uns die neuen Technologien führen. Sicher hingegen ist: Sie werden den Strassenraum verändern. Wie gehen

Des cafés, des enfants qui jouent et de la verdure plutôt que des voitures partout: le processus de transformation des rues progresse, tant dans le monde numérique que dans la réalité physique. Des robots-taxis autonomes, guidés par des applications, pourraient réduire drastiquement le nombre de véhicules et de places de parc dans les villes. On ignore encore où les nouvelles technologies mèneront. Ce

1 Begegnungszone Maassenstrasse, 2018: Multifunktional. Parkstreifen können entfernt und Fahrspuren ver schmälert werden zum Vorteil des Miteinanders von Anwohnern, Fussgängern, Rad- und Autofahrern. Projekt: A24 Landschaft (Berlin). La zone de rencontre de la Maassenstrasse (2018) est multifonctionnelle. Les bandes de stationnement peuvent être ôtées et les voies rétrécies au profit des habitants, des piétons, des cyclistes et des automobilistes. Projet A24 Landschaft (Berlin).

2 Begegnungszone Bergmannstrasse. 2018. Projekt: A24 Landschaft. La zone de rencontre de la Bergmannstrasse, 2018. Projet A24 Landschaft.

Städte mit den zukünftigen Anforderungen an die Infrastruktur um?

Die Strasse ist der gemeinsamste aller öffentlichen Räume. Alle nutzen sie. Früher war sie eine wesentliche Freifläche der Stadt, die nicht nur Fortbewegung, sondern auch das gesamte städtische Leben aufgenommen hat: Handeln, Essen, Spielen... Aber mit dem Aufkommen des Autoverkehrs breitete sich seit Ende der 1920er-Jahre die Fahrbahn- und Parkplatzfläche immer weiter aus und verdrängte andere Nutzungen des Strassenraums. Was war passiert?

Leitbild der autogerechten Stadt

Kaum ein anderes Verkehrsmittel prägte im 20. Jahrhundert Architektur und Städtebau so sehr, wie das Automobil.¹ Städte und Strassen wurden nach der Charta von Athen (1933) und deren Ideal der Funktionentrennung entworfen. Deutschlands Wirtschaftswunder nach dem Zweiten Weltkrieg war untrennbar mit dem automobilisierten Individualverkehr verbunden. So förderte die Bundesrepublik Autos auf allen Ebenen: Der Staat schaffte rechtliche Grundlagen, die Autobesitz steuerlich bevorteilten und flächendeckend Autobahnen und Parkplätze entstehen liessen.² Verkehrsplaner und Verkehrsthemen prägten tonangebend Städtebau, Stadtplanung und Bauverwaltung und damit letztlich die Stadtgestaltung. Mit der autogerechten Stadt wurde

