

„Wir wollen eine Stadt für alle!“

Des is imma no a Gehsteig!“ Die ältere, mit schweren Einkaufstaschen beladene Frau, bahnte sich auf wienersche Art ihren Weg durch die Menschen, die vergangenen Donnerstag vor dem Amtshaus in der Hermanngasse standen und sich angeregt unterhielten. Unter jenen, die den Gehsteig zum Stehen benutzten, war auch Jan Gehl, 77. Der dänische Architekt zählt zu den renommiertesten Stadtplanern der Welt. Er hat den New Yorker Times Square verkehrsberuhigt und Kopenhagen dabei geholfen, zur Fahrradhauptstadt zu werden. 1987 erschien sein Buch „Leben zwischen Häusern“, seine neueste Publikation trägt den Titel „How to Study Public Life“. Metropolen wie London oder Moskau fragen Gehl um Rat, wenn sie kurz vor dem Verkehrskollaps sind. Mit seinen Verkehrskonzepten macht er Städte lebenswerter, bringt die Menschen zurück in den öffentlichen Raum.

Die schimpfende Passantin vorm Amtshaus in Neubau wusste nicht, dass sie da gerade eine Koryphäe des Radelns und Zufußgehens mit harschen Worten aus dem Weg gestampert hat, was die Szene umso kurioser macht. Und Gehl hat sogar Verständnis für ihre harsche Reaktion.

Der Architekt und Stadtplaner war auf Kurzvisite in Wien, eingeladen von der dänischen Botschafterin Liselotte Plesner und der grünen Vizebürgermeisterin. Er radelte mit den beiden auf einem roten Diplomatendienstrad durch die Stadt, eröffnete vor der Botschaft einen Fahrradständer und schaute sich bei einer kleinen Radtour von der Innenstadt übers Rathaus, das Parlament, die Mariahilfer Straße bis zum Amtshaus Neubau an, was Wien in Sachen Verkehrsberuhigung und öffentliche Räume so plant. Im Festsaal des Amtshauses gab es noch eine Podiumsdiskussion, die von vielen Fans aufmerksam verfolgt wurde. Der Falter hat Jan Gehl den Tag lang begleitet, Fragen gestellt und zugehört.

Falter: Herr Gehl, die Frau auf dem Gehsteig hat Sie gerade aus dem Weg geschimpft, haben Sie etwas falsch gemacht?

Jan Gehl: Es ist nur legitim, dass diese Frau mit ihren Einkaufstaschen dort gehen möchte, und wir sollten ihr gefälligst nicht im Weg stehen. Und natürlich hätten wir etwas achtsamer sein und zur Seite gehen können. Es geht darum, höflich zu sein und einander auszuweichen.

Vielleicht hat sie ja unsere Räder gesehen?

Gehl: Das berührt auch eine andere Frage: In vielen Städten gibt es viele Radfahrer, denen andere Verkehrsteilnehmer und Passanten egal sind. Da müssen die Radfahrorganisationen konkreter werden und gegen die rücksichtslosen Radler vorgehen, die sich an keine Regeln halten. Die Radler, die glauben, sie könnten bei Rot über Kreuzungen rasen und hätten irgendwelche Sonderrechte. Diese Leute schaden der Radfahrbewegung sehr und beschädigen das Image. Die Tatsache, dass Radler von Autofahrern schlecht behandelt werden, gibt einem noch lange nicht das Recht, andere Verkehrsteilnehmer schlecht zu behandeln. Wir selbst sollten Vorbilder sein, wie man sich im öffentlichen Raum verhält.

Bereits am Vortag war Gehl mit dem roten Botschaftsrad unterwegs, begleitet von dänischen Diplomaten: ein vergnügt dreinblickender Herr in praktischen Klamotten, ein Hütchen auf dem Kopf gegen die Sonne. Dabei zeigte man ihm nicht nur touristische Hotspots, sondern radelte über den Karlsplatz in den dritten Bezirk. Auf die Frage, was ihm beim Radfahren durch Wien am meisten auffällt, antwortet der Architekt, er hätte wenig ältere Menschen auf Fahrrädern gesehen. In seiner Heimatstadt Kopenhagen sei Radfahren keine Frage der Generationen.

Wie könnte man auch in Wien ältere Menschen aufs Rad bringen?

Gehl: Das System in Wien ist viel zu kompliziert. Hier wurden zu viele Kompromisse im Verkehrssystem geschlossen, um Radfahren auch für ältere Leute, aber auch für Eltern mit Kindern sicher und einladend zu machen. Wenn ich eine Mutter mit einem kleinen Kind wäre, wäre ich auf längeren Strecken mit dem Rad verunsichert. Für mich ist der Unterschied zwischen sechs Prozent Radverkehrsanteil in Wien und den 31 Prozent, die wir in Kopenhagen haben, der, dass Radfahren in Kopenhagen alle Bevölkerungsgruppen anspricht. Auch alte Menschen oder kleine Kinder. Gehsteige sind für alle da; das Konzept für die Radwege in meiner Stadt beinhaltet, dass sie ebenfalls für alle da sind. Und weil sie für alle da sind, muss man aufeinander achtgeben und kann nicht so rasen. Sobald du ältere Radler oder Eltern mit Kindern auf dem Radweg hast, geht das Tempo dort automatisch herunter auf 15 bis 20 Stundenkilometer. Für die Stadt ist das ein gutes Tempo.

