

Thomas Pilz

## **Form, Halt, Respekt - Shared Space als Denkform in Architektur und Raumplanung**

*Vortrag, Graz 2011*

### **Einleitung**

Unter dem Titel *Formlos, haltlos, respektlos – Wie das öffentliche Leben verkommt* diskutiert Peter Sloterdijk im September 2010 im philosophischen Quartett mit seinen Gästen in zeitdiagnostischer Perspektive über aktuelle Erscheinungsformen des ‚Öffentlichen‘ und seine Verfallsformen. Von Vulgär-Rousseauismus (im Jogging-Anzug in die Oper) ist da die Rede, von Verschleifungen der Grenzen von öffentlichem und privatem Raum (Veröffentlichung des Privatesten in den semiöffentlichen *social media*), die Durchdringung von öffentlicher und privater Haltung, vom Spaß an der skandalträchtigen Verlüderung und von den Belohnungen für Niveauabsenkungen im Umkreis der medialen Öffentlichkeiten, von der Schädlichkeit und der Verarmung (physischer) öffentlicher Räume und dem Verblässen der Idee, dass der öffentliche Raum eine bedeutende gesellschaftliche Funktion hat und eine Erscheinungsform der Wahrheit ist. Geistreich wird, ganz öffentlich, sein Verpuffen ins Private diagnostiziert.

Von Aristoteles bis Hannah Arendt finden wir das tief in unsere Kulturgeschichte eingeschriebene Motiv der Hinwendung des Menschen zu seiner wesenhaften Bestimmung als Teilhabe am öffentlichen Leben: der wahre Mensch (das politische Tier, *zoon politikon*) erscheint auf der Agora und wird zu dem, was er sein kann und sein will, durch das Licht der Öffentlichkeit. Heute beobachten wir, im Blick auf die ‚zweite‘ Öffentlichkeit der medialen Präsenz: auch das Leben im Öffentlichen ist nur die Fortsetzung des privaten Lebens mit anderen Mitteln. Nach nichts giert das mehrheitsfähige ‚öffentliche Interesse‘ mehr als nach den privaten Abgründen prominenter Personen. Und auch der öffentliche Raum wird gerade dadurch, dass er ‚angenommen‘ wird, zu einem zweiten Wohnzimmer, in dem wir familiär sind, aber noch nicht (oder nicht mehr) mit der Idee des zivilisatorischen Ganzen kommunizieren. Wo atmet der authentische Mensch?

Die Unterscheidung zwischen einer ersten Öffentlichkeit (der physische öffentliche Raum) und einer zweiten Öffentlichkeit (der mediale Raum) wird erst möglich, wenn beide Sphären getrennt voneinander bestehen können. Erst die Kultur der Verschriftung und generell die Technologien ortsunabhängiger Medien (Buchdruck, Radio, TV, Internet) schaffen die Möglichkeit einer Öffentlichkeit, die nicht an einen konkreten physischen Raum gebunden ist. Das verursacht Verschiebungen im Funktionsgefüge des (physischen) öffentlichen Raums, jedoch nicht zwangsläufig seinen Verfall.

Als der englische Architekt Ben Hamilton Baillie im Jahr 2004 den Begriff *Shared Space* prägte, konnte sich dieser Begriff schlagartig in der medialen Öffentlichkeit verbreiten, weil er präzise die Vielschichtigkeit zeitgemäßen *street designs* angesichts der historischen Komplexität des Themas erfassen konnte. Die neue Vokabel im Feld des Denkens und Arbeitens mit Öffentlichkeit, Raum, Multifunktionalität, Verkehr, Straße und Gesellschaft setzt den richtigen Akzent – überraschend, einfach und (zumindest für den deutschen Sprachraum und in der Brillanz des englischen Originals) unübersetzbar. Der *Shared Space* ist nicht der geteilte (zerteilte) Raum, aber auch nicht nur der gemeinsam genutzte Raum; es ist der *gemeinsam geteilte* Raum, der integrative Raum der einander überlagernden Funktionen. Es ist der Raum, in dem auch die technisch dominierten Notwendigkeiten des Verkehrs im Licht des sozialen Lebens und der Kommunikation gesehen werden.

Die neue Vokabel von Ben Hamilton Baillie (1) brachte auf den Begriff, was sich durch nahezu zwanzig Jahre in der Arbeit von Verkehrsingenieuren, Architekten, Künstlern und Soziologen entwickelt hatte. Ich möchte im vorliegenden Text zeigen, dass es sich bei den Prinzipien des Shared Space nicht um eine Modeerscheinung handelt, sondern um ein neues Paradigma in der Gestaltung von öffentlichen Räumen. Wenn es gelingt, die Bezüge zu aktuellen Forschungsarbeiten im Sinne einer historischen Positionierung glaubwürdig zu machen, mag beim Leser ganz zwanglos der Eindruck entstehen, dass es sich bei Shared Space um ein Phänomen handelt, das wir im guten Sinn dem Zeitgeist zuordnen können – wenn wir akzeptieren, dass der Zeitgeist kein metaphysisches Ungeheuer ist, sondern die aktuelle Artikulation dessen, was im Augenblick möglich wird.

## 1.

### **Idee, Konzept, Methode, Effekte – die Prinzipien des Shared Space**

Was wir heute unter dem Namen Shared Space diskutieren, entstand in den Niederlanden seit den 1980er Jahren schrittweise durch die präzisen Beobachtungen eines Verkehrssicherheitsexperten. Aus der Analyse von zahlreichen Unfallhäufungspunkten erkannte Hans Monderman, dass die konventionellen Techniken der Verkehrssicherheit (Trennung, Verkehrszeichen und Ampelanlagen, kurz: technische Reglementierung) einseitig das Verkehrsverhalten (im Gegensatz zu sozial motiviertem Verhalten) unterstützen. Das verstärkt die Dominanz des Verkehrs, steigert die real gefahrenen Geschwindigkeiten und senkt das Aufmerksamkeitsniveau vor Ort. Monderman beobachtet zugleich, dass räumlich klar und (an-)sprechend gestaltete Räume, in denen wir uns frei orientieren können, die Interaktion zwischen allen Verkehrsteilnehmern bestens unterstützen – und gar keiner technischen Reglementierung bedürfen. Die *Gestaltung des Raumes* kann den

Menschen zeigen, wie sie sich dort angemessen verhalten: „Jeder weiß, wie man sich in einem Wohnzimmer zu benehmen hat. Wir hängen da auch keine Schilder auf: bitte nicht auf den Boden spucken.“