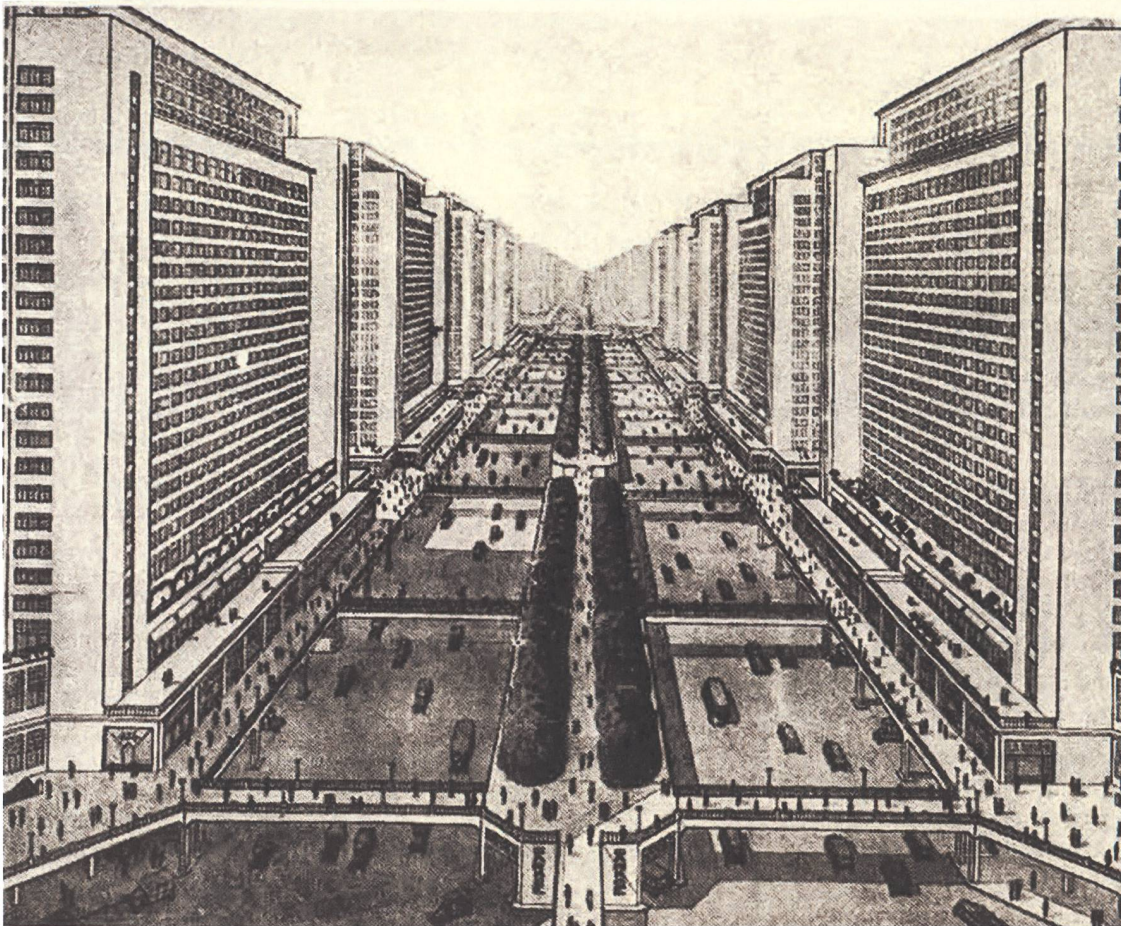
qui est sûr, en revanche, c'est qu'elles modifieront l'espace-rue. Comment les villes appréhendent-elles les exigences auxquelles devront répondre, à l'avenir, leurs infrastructures?

La rue constitue l'espace public le plus collectif. Tout le monde l'utilise. Elle représentait jadis un espace essentiel, qui ne servait pas seulement aux déplacements, mais accueillait aussi la quasi-totalité de la vie urbaine: du commerce aux jeux des enfants, en passant par la restauration. À partir de la fin des années 1920, cependant, l'apparition du trafic automobile a entraîné l'augmentation croissante des surfaces de chaussée et de stationnement, au détriment des autres usages de l'espace-rue. Que s'est-il passé?

Ville conçue pour la voiture

Aucun autre moyen de locomotion n'a autant marqué l'architecture et l'urbanisme du 20^e siècle que l'automobile.¹ Les villes et les rues ont été conçues conformément à la Charte d'Athènes (1933) et à son idéal de la séparation des fonctions. Après la Seconde Guerre mondiale, le miracle économique allemand était indissociable du trafic automobile. La République fédérale a promu la voiture à tous les niveaux: les conditions juridiques créées par l'État encourageaient fiscalement les gens à acquérir une voiture et favorisaient la construction d'autoroutes et de parkings sur l'ensemble du territoire.² Le débat sur





3

<https://proyectos4etsa.files.wordpress.com/2013/07/niveles.jpg>

ein bequemes, suburbanisches Leben und privates Glück erreicht, aber baulich weder dichte noch gemischte, sondern fragmentierte Städte und monofunktionale, anti-urbane Straßen hinterlassen.