Wieso ist das so?

Gehl: Die Durchschnittsgeschwindigkeit beim Radfahren entspricht der eines rennenden Menschen. Unsere Sinne sind nicht dafür geschaffen, mit anderen Menschen zu kommunizieren, wenn wir schneller als mit 15 Stundenkilometern unterwegs sind. Wer auf dem Rad sitzt, hat immer noch Zeit, sich umzusehen.

Und wie empfinden Sie die Situation in Wien?

Gehl: Hier gibt es viele unterschiedliche Lösungen für Radwege. Es gibt Radwege, die zwischen parkenden Autos und Gehsteig sind, Radspuren zwischen fahrenden Autos und parkenden Autos. In Kopenhagen sind die meisten Radwege zwischen parkenden Autos und Fußgängerwegen. Parkende Autos sollen Radfahrer schützen, nicht umgekehrt! Wir haben aber festgestellt, dass die Situationen durchgängig gleich sein sollten, das ist am sichersten. Nur dann wissen die Autofahrer, woran sie sind.

Der Däne Jan Gehl bringt weltweit Menschen auf die Straße – zu Fuß oder mit dem Rad. Jetzt war der renommierte Stadtplaner mit uns in Wien unterwegs

„Und plötzlich hatten wir das Gefühl, dass jeden Tag, den wir aufwachen, die Stadt ein kleines bisschen besser ist als am Tag zuvor“

Jan Gehl

Wie wurde Kopenhagen zur sicheren Radfahrstadt?

Gehl: Wir haben in Kopenhagen viele Situationen geschaffen, um Radfahren bequemer und sicherer zu machen. Und je mehr Menschen mit dem Rad unterwegs sind, desto sicherer wird Radfahren. Die Autofahrer wissen inzwischen, dass sie aufpassen müssen. Weil immer irgendwo ein Radfah-

rer ist. Autofahrer schauen in Kopenhagen dreimal, bevor sie die Autotüre aufmachen. Radfahrkultur ist ein wichtiges Werkzeug, um eine gute Radfahrstadt zu werden. Zudem müssen die Systeme miteinander vernetzt werden. Alle Taxis in Kopenhagen haben Fahrradträger, auf denen man bis zu drei Räder unterbringen kann. In allen Zügen gibt es Fahrradabteile. Radfahren gehört bei uns zum Lifestyle. Geschäftsleute radeln, Schwangere, Kinder, Alte, Junge. Jede dritte Familie hat ein Lastenrad. Sogar der Kronprinz radelt manchmal damit.

Dass alle mit dem Rad fahren, ist für Gehl normal. Er zeigt Fotos von vollen Radwegen in Kopenhagen. Rücksichtnahme und Sicherheit für alle, so lautet sein Credo. Gehl erzählt von neuen Entwicklungen in seiner Heimatstadt, wo bei größeren Straßen Rad- und Gehwege über Seitenstraßen fortgesetzt werden; abbiegende Autos müssen über diese Spuren setzen.

Radler und Fußgänger haben in Kopenhagen offenbar nicht nur laut Gesetz Vorrang, sondern auch physisch ...

Gehl: Das finde ich genial, weil es symbolisiert, dass Fußgänger und Radler gleich wichtig sind wie der Typ im Mercedes Benz. Meine Enkelin kann auf diese Weise alleine zur Schule gehen, weil sie von ihrem Zuhause bis zum Schulgebäude immer auf dem Gehsteig bleibt und keine Straße überqueren muss. Bis zur Umgestaltung musste sie drei Straßen überqueren. Aber du schickst eine Siebenjährige nicht alleine raus, wenn sie drei Straßen überqueren muss. Wenn du viele Kinder und viele Ältere in der Stadt siehst, ist das ein Zeichen für die Qualität dieser Stadt. Wir wollen eine Stadt für alle! Die Alten und die ganz Jungen sind auch Teil des Stadtlebens. Der

Mit gemächlichem Tempo und eher nicht am Straßenrand radelt Gehl durch die Begegnungszone auf der Mariahilfer Straße. Als ein 13-A-Fahrer die Nerven wegwirft und ungeduldig hupt, scheint ihn das nicht zu irritieren. Dass hier Wiens größte Einkaufsstraße ist, beeindruckt den Stadtvisionär wenig. Die – ungenutzt gebliebene – rote Busspur kostet ihn ein müdes Lächeln, die FuZo-Baustelle bringt ihn zum Nachdenken. Eindringlich erkundigt er sich bei der grünen Vizebürgermeisterin Maria Vassilakou, ob es eh genaues Zahlenmaterial gebe, was Umsätze, Passantenströme und so weiter betrifft. Shopping habe sich durch das Internet verändert, sagt er. Das werde auch die Einkaufsstraßen verändern, die mehr zur Bühne werden, zum Verweilen einladen, verkehrsberuhigt als öffentliche Räume attraktiv werden und das Lebensgefühl der Stadtmenschen beeinflussen.