Monderman verfolgt seine Intuition, indem er Straßen im Ortsgebiet in der Folge konsequent als öffentliche Räume denkt, deren Qualitäten er aus der Perspektive ihrer sozialen Attraktivität analysiert (2). Er beginnt klar zu unterscheiden zwischen zwei grundsätzlich anders ausgerichteten Verhaltensmustern im öffentlichen Raum: dem Verkehrsverhalten und dem sozialen Verhalten. Beide Verhaltensmuster und ihre Attribute lassen sich einander gegenüberstellen: Verkehrsverhalten ist uniform (und vorhersehbar), anonym (berechenbar), technikabhängig und unterliegt strikten gesetzlichen Regeln; demgegenüber ist soziales Verhalten variabel (unvorhersehbar), persönlich (Augenkontakt), gesellschaftlich orientiert und kulturell bestimmt. Mondermann akzeptiert prinzipiell die zwei voneinander unterschiedenen Verhaltensmuster und identifiziert Orte, an denen sie die jeweils angemessene Art des Verhaltens sind. Er stellt Räume, die ausschließlich dem Verkehrsverhalten dienen (Autobahnen, Schnellstraßen), jenen Räumen gegenüber, die ausschließlich das soziale Verhalten unterstützen (der Dorfplatz), und er bezeichnet ihre Attribute: Die Autobahn ist ein monofunktionaler Raum, die Technik des Automobils ist maßstabsbildend, es herrschen hohe Geschwindigkeiten, alles muss anonym funktionieren; der Dorfplatz hingegen ist ein multifunktionaler Raum, auf Bewegungen und Bedürfnisse der anwesenden Menschen ausgerichtet, er ist langsam, komplex und kommunikativ.

In einer ersten Interpretation geben diese Archetypen den Blick frei auf die Verarmung öffentlicher Räume, die von Verkehrsfunktionen dominiert werden; denn lebendige urbane Räume waren immer durch den Reichtum ihrer Funktionsvielfalt gekennzeichnet. Jedoch: die meisten Räume in der modernen Stadt entsprechen keinem der beiden Archetypen, sondern bilden Übergangs- und Mischformen aus Dorfplatz und Autobahn. Im konsequenten Studium der Übergangsformen dieser Archetypen und dem Wandel der assoziierten Verhaltensmuster gelangt Monderman zum wahrnehmungstheoretischen Kern seines Sicherheitskalküls: dem ebenso subtilen wie komplexen Zusammenhang von Aufmerksamkeit, Risikowahrnehmung, dem Zwang zum Regelfolgen und der Bereitschaft zu Rücksichtnahme. So sehr das Prinzip der strikten räumlichen Segregation konstitutiv sein mag für die Funktion (und Sicherheit) einer Autobahn – so verheerend wirkt es sich im urbanen Kontext aus. Im segregierten Raum wird dem Automobilisten ‚sein‘ Raum zugesprochen. Wozu führt das? – Seine Aufmerksamkeit für das Leben jenseits des Randsteins sinkt, seine Risikowahrnehmung wird durch das empfundene ‚Recht‘ ruiniert, eine erlaubte Geschwindigkeit auf ‚seiner‘ Bahn zu fahren. Was ihn an der Fahrt hindert, wird als Störung wahrgenommen, seine Bereitschaft zu Rücksichtnahme sinkt und die Wahrnehmung der Gefahr, die er selber ist, bleibt unterdrückt, die Fähigkeit zu

kommunikativem Verhalten verkümmert. Diese Tendenz steigert sich mit allen technischen Maßnahmen, die das Treiben in der beschleunigten Kapsel unterstützen: Randsteine und Signale, Ampeln und Sperrlinien, Rechtsnormen und Gebote. Kurz: die verkehrstechnische Aufrüstung des öffentlichen Raums macht den Verkehr dominant und schnell, senkt die Aufmerksamkeit und die Risikowahrnehmung, bringt objektiv Gefahr – und eine Verödung des Stadtraums unter soziale Gesichtspunkten.

Jetzt wird die zentrale Frage des Shared-Space-Konzepts sichtbar: wie kann es gelingen, Räume zu erzeugen, in denen das soziale Verhalten bestimmend ist und alle Verkehrsteilnehmer sich in einer sozial integrierten Weise verhalten? Wie kann eine urbane Umwelt (*urban environment, public realm*) so gestaltet werden, dass sie die Aufmerksamkeit aller für alle fördert? Monderman, der Verkehrsingenieur, gibt hier Antworten, die stark auf Erfahrungen der Kulturgeschichte zurückgreifen. Er verwandelt ampelgeregelt Kreuzungen in platzartige Mischflächen. Der Effekt: Verunsicherung wirkt – verlangsamend. Geschwindigkeiten sinken, das Aufmerksamkeitsniveau steigt, Interaktion wird möglich. Ein präzise kalkuliertes Maß an Verunsicherung erzeugt so objektiv Sicherheit – ein Zusammenhang, den der australische Straßenmagier David Engwicht als „safety-paradox“ (3) bezeichnet hat. Und: Monderman setzt einen klaren Akzent auf die Wirksamkeit von Gestaltung und die Fähigkeiten von Menschen, in klar erkennbaren, lesbaren Räumen das angemessene ‚Benehmen‘ zu finden: „Wenn ich will, dass sich Menschen wie in einer Kirche benehmen, dann muss ich eine Kirche bauen und keine Disko.“ (4) Der ebenso aufmerksame wie inspirierte Schweizer Verkehrsingenieur Fritz Kobi, der parallel zu Monderman und unabhängig von ihm seit den 1980er Jahren mit ganz ähnlichen Ergebnissen das heute als *Berner Modell* bekannte Planungskonzept entwickelt hat, pflegt an dieser Stelle ganz prominent die Frage zu exponieren: Welche Botschaft will das Bild der Straße vermitteln? Wie Monderman betont auch Kobi die gestalterischen Aspekte im „Stadtraum Straße“ (5) als zentrales Mittel zur Integration des Verkehrs in das soziale Gefüge der modernen Stadt.

Gegen alle Widerstände aus der eigenen Zunft hat Monderman seine Intuition in Projekte übersetzt, die heute weltweit rezipiert werden. Die immer wieder verblüffende Botschaft: Die Verbesserung der architektonischen Qualität des öffentlichen Raums löst Verkehrsprobleme. Wo Menschen den öffentlichen Raum annehmen und beleben, kann der Verkehr integriert werden: Geschwindigkeiten sinken, die Interaktion aller anwesenden Menschen verbessert sich. Menschen reagieren auf Menschen; je mehr Aktivität im Raum erlebt werden kann und je mehr Menschen dort anwesend sind, desto langsamer (und ungefährlicher) bewegt sich der Verkehr. Die effektivste Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist daher die anspruchsvolle Gestaltung des Raumes, die Menschen anzieht und Komfort für den Aufenthalt schafft. Damit kehrt Monderman die gewohnte Perspektive des Verkehrsplaners radikal um. Es wird ein für alle Bürger attraktiver Stadtraum geplant,

der vom Leben vor Ort erzählt, und erst dann wird der Verkehr in dieses Leben eingefügt.