Umdeutung

Im 21. Jahrhundert wird die Welt mobiler und vielfältiger. Wir erleben Bike-Boom, Car-Sharing und eine wachsende Vielfalt an Mobilitätsformen. Inzwischen hat das Auto als Statussymbol weitgehend ausgedient und wird eher als bloßes, praktisches Transportmittel betrachtet, weshalb seine störenden Eigenschaften wie der Platzverbrauch zunehmend ins Gewicht fallen. Heute wollen wir die Straße wieder vielseitig und multimodal verwenden.

Aber obwohl ein Wertewandel hin zur lebenswerten Straße mit Aufenthaltsqualität und gemischten Mobilitätsformen schon stattfindet, leben wir noch immer in der urbanen Landschaft von gestern. Berlin besteht zu 11 Prozent aus Verkehrsfläche³, die überwiegend dem Autoverkehr vorbehalten ist.⁴ Eine erhebliche Fläche der Stadt ist demnach meist ungestaltet und nicht vielfältig.

Umwandlung

Städte hingegen, die die Multifunktionalität der Straßen erfolgreich integrieren, erleben eine wesentlich höhere Qualität des Straßenlebens und er-

l'urbanisme, la construction et l'aménagement urbain était dominé par les problèmes de transports et donc par les professionnels du domaine. Le tout-voiture a ainsi permis le développement d'un mode de vie suburbain, axé sur le confort et l'épanouissement individuel, mais a produit des villes peu denses et fragmentées ainsi que des rues monofonctionnelles et anti-urbaines.

Changement de paradigme

Au 21^e siècle, la mobilité continue d'augmenter, mais ses formes se diversifient, comme en témoigne l'essor du vélo ou de l'autopartage. La voiture a, par ailleurs, perdu beaucoup d'importance en tant que symbole de statut social. On tend désormais à la considérer comme un moyen de transport certes pratique, mais dont les inconvénients – en particulier la place qu'il nécessite – sont loin d'être négligeables. Nous voulons aujourd'hui pouvoir faire à nouveau de la rue un usage varié et multimodal.

Or, si l'on assiste déjà à une revalorisation du modèle de la rue mixte et agréable à vivre, nous évoluons toujours dans les paysages urbains d'hier. Berlin se compose à onze pour cent de surfaces destinées aux transports³, et principalement au trafic automobile, si bien qu'une part considérable de la ville présente un faible niveau d'aménagement et de diversité.⁴

reichen damit auch eine Annäherung an Gleichheit und Teilhabe in der Gesellschaft.⁵ Kopenhagen, Madrid und New York bauen Fahrbahnen und Stellplätze um zu Bürgersteigen, Fahrradwegen und Plätzen. Als erste europäische Grossstadt setzt Oslo dieses Jahr ein radikales Privat-Parkverbot in der Innenstadt durch. Mit einer deutlichen Reduktion des fahrenden und ruhenden Verkehrs generiert das Pilotprojekt «Autofreies Stadtleben» schon seit 2016 in den Strassen der norwegischen Hauptstadt neue soziale und kulturelle Aktivitäten, die sonst nicht da wären.⁶

In Berlin werden Begegnungszonen als Teil der Fussverkehrsstrategie für das Zufussgehen und den Aufenthalt modellhaft gebaut. Für die Maassenstrasse schlägt A24 Landschaft vor, eine neue, mehrfachkodierte Strassenraumtypologie zu entwickeln, die den Strassenraum als Aufenthaltsraum und Lebensmittelpunkt des Quartiers qualifiziert. Bei der Bergmannstrasse hingegen wird zunächst eine Testphase angegangen, um die BürgerInnen für den Mehrwert einer Umgestaltung vorab zu sensibilisieren. Temporäre Parklets bilden kleine, öffentliche Räume, die den monofunktionalen Zweck der Strasse um vitale Aufenthaltsflächen erweitern und so die Vorteile der Entschleunigung veranschaulichen.