Gehl: Es ist ein weltweiter Trend, dass die Stadt der einfachste Gemeinschaftsraum ist von allen. Du verlässt deine Wohnung, gehst auf einen Kaffee oder ein Bier und du bist Teil eines Ganzen. Du musst dafür nicht Mitglied von irgendwas sein, du musst dich nicht vorher anmelden. Die Stadt ist ein sehr leicht zugänglicher Gemeinschaftsraum. Wenn du Gesellschaft willst, gehst du einfach raus auf die Straße, auf einen Platz oder in den Park, setzt dich auf eine Bank, bist umgeben von Mitmenschen. Selbst wenn du mit niemandem sprichst, bist du nicht allein. Wenn der Raum öffentlich ist, werden andere Menschen da sein.

Der Mensch steht im Mittelpunkt der Stadtplanung, ist das so neu?

Gehl: Menschenorientierte Stadtplanung ist eine Strategie für lebenswertere Städte. Das Fahrrad ist dabei sehr wichtig aber nicht der interessanteste Aspekt einer menschenfreundlichen Stadt. Es geht um den gehenden Menschen. Gehen ist so viel mehr als nur Gehen.

Wieso?

Gehl: Natürlich gehen wir, um von A nach B zu kommen. Aber viel interessanter ist, sich einmal jene Menschen in der Stadt anzusehen, die nicht gehen. Leute, die anhalten, weil irgendwas so schön ist, dass sie stehen bleiben müssen. Fußgänger zu sein, auf zwei Beinen unterwegs zu sein ist in der Stadt ein Grundbedürfnis. Man kann natürlich nur gehen. Aber man kann auch mehr: gehen und reden, gehen und herumschauen, gehen und winken. Und wenn du gehst, kannst du immer wieder stehen bleiben. Man kann Freunde treffen oder neue Menschen kennenlernen. Das macht das Leben der Menschen in Städten so wundervoll. Das ist ausschlaggebend dafür, dass Menschen sich wohlfühlen. Wir müssen alles tun, um Menschen einzuladen, zu gehen, stehen zu bleiben, Rad zu fahren.

Das ist das Neue?

Gehl: Je mehr wir gehen und radeln desto besser. 50 Jahre lang gab es Stadtplanung, die die Menschen dazu einlud, sich auf keinen Fall zu bewegen. Wenn sie sich nur ein bisschen bewegen, ist das gesünder. Das ist die günstigste Art, Gesundheitskosten zu sparen. Wenn man sich die Liste der lebenswertesten Städte der Welt ansieht, fällt auf, dass das alles Städte sind, in denen der öffentliche Raum genutzt wird. Willkommen im 21. Jahrhundert, wo wir radeln und zu

Wie wird man eine gute Radfahrstadt?

Gehl: In Wien hat sich viel getan, das habe ich schon gemerkt. Kürzlich haben meine Frau und ich Hochzeitstag gefeiert. Wir sind zur Feier des Tages mit dem Rad fast 20 Kilometer quer durch die Stadt gefahren, waren schön essen und haben, weil man das darf als Radler, auch ein Glas Rotwein getrunken. Als wir abends heimkamen, ist uns aufgefallen, dass es das nicht gegeben hätte, als wir jung waren. Dass zwei über 70-Jährige nebeneinanderher radeln, sicher auf Radwegen. Früher gab es noch nicht so viel Leben auf der Straße, die vielen Straßencafés. Und plötzlich hatten wir das Gefühl, dass jeden Tag, den wir aufwachen, die Stadt ein kleines bisschen besser ist als am Tag zuvor. Mir ist schon klar, dass es vielen Menschen in Entwicklungsländern oder wachsenden Städten anders geht. Die wachen morgens auf und denken „Die Stadt ist nicht mehr so gut wie noch gestern.“

In seinem für 15 Minuten angesetzten Referat im übervollen Neubauer Festsaal, das fast dreimal so lange dauert, zeigt Gehl auch das Foto seiner Schwiegermutter. Die Frau ist bis ins hohe Alter mit dem Rad gefahren, besuchte den Architekten und seine Frau mehrmals die Woche. Als sie mit weit über 80 nicht mehr radeln konnte, war sie trotzdem immer mit dem Rad unterwegs – sie hat es geschoben. Auf die Frage ihres Schwiegersohnes, wieso sie denn immer noch das Rad dabei habe, antwortete sie: „Es ist immer noch sportlicher ein Rad zu schieben als einen Rollator.“

Dieser Text setzt sich aus einem Interview, Fragen am Rad und Passagen eines Vortrags von Jan Gehl zusammen