Das Verständnis von Shared Space kann jedoch nicht auf die Gestaltung von Straßen und Plätzen beschränkt bleiben. Wesentlich ist, dass Gestaltungen als Ausdruck des gesellschaftlichen Lebens entstehen und von einem sich wandelnden Bewusstsein für die Bedeutung des öffentlichen Raums begleitet sind. Daher ist tiefgehende Partizipation die fundamentale Technik, um eine Situation zu erzeugen, in der der öffentliche Raum von allen Nutzergruppen ergriffen wird und so den multifunktionalen Charakter erhält, der seiner gesellschaftlichen Bedeutung entspricht. Denn nur durch diese fundamentale Aneignung des Raumes kann sich die Wirkungsweise von Shared Space entfalten. Es geht darum, immer wieder eine neue Balance von sozialem und verkehrstechnischem Gebrauch des öffentlichen Raums zu finden. Dieser Prozess ist nicht beendet, wenn die bauliche Maßnahme abgeschlossen ist. Der öffentliche Raum muss sensibel bleiben für Veränderungen in der gelebten sozialen Struktur; es muss die Möglichkeit bestehen, dass er von AnrainerInnen wie eine Bühne wahrgenommen und durch das tägliche Leben individuell und kommunikativ angeeignet und bespielt wird. Erst dann wird der öffentliche Raum seiner Funktion im komplexen Gewebe des städtischen Lebens gerecht: er wird zum Spiegel der Gesellschaft. Er wird Medium und Bühne des urbanen Lebens. Dabei kann der öffentliche Raum klar und gelassen vom Selbstbewusstsein und Selbstvertrauen seiner AnrainerInnen erzählen. Im Lauf der Jahre haben sich so die folgenden Prinzipien entwickelt, aus denen qualitätvolle *Shared Spaces* entstehen:

- Keine (bzw. möglichst wenige) Verkehrszeichen – an deren Stelle tritt gut lesbare räumliche Gestaltung: (an-)sprechende Räume, die vom Leben vor Ort erzählen, vermitteln allen Verkehrsteilnehmern, wie sie sich angemessen verhalten.
- Präzise Anwendung des Mischprinzips: um Revierbildungen (und damit verbundene ‚Rechte‘) zu vermeiden, werden keine Territorien für unterschiedliche Verkehrsarten zugewiesen;
- Eine neue Balance von sozialer, wirtschaftlicher und verkehrstechnischer Nutzung des Raums wird aktiv herbeigeführt: im belebten öffentlichen Raum kann die Integration des Verkehrs gelingen.
- Partizipative Planungskultur ermöglicht die soziale Belebung des Raums – die gemeinsame Gestaltung der Bühne für das öffentliche Leben sichert eine dauerhafte Belebung des Raums.
- Risiko und Verantwortung, das ‚safety paradox‘: eine leichte subjektive Verunsicherung (durch den Wegfall strikter Regeln) bewirkt eine Erhöhung

der Aufmerksamkeit – objektiv wird eine Verbesserung der Sicherheit erreicht.

## 2.

### **Im Kontext: Aspekte des öffentlichen Raums**

Der öffentliche Raum und seine Funktion für eine lebendige Stadt sind in den vergangenen Jahren verstärkt ins Bewusstsein der engagierten Öffentlichkeit getreten. Dabei wird in unterschiedlichen Abstufungen die zerstörerische Wirkung des Automobils auf die Vielfalt des öffentlichen Lebens im urbanen Raum beschrieben – der Tonfall reicht von Verlegenheit oder gar Ergebenheit (Arrangement mit dem unabwendbaren Schicksal der Automobilisierung) bis hin zu militanten Tonlagen (Kampf um die Straße). Um die Tragweite des Shared Space Paradigmas ermessen zu können, werfen wir einen Blick auf die Charakterisierung des öffentlichen Raums und seiner Veränderungen – skizzenhaft versuchen wir wichtige Positionen dazu nachzuzeichnen, vor allem jene des dänischen Architekten und Stadtforschers Jan Gehl, der seit den frühen 1970er Jahren mit Büchern wie *Life between Buildings - Using public space* wichtige Akzente in der Diskussion gesetzt hat. Neben Jane Jakobs war Jan Gehl schon damals eine wichtige Stimme gegen den Mythos der autogerechten Stadt und die Pragmatik des funktionellen Städtebaus der Nachkriegsära.

Dem Automobil kommt in der Moderne eine durchaus ambivalente Bedeutung zu. Einerseits realisiert es die individuelle Form der gesellschaftlichen Mobilmachung. Der Aufbruch in den entgrenzten Raum, die Rausch der Geschwindigkeit, die Schwerelosigkeit der sich selbst bewegenden Maschine und das enorme Potential der Verschmelzung von Subjekt und Fahrzeug – all das sind Bausteine der Mythologie der entfesselten Fahrt und des befreiten Subjekts, das die unwürdige und schwerfällige Bindung an den Ort und tendentiell die Gefangenheit im Raum hinter sich lässt. (Die Spur dieser Mythologie lässt sich freilich bis in die Antike verfolgen – auch dort wurde der Traum der von körperlichen Zwängen befreiten Seele in zahlreichen Varianten artikuliert.) Dieses Begeisterungspotential ist bis heute ungebrochen wirksam, nicht nur bei 18jährigen Fahranfängern, die ihre Räder unmittelbar in den Himmel lenken wollen. Wer diese Euphorie ignoriert, muss die Dynamik und Hartnäckigkeit des Phänomens geradezu systematisch verkennen.

Gegen die Tendenz der euphorischen Mobilmachung steht in der Moderne das Motiv einer Öffentlichkeit, die zu einem semiaktiven Medium des sich entwickelnden gesellschaftlichen Bewusstseins wird. Im Raum des Öffentlichen entwickeln sich Individuen, Klassen, Gesellschaftsstrukturen. Im öffentlichen Raum

entzündeten sich Revolutionen, die am Leitbild der gesellschaftlichen Emanzipation arbeiten und auf ihre Art die Befreiung des Subjekts aus selbst- und fremdverschuldeten Abhängigkeitsverhältnissen betreiben. Das Ideal der Emanzipation durch Bewusstseinsbildung ist ohne die Vorstellung einer bedeutungsfähigen Öffentlichkeit nicht zu denken. Wenn der Siegeszug der Befreiung konkret werden soll, muss er sich an konkret verkörperten Orten abspielen. Der Ort dieser Befreiung ist daher die moderne Stadt, in der durch technisch hochgerüstete Produktion die Erfordernisse der physischen Reproduktion immer weniger Gewicht haben – um den von materiellen Zwängen befreiten modernen Menschen zu erzeugen, der sich frei, kommunikation und in der bewußtseinsbildenden Auseinandersetzung mit seinen Mitbürgern entwickeln kann. (Auch dieses Motiv hat sein Echo in der Antike, in der die *agora* der Ort ist, an dem sich im Gespräch die Wahrheit bildet, sobald hier nicht nur Waren gehandelt werden, sondern Meinungen und Erkenntnisansprüche ausgetauscht werden.) Die neue metropolitane Stadt ist der Ort der Moderne, und der öffentliche Raum in dieser Stadt ist der für alle Bürger zugängliche Spiegel der gesellschaftlichen Verhältnisse.

Neben der Bekämpfung der Elendsquartiere und der Eingrenzung der Bodenspekulation stellt die Integration des Automobils eine der zentralen Herausforderungen des modernen Städtebaus dar. Sigfried Giedion, seit den 1930er Jahren Sekretär des CIAM und wichtiges Sprachrohr des von Le Corbusier geprägten modernen Städtebaus (die aufgelockerte und gegliederte Stadt) summierte in *Raum, Zeit, Architektur* noch 1976 seine Überlegungen zu diesem Thema unter dem Titel ‚Zerstörung oder Transformation‘: „Die heutige Stadt ist tatsächlich in allen Ländern ohne Ausnahme bedroht; nicht in erster Linie durch eine Gefahr von außen, vielmehr von innen her. Die Maschine in Form des Autos hat ihren Organismus gesprengt und ihr Funktionieren gestört. Soll sie weiter bestehen, muss die ihre Struktur ändern. Diese Veränderung wird heute durch die Maschine erzwungen wie früher durch neue Kriegsmethoden.“ (6) Das Automobil ist das Schicksal der modernen Stadt.

Der kritische Blick auf die Qualitätsmaßstäbe des öffentlichen Raums wird in Siena und anderen mittelalterlichen Städten geschult, die sich ihre Kraft und Struktur über mehr als 600 Jahre bewahrt haben. Hier findet Jan Gehl Städte, deren bauliche Struktur bis heute mit den Ansprüchen des gesellschaftlichen Lebens korrespondiert; Städte, die durch die Kraft ihrer baulichen Struktur und das Zusammenspiel dieser Baustruktur mit dem alltäglichen sozialen Leben der *car invasion* widerstehen können. Hier beginnt Gehl seine Studien zu Struktur, Qualität und Geschichte des öffentlichen Raums. Und er findet in der Geschichte der europäischen Stadt im multifunktionalen öffentlichen Raum stets ein je individuell ausbalanciertes Verhältnis von drei Hauptaktivitätsfeldern:

*“Traditional uses of public space: Meeting place, marketplace and traffic space: Although the pattern of usage has varied in the course of history, despite differences, subtle and otherwise, public space has always served as meeting place, marketplace and traffic space. The city has always been a place for people to meet and greet each other, a place to exchange information about the city and society, a place where important events were staged: coronations, processions, feasts and festivals, town meetings and executions, to mention just a few.*

*The city was also a marketplace, where goods and services were offered and exchanged. Finally, the city was a thoroughfare providing access to and connecting the various uses of the city. People walked about and goods were hauled from one place to another.*

*In the past, when most movement was conducted on foot, there was often a good balance between the three uses of the city. Pedestrians were able to walk where they needed to go, meeting, trading, talking and taking in the sights all in the same trip through town. The uses of the city were conducted simultaneously in the same public space.*

*However, in the 20<sup>th</sup> century, particularly in the industrialised nations, conditions for the three main uses of public space changed. New patterns of traffic, trade and communication were so radical that they interrupted centuries of tradition as to how people used the city. (...) Particularly after the Second World War, car traffic in the city developed by leaps and bounds and the use of public space changed accordingly. Heavy car traffic does not coexist peacefully alongside the uses of the city as meeting place and marketplace. Uses that had been in balance for centuries were now in open conflict.” (7)*

Der offene Konflikt der Nutzungsmuster hat jedoch seinen Grund nicht ausschließlich im aggressiven Eindringen des Automobils in die bereits gebaute Stadt. Es gibt einige komplementäre Prozesse, die auf der Basis zunehmenden Wohlstandes und technischer Neuerungen das Zurückweichen des sozialen Lebens aus dem öffentlichen Raum auslösen. Durch die Einführung von modernen Systemen der Kanalisation, der Telekommunikation und die Vergrößerung der gebäudeinternen Arbeitsräume verschwinden viele *notwendige Tätigkeiten* aus dem öffentlichen Raum: Wasser wird nicht mehr am Brunnen geholt, sondern kommt aus der Leitung, Neuigkeiten verbreiten sich durch Telefon und Fernsehen, und der öffentliche Raum als Ort der Arbeit verliert mit zunehmendem Wohlstand schnell an Bedeutung. (8) In diese Lücke dringt der Autoverkehr und löst, sobald die Verarmung öffentlicher Räume offensichtlich und unerträglich wird, den Wunsch nach autofreien Arealen im Kerngebiet der historischen Stadt aus. Seither etablieren sich Fußgängerzonen in den Städten – zumindest da, wo die kommerzielle Struktur wenigstens tagsüber eine hinreichende Belegung des Raumes garantiert. Zu anderen Zeiten vermögen gerade



Fußgängerzonen die Verödung des öffentlichen Raums auszudrücken, denn durch den Wegfall der *notwendigen Tätigkeiten* (Arbeit, Versorgung etc.) haben sie oft jenseits des Konsums keine gesellschaftliche Funktion mehr. Was diese Räume neu mit sozialem Leben füllen kann, sind jene Tätigkeiten, die Jan Gehl *optionale Tätigkeiten* nennt – sie entstammen zu einem erheblichen Teil der Sphäre von Freizeit und Vergnügen, dem gastronomischen Konsum und neuerdings auch vermehrt dem Bereich des Sports. Diese Tätigkeiten entstehen jedoch nur dort, wo sie durch fein ausgeführte Angebote angelockt werden. Neben Funktionen des Schutzes (gegen Witterung und anderen Gefahren) und Sicherheit muss der öffentliche Raum dann auch die Qualität haben, Menschen zum Aufenthalt einzuladen.

Das Konzept der Fußgängerzone folgt der strukturellen Logik der Segregation. Gesetzliche Verordnungen regeln, wer sich wo und wie bewegen darf. Es entstehen Raumzonen mit komplementären Nutzungsprofilen, in denen in bestimmten Raumsegmenten bestimmte Nutzungen (Auto, Fahrrad - oder auch Fußgänger, im Fall der Schnellstraße) per Verbot herausgenommen werden. Achsen, in denen die Dominanz (und das heißt: Gefahr) des Verkehrs ungebrochen besteht, zerschneiden den urbanen Raum und trennen Inseln, in denen sich Leben gefahrlos ausweiten kann. Das hat schwerwiegende Konsequenzen für die Zugänglichkeit des Raumes, vor allem für Kinder, deren räumliche Orientierungsfähigkeit dadurch in ihrer Entwicklung deutlich erschwert wird. Für die Aktionsräume von Kindern in der Stadt bilden die stark belasteten Verkehrsachsen schwer überwindbare Grenzen. Auf diesen Zusammenhang hat Martha Muchow in ihrer bahnbrechenden Studie *Der Lebensraum des Großstadtkindes* bereits 1935 hingewiesen (9). Dieser Zusammenhang wurde bis heute immer wieder untersucht, mit eindeutigen Ergebnissen: je mehr und je schneller der Verkehr, desto geringer die Entwicklungsoptionen der Kinder; je größer die räumliche Trennwirkung des Verkehrs, desto weniger entwickelt sind die motorischen Fähigkeiten der Kinder, desto ärmer sind die Sozialkontakte der Kinder und desto schlechter ist deren räumliches Vorstellungsvermögen ausgebildet.

Die Polarität von Fußgängerzone und Autostraße hat ihr Gegenstück in der modernen Logik von Mittel und Zweck, Weg und Ziel. Kann hier das Paradigma des Shared Space zu mehr Integration führen, oder werden so nur die Übergangskanten abgemildert? Mit feiner Ironie und nicht ohne Frivolität hat Wolfgang Pauser diesem Thema seinen Vortrag *Shared Space, die moralische Promenade* gewidmet. Shared Space – die verhinderte Idylle des friedlichen Miteinanders? Die naive Übernahme des Paradies-Mythos als des gartenbaulichen Typus von Shared Space, „...wo Löwen und Antilopen friedlich nebeneinander sein können, ohne Wettrennen um Leben und Tod zu veranstalten?“ (10) Nein, wir leben in der Moderne, nach dem Paradies: erst

die Arbeit, dann der Konsum. Wir trennen Zwecke (Ziele), die erreichbar sind durch die richtigen Mittel (Straßen). Und als Sinnbild der Epoche muss zunächst die Autobahn gelten, denn „...kein anderes Bauwerk und kein anderer Ort unterwerfen mehr die Gegenwart der Zukunft, den Weg dem Ziel. Autobahnfahren ist wie Arbeit, Zielerreichung wie Konsum.“ Und dennoch ist das Pathos der Moderne gebrochen. Wir leben nach dem Pathos des Fortschreitens, wir bewohnen den Komfort der Work-life-Balance. Wir kennen die postmoderne Neuentdeckung der Kombinationsformen von Lust und Last. „Mit zunehmender Sättigung sinkt die Opferbereitschaft unterwegs. (...) Die starke Entmischung von Arbeitsleid und Konsumvergnügen, beschwerlicher Fahrt und glücklicher Ankunft, Knechtung und Belohnung gehört der Vergangenheit an. Die Gegenwart ist geprägt von der Rückeinstreuung der Zwecke in die Mittel, der Ziele in die Wege zu ihnen. Im starken Gegensatz zur Stadtautobahn, die dem Ideal der differenzlosen Linearität huldigte, steht beim Shared Space das Prinzip der Teilung, der Rückgewinnung vormals begradigter Differenzierungen, der Einbindung des Ausgeblendeten.“

Die aus der Antike bekannte Mythologie der Fahrt, haben wir gesehen, wird in der Moderne mit technischen Mitteln als Fahrzeug realisiert. Die rasende Kapsel wird zum besseren Selbst des trägen Subjekts. Die wahre Bahn des rasenden Subjekts führt zu keinem irdischen Ziel mehr, sondern sprengt den Raum. Deshalb greift die gutmütige Pädagogik der bewussten Fahrzeug- und Zielwahl zu kurz. Keine Ratio der Welt kann uns zu intelligentem Mobilitätsverhalten bewegen, wenn wir von Rausch der entfesselten Fahrt infiziert sind. Aber wie können wir den Fetisch Auto in die Stadt integrieren? Jedes Verbot, wir wissen es, erhöht die Bindung an den Fetisch. Restriktion? Überredung? Oder die sanfte Ironie im Wechselspiel von Gast und Gastgeber im öffentlichen Raum; das Auto wird als Gast geduldet, bis der Pilot das Bedürfnis spürt, die Anti-Raum-Kapsel zu verlassen.

### **3.**

#### **Warnungen – vor einigen unscharfen Metaphern**

Als planender Architekt, der intensiv in partizipative Planungsprozesse eingebunden ist, bin ich darum bemüht, präzise mit Begriffen und Metaphern umzugehen. Denn die Rolle des Experten in Shared Space Prozessen hat über weite Strecken beratenden Charakter – Bürger sollen befähigt werden, jenen öffentlichen Raum herauszubilden, der ihren Wünschen, Möglichkeiten und Sehnsüchten entspricht. Denn nur dann werden sie diese Räume später intensiv beleben, um dadurch eine neue Balance von sozialer und verkehrstechnischer Nutzung des Raumes zu verkörpern. Die Bürger sind die Experten vor Ort, und es bilden sich neue lebendige

Strukturen heraus, wenn sie diese Rolle mit Stolz ausfüllen. Gefährlich und missverständlich sind in diesem Prozess unreflektiert übernommene Klischees, unverständene Begriffe und unscharfe Metaphern. Ich spreche Warnungen vor einigen dieser unscharfen Metaphern aus:

- *Rückeroberung* des öffentlichen Raums. Neben dem Assoziationsfeld des Kriegsspiels (die Eroberung) ist mir die Silbe ‚Rück‘ verdächtig. Nostalgie? Herstellung eines früheren Zustandes? Es ist noch kein lebendiger öffentlicher Raum entstanden, wenn nur das Automobil (ob fahrend, parkend oder rasend) daraus entfernt worden ist. Die Wiederherstellung eines Zustandes vor der Car Invasion ist nicht möglich und in den meisten Fällen wohl auch nicht wünschenswert. Die Rückkehr zu notwendigen Tätigkeiten im öffentlichen Raum kann nicht die Lösung sein, und zu den gewünschten optionalen Tätigkeiten können wir nicht zurückkehren, weil diese erst jetzt – mitten im Wohlstand – möglich werden. Besser und präziser wäre es wohl von selbstbewusster *Neuaneignung* des Raumes zu sprechen: welches Leben wollen und können wir vor Ort führen?
- Die autogerechte Stadt. Ist keine Stadt mehr, sondern ein drive-In. Sie hat keine räumlich freie Struktur, sondern ist eine verinselte Stadt, in der die Aktionsräume der Kinder zerschnitten sind. Wenn ein Raum nur noch eine Funktion hat, ist er kein öffentlicher Raum mehr. Monofunktionalität erdrückt die ‚anderen‘ Qualitäten der Stadt: Komplexität, Offenheit, Spontaneität; Kommunikation und die Würde des Hier und Jetzt.
- Das Auto ist in der Stadt zu Gast. Verführerisch erscheint das vornehme Spiel von Gast und Gastgeber. Das sozial bestimmte Leben vor Ort tritt als Gastgeber auf, der Automobilist ist ein Gast, der behutsam darauf hingewiesen wird, dass er zwar stört, aber aus unerfindlichen Gründen und mit seltsamer Großzügigkeit geduldet wird. Wollen wir denn, dass er wieder kommt? Oder sind wir morgen selber in der Rolle des Gastes, bei uns selber zu Besuch? – Wichtig ist, dass das Leben vor Ort kraftvoll in Erscheinung tritt. Dann können auch Fremde bemerken, dass sie vor Ort als Störung erlebt werden.
- Die lesbare Straße, die selbsterklärende Straße. Was soll die Straße erklären? Sich selber? Was soll der Autofahrer intuitiv erkennen? – Das soziale Leben vor Ort bildet den Charakter. Die gebaute Struktur ist nur die Bühne, und wenn es gut geht, ist die Kulisse schon voller Andeutungen über das Stück, das uns erwartet, sobald die Akteure den Raum beleben. Im Sinne des Aufmerksamkeitskalküls soll der Autofahrer jedoch nicht das Gefühl haben, das Stück schon ganz zu kennen, sobald er nur die Straße ‚gelesen‘ hat. Um

ihn auf ein kreatives Verunsicherungsniveau zu befördern, muss ihm wenigstens die permanente Überraschung angedroht werden.

#### 4.

#### Der öffentliche Raum – Idee, Geschichte, Anspruch, Widerspruch

*„Eine Stadt besteht aus unterschiedlichen Arten von Menschen; ähnliche Menschen bringen keine Stadt zuwege.“  
Aristoteles, Politik, 1331 b1-2*

*„Die Wachen haben eine einzige gemeinsame Welt (koinon kosmos – shared world); im Schlaf wendet sich jeder der eigenen (idion – private) zu.“  
Heraklit, Fragment B 89*

*„... So komm! Dass wir das Offene schauen,  
dass ein Eigenes wir suchen, so weit es auch ist.  
Fest bleibt eins; es sei um Mittag oder es gehe  
Bis in die Mitternacht, immer bestehet ein Maß,  
allen gemein, doch jeglichem auch ist eignes beschieden,  
dahin gehet und kommt jeder, wohin er es kann.  
Drum! Und spotten des Spotts mag gern frohlockender  
Wahnsinn,  
wenn er in heiliger Nacht plötzlich die Sänger ergreift.“  
Hölderlin, Brot und Wein*

Der öffentliche Raum ist ein Instrument der Stadt. Als Erste Öffentlichkeit war er ursprünglich identisch mit dem, was wir Das Öffentliche nennen, weil es keine Öffentlichkeit jenseits ihrer physischen Manifestation gab. Der öffentliche Raum der Antike – die agora – war der Raum, in dem Wahrheit gebildet wurde, sofern diese aus philosophischer Reflexion und diskursiven Praktiken entspringt. Die Akteure dieses Raumes waren freie Bürger der Stadt: materiell unabhängig, männlich, im gleichen rechtlichen Status und individuell. Sie ringen mit dem Widerspruch und suchen den Konsens. Habermas, Strukturwandel der Öffentlichkeit: „Es handelt sich um Kategorien griechischen Ursprungs, die uns in römischer Prägung überliefert sind. Im ausgebildeten griechischen Stadtstaat ist die Sphäre der Polis, die den freien Bürgern

gemeinsam ist (koine), streng von der Sphäre des Oikos getrennt, die jedem einzelnen zu eigen ist (idia). Das öffentliche Leben, bios politikos, spielt sich auf dem Marktplatz, der agora, ab, ist aber nicht etwa lokal gebunden: Öffentlichkeit konstituiert sich im Gespräch (lexis), das auch die Form der Beratung und des Gerichts annehmen kann, ebenso wie im gemeinsamen Tun (praxis), sei es der Kriegführung, sei es der kämpferischen Spiele. (Zur Gesetzgebung werden oft Landfremde berufen; sie gehört nicht eigentlich zu den öffentlichen Aufgaben.) (...) Im Licht der Öffentlichkeit kommt erst das, was ist, zur Erscheinung, wird allen alles sichtbar. Im Gespräch der Bürger miteinander kommen die Dinge zur Sprache und gewinnen Gestalt; im Streit der Gleichen miteinander tun sich die Besten hervor und gewinnen ihr Wesen – die Unsterblichkeit des Ruhms. So wie in den Grenzen des Oikos die Lebensnot und die Erhaltung des Lebensnotwendigen schamhaft verborgen sind, so bietet die Polis das freie Feld für die ehrenvolle Auszeichnung: wohl verkehrten die Bürger als Gleiche mit Gleichen (homoioi), aber jeder bemüht sich hervorzustechen (aristoiein). Die Tugenden, deren Katalog Aristoteles kodifiziert, bewähren sich einzig in der Öffentlichkeit, finden dort ihre Anerkennung.“ (11)

Aristoteles konnte sich keine Stadt vorstellen, die nicht von einer beachtlichen Diversität ihrer Bürger geprägt war. Bis heute steht dies für den Übergang von der Sippschaft zur Zivilisation. Deren Ort ist die Stadt, und deren Qualität liegt darin, Raum für Distanz zu bieten. Richard Sennett dazu: „Es besteht ein enger Zusammenhang zwischen Zivilisiertheit und Urbanität. Zivilisiertheit bedeutet, mit den anderen so umzugehen, als seien sie Fremde, und über diese Distanz hinweg eine gesellschaftliche Beziehung zu Ihnen aufzunehmen. Die Stadt ist eine Siedlungsform, die das Zusammentreffen einander fremder Menschen wahrscheinlich macht. Die öffentliche Geographie der Stadt ist die institutionalisierte Zivilisiertheit.“ (12) Diese Geographie dient der Distanz, der Ruhe; sie ist als Form die Bedingung für den Respekt, den Bürger einander entgegenbringen. Diese gelassene Idee des öffentlichen Raums erlebt in der Geschichte Europas zahlreiche Abstürze, durch Krieg, Intrige, Armut und Verelendung. Sie tritt jedoch immer wieder auf, sobald ein hinreichendes Maß an Prosperität Gesellschaften entstehen lässt, in denen aus Gleichgewichtszuständen heraus Bewusstseinsumbrüche stattfinden können. Oder sie tritt auf, wenn ein leidvoll erlebtes Unrechtsempfinden mit den Verteilungen von Wohlstand, Rechten und Ressourcen nicht einverstanden ist und spannungsreich an die Oberfläche des gesellschaftlichen Bewusstseins tritt; diese Oberfläche ist bis heute oft der öffentliche Raum als Medium von politischem Protest. Der ‚arabische Frühling‘ hat vergangenes Jahr gezeigt, dass die Herrschaft über den öffentlichen Raum mit politischer Souveränität identifiziert wird – auch wenn sich darin die Frage der politischen Macht nicht erschöpft, weil der öffentliche Raum nicht mehr das ausschließliche Medium der politischen Semantik ist. Die

Metapher der Bühne bietet zwar bis heute einen wandlungsfähigen Rahmen für vitale öffentliche Räume. Doch mit zunehmender Ablösung einer zweiten Öffentlichkeit (der mediale Raum der Kommunikation in Medien, von der Zeitung bis zum Internet) verliert der öffentliche Raum sein Privileg als *totales* Medium der gesellschaftlichen Kommunikation. Dies wird vor allem sichtbar jenseits von Krisenzeiten und gesellschaftlichen Phasen, in denen sich der öffentliche Raum als Artikulationsraum von Protesten bewährt. In gelassenen Zeiten weicht die Brisanz der öffentlichen Meinung aus dem Raum, weil sie in anderen Medien differenzierter und komfortabler verhandelt werden kann. Teilhabe am öffentlichen Leben ist nicht mehr an die Möglichkeit der Teilhabe am öffentlichen Raum gebunden. Dadurch gerät der physische öffentliche Raum aus der Balance – und wird zum Bewegungsraum: „Die Zerstörung von lebendigem öffentlichen Raum enthält eine noch seltsamere Idee: den Raum zum Funktionselement von Bewegung zu machen. (...) Die Vorstellung vom Raum als einer Funktion der Bewegung entspricht genau der Beziehung zwischen Raum und Bewegung, die das Auto ausdrückt. (...) Wir erleben heute eine Erleichterung der Fortbewegung, die allen früheren Stadtkulturen unbekannt war, und dennoch ist sie zu einer extrem ängstigenden Alltagsverrichtung geworden. Die Angst rührt daher, dass wir die ungehemmte Bewegungsfähigkeit des Individuums als absolutes Recht unterstellen. Das Privatauto ist das natürliche Instrument zur Ausübung dieses Rechts; für den öffentlichen Raum und vor allem für die Straßen der Städte wirkt sich das so aus, dass der Raum bedeutungslos oder gar störend wird, sofern er der freien Bewegung nicht untergeordnet ist. Die moderne Fortbewegungstechnik ersetzt den Aufenthalt auf der Straße durch den Wunsch, die Hemmnisse der Geographie zu tilgen.“ (13) Wir leben nicht mehr im öffentlichen Raum, wir fliehen in private Welten des Halts, des Rückzugs, der Kontrolle. Der öffentliche Raum wird zum Zwischenraum degradiert, weil wir uns nicht für das Öffentliche interessieren.

Aber es gibt auch die andere Tendenz. Denn oft ist öffentlicher Raum und der Zugang zu ihm auch heiß umkämpft. Jenseits von Diversität und Multifunktionalität führt uns das letzte Kriterium des öffentlichen Raums zu Widersprüchen, die noch aus der antiken Konzeption des *offenen* Raums stammen. Wenn wir heute versuchen, das Öffentliche begrifflich abzugrenzen, bemerken wir, dass wir unweigerlich in Mehrdeutigkeiten verstrickt werden. Der Frankfurter Stadtforscher Klaus Ronneberger hat dies sehr differenziert dargestellt: „Das Begriffspaar ‚öffentlich/privat‘ gilt als eine der ‚großen Dichotomien‘ (...) des europäischen Denkens. Die einschlägige Ideengeschichte veranschaulicht, in welchem Maße zentrale Momente des Politischen über die Semantik des ‚Öffentlichen‘ verhandelt werden. Für diesen Begriff lassen sich mindestens vier Bedeutungsgehalte ausmachen: Staatlichkeit, für jederman zugänglich, das Gemeinwohl betreffend und

die öffentliche Meinung. Entsprechend der jeweiligen Bedeutung wird dann das ‚Private‘ in einem gegenteiligen Sinne definiert. In mancher Hinsicht gilt die Idee der Öffentlichkeit als eine Norm für Demokratie, Gleichheit und Freiheit.“ (14) In der Folge zeigt Ronneberger, dass das für das Öffentliche als Raum radikalste Kriterium – die allgemeinen Zugänglichkeit – sehr schnell zu Paradoxien führen kann. Ausgrenzung aus dem Spiel des öffentlichen Raums hat es in nahezu allen Gesellschaften gegeben, seien es Juden, Frauen, Angehörige von sexuellen oder ethnischen Minderheiten etc. Dennoch bleibt zu fragen, ob die Idee der Öffentlichkeit nicht den Anspruch auf Inklusion erzwingt. Noch Habermas hatte postuliert: „Die bürgerliche Öffentlichkeit steht und fällt mit dem Prinzip des allgemeinen Zugangs. Eine Öffentlichkeit, von der angebbare Gruppen eo ipso ausgeschlossen wären, ist nicht etwa nur unvollständig, sie ist vielmehr gar keine Öffentlichkeit. Jenes Publikum, das als Subjekt des bürgerlichen Rechtsstaates gelten darf, versteht denn auch seine Sphäre als eine öffentliche in diesem strengen Sinne; es antizipiert in seinen Erwägungen die Zugehörigkeit prinzipiell aller Menschen.“ (15)

Die Gegenargumentation durchquert das philosophische Argument auf sehr direktem Weg, indem absolute Ansprüche auf Mehrheitsverhältnisse zurückgebogen werden. Wo der Konsens nicht möglich ist, scheint jeder Kompromiss gerechtfertigt. Wenn kleine Randgruppen (Punker und Co) durch ihre bloße Anwesenheit Verunsicherung, Angst und Schrecken verbreiten und damit die Majorität vom Aufenthalt auf öffentlichen Plätzen abhalten, ist auch dadurch die allgemeine Zugänglichkeit gestört. Die Paradoxie lässt sich argumentativ nicht auflösen; pragmatisch wird die Macht der Majorität als Recht artikuliert, indem Verbote spezifiziert werden. Kurz: Du sollst Deinem Mitbürger kein Schrecken sein. Niemand wir gezwungen, als Punker in Erscheinung zu treten.

## 5.

### **Shared Space – eine neue Perspektive für den öffentlichen Raum**

Eine Straße, die für Fußgänger gesperrt ist, bildet streng genommen keinen öffentlichen Raum, sondern ist exklusiv jenen vorbehalten, die sich in der privaten Bewegungskapsel aufhalten. Ein Auto, das im öffentlichen Raum parkt, bewirkt eine temporäre Teilprivatisierung dieses Raumes. Und auch eine Fußgängerzone entspricht, radikal gesehen, nicht dem Anspruch, ein inklusiver öffentlicher Raum zu sein. Und wodurch kann verhindert werden, dass im Shared Space gnadenlos die Macht des Stärkeren in Erscheinung tritt und durch die Drohung von Gefahr alle anderen Menschen im Raum an dessen Rand drängt?

Die Erfahrung zeigt, dass genau das nicht geschieht, wenn die Gestalt des Raumes das Leben vor Ort unterstützt, provoziert und fördert. Das Prinzip des *Sharing* überwindet das System widerstreitender Rechtsansprüche auf einzelne Raumsegmente und macht den Raum zu einem Medium von Kommunikation, Aufenthalt und Überraschung. Shared Space ist ein Prozess, der Räume erzeugt, die komplex, lebendig und sicher sind, weil sie mit der Intelligenz aller Benutzer konspirieren. In der partizipativen Planung treten neue gesellschaftliche Möglichkeiten in Erscheinung, werden verhandelt und verfeinert. Dies markiert zugleich den Übergang von einem Herrschaftssystem zu einem demokratischem Bewusstsein. Die neuere Raumtheorie, die die Raumkonstitution jenseits von Abgrenzung, Klima und Behälter erforscht, hat den Begriff des sozialen Raums geprägt, der aus dem Geflecht von sozialen Beziehungen und Relationen entsteht (16) ; und genau das legt den Blick frei für den Reichtum von öffentlichen Räumen, der aus den Prinzipien des Shared Space heraus gebildet wird. Insgesamt wächst so das Bewusstsein dafür, dass der öffentliche Raum im Kern eine soziale Realität ist, kein baulicher Artefakt; der öffentliche Raum ist der Inbegriff von sozialen Prozessen, die sich physisch manifestierten und verwandeln.

Parallel zu den Entdeckungen, die Monderman in den Niederlanden und Kobi in der Schweiz gemacht und neu genutzt haben, hat der australische Künstler, Denker und Stadtaktivist David Engwicht (17) diesen Paradigmenwechsel in seinen eigenen Projekten umgesetzt. Seine zentrale Erkenntnis: zur Veränderung des real gelebten Charakters auf der Straße kann eine Folge von *street parties* unter Umständen mehr bewirken als ein aufwändiger Umbau der physischen Infrastruktur. Wo es gelingt, durch soziale Aktivitäten im Raum Irritationen auszulösen, den Sinn für erzählerische Qualitäten zu schärfen, vorhandene Widersprüche auszudrücken und das Gefühl der Teilhabe am Raum auch bei Automobilisten zu wecken, erfüllt sich die prägnanteste Definition der Stadt in der Postmoderne, die mir bekannt ist: „The city is an invention to minimize the need of travel and to maximize the possibilities of spontaneous exchange.“ (18) Die Qualität des öffentlichen Raums entsteht aus dem Reichtum an möglichen spontanen Erlebnissen, die ich dort haben kann. Er ist der Ernstfall der Begegnung. Mit dem Wechsel vom Regime der Herrschaft zur Ökonomie der Aufmerksamkeit und dem Eintritt in die Erlebnisgesellschaft steigert sich der gesellschaftliche Anspruch an die Qualität des öffentlichen Raums, weil wir von ihm erwarten, dass dort nicht nur (wie in der Antike) die Wahrheit ihren Auftritt im offenen Raum hat, sondern dass dies mit der subjektiven Erlebnisfähigkeit aller Bürger korrespondiert. In dieser Perspektive erscheint die Erhöhung des Erlebnisfaktors (durch Senkung monofunktionaler Dominanz) als Forderung nach (Re)-Demokratisierung des öffentlichen Raums. Wobei wir dies nicht mit der manchmal kolportierten Forderung nach einer Gleichberechtigung aller verwechseln



dürfen, denn Engwicht spricht nicht von Rechten, die vergeben werden, sondern von Möglichkeiten, die sich eröffnen.

Formlos? Haltlos? Respektlos? – Wir können jetzt dem Gerücht von der Unaufhaltsamkeit des Sittenverfalls eine zuversichtliche Antwort entgegensetzen. *Form* gibt dem öffentlichen Raum eine neue Gestaltung, die mit dem Leben vor Ort korrespondiert; hier erlebt zur Zeit die Metapher der Bühne eine erstaunliche Renaissance (auch wenn nicht allen zwangsläufig gefällt, was sich im alltäglichen Vollzug des städtischen Improtheaters an gespielten Stücken herausbildet). *Haltung* entsteht im Modus der Begegnung, sei diese nun von Empathie oder Distanz geprägt. *Respekt* bildet sich aus, sobald der Raum mit der Intelligenz seiner Akteure konspiriert und deren Fähigkeiten zur Geltung bringt, rücksichtsvoll miteinander umzugehen. Der bewusste Umgang mit dem, was wir gemeinsam teilen, löst verengende Konflikte auf in eine neue Kultur der Aufmerksamkeit. Wenn all das gelingt, kommt das Prinzip des *Sharings* über die Status einer Mode hinaus. Zahlreiche Phänomene des Zeitgeistes spiegeln sich dann im Aufbruch in den Shared Space. Und die Ambition des Shared Space ist dann erfolgreich, wenn der Verkehr kein Thema mehr ist, weil seine Integration in das Geflecht des selbstbewussten sozialen Lebens gelungen ist – so wie man bei arrivierten Bürgern irgendwann nicht mehr von Resozialisierung sprechen muss, nur weil sie in ihrer Jugend aufgrund von exzessivem Drogenkonsum mit dem Gesetz in Konflikt gekommen sind.

#### Anmerkungen

- (1) Vgl. dazu: Hamilton Baillie (2008)
- (2) Vgl. dazu: Lutz (2010)
- (3) Engwicht (2005), S. 31ff.
- (4) Monderman bei einem Vortrag in Wien, Forschungsforum 2007
- (5) Kobi bei einem Vortrag in Wien, TU 2010 (Stadtraum Straße, 2010)
- (6) Giedion (1976), S. 485
- (7) Gehl (2005), S. 10ff
- (8) Vgl. Gehl (2010), S. 21ff.
- (9) Vgl. Muchow (1980), besonders S. 68ff. Aktuelle Analysen Vgl. Hüttenmoser (2006).
- (10) Pauser (2010), Vortrag Graz, Symposium Shared Space – Bausteine für eine neue Verkehrskultur
- (11) Habermas (1962), S. 56f
- (12) Sennett (1974), S. 336
- (13) Sennett (1974), S. 28f
- (14) Ronneberger (2010), S. 482
- (15) Habermas (1962), S. 156
- (16) Vgl. dazu Schmidt (2010), S. 38ff
- (17) David Engwicht und Hans Monderman haben sich Anfang der 2000er Jahre bei einer Konferenz in Zürich kennengelernt und haben anschließend im Rahmen des EU-Projekts zu Shared Space (2004 bis 2008) eng zusammengearbeitet. In seinem Buch *Mental speed Bumps* widmen Engwicht seinem