Was bringt die Zukunft?

Angesichts des Mobilitätswandels und der Diversifizierung der Gesellschaft muss die Strasse der Zukunft die Heterogenität der neuen Generationen mit ihrem Anspruch an Flexibilität und Dynamik fördern. Entsprechend können wir die neue Kultur im Umgang mit dem öffentlichen Raum aufgreifen, um eine lebenswertere Stadt für alle zu bauen, in der wir uns aufhalten und begegnen können. Die Stadtgestaltung ist eine Frage des gesellschaftlichen Selbstverständnisses. Ändert sich das Selbstverständnis, ändert sich ebenso – wenn auch zeitverzögert – der Raum.

Transformation

En revanche, les villes qui intègrent avec succès la multifonctionnalité des rues connaissent une vie urbaine bien plus intense et se rapprochent ainsi des idéaux d'égalité et de participation citoyenne.⁵ Copenhague, Madrid et New York transforment leurs chaussées et leurs parkings en trottoirs, en pistes cyclables et en places. Oslo sera, cette année, la première grande ville européenne à instaurer une interdiction radicale de parquer en voiture au centre-ville. En réduisant sensiblement le trafic et le stationnement dans les rues de la capitale norvégienne, le projet-pilote «Vie urbaine sans voiture» génère, depuis 2016 déjà, de nouvelles activités sociales et culturelles.⁶

À Berlin, on réalise des zones de rencontre modèles, qui font partie intégrante de la stratégie urbaine visant à promouvoir la mobilité piétonne. Pour la Maassenstrasse, le bureau A24 Landschaft propose de développer une nouvelle typologie multicodee, où l'espace-rue est traité comme une véritable zone de vie au sein du quartier. À la Bergmannstrasse, une phase test sera d'abord lancée, afin de sensibiliser les citoyens à la plus-value apportée par un réaménagement. Des extensions de trottoir temporaires («parklets») forment de petits espaces publics gagnés sur les chaussées monofonctionnelles, qui illustrent les avantages d'une décélération.

Et demain?

Compte tenu de la diversification de la société et des mutations qui affectent la mobilité, les rues de demain devront favoriser l'hétérogénéité des nouvelles générations, avec leurs exigences de flexibilité et de dynamisme. Il nous appartient donc de saisir au vol la culture qui émerge en matière de traitement de l'espace public pour construire une ville plus conviviale, où les gens peuvent sortir et se rencontrer. L'aménagement urbain est une question de conscience sociale. Si cette conscience change, l'espace changera aussi – même si c'est avec un certain décalage dans le temps.

¹ Frank Seehausen: Schwungvoll in die Zukunft: Die Inszenierung des fließenden Verkehrs im Berlin der 1960er-Jahre in: T. Köhler, U. Müller (Hrsg.): Radikal Modern. Planen und Bauen im Berlin der 1960er-Jahre. Berlin: Berlinische Galerie 2015.

² Andreas Knie im Interview. Denis Dilba. «Die wollen keinen Neustart.» Brandeins 01/2018, Hamburg.

³ Umweltatlas Berlin. Anteile der verschiedenen Nutzungsarten an der Fläche Berlins. bit.ly/2VFbhqZ [29.2.2019].

⁴ Agentur für clevere Städte (Hrsg.). Wem gehört die Stadt? Der Flächen-Gerechtigkeits-Report. Mobilität und Flächen-gerechtigkeit. Eine Vermessung Berliner Strassen. 2014.

⁵ UN Habitat (Hrsg.). Global Public Space Toolkit. From Global Principles to Local Policies and Practice. 2015/2016.

⁶ Sweco. Bilfritt byliv. Mellomundersökelse 2017 – opsummering av observasjonsstudier. 2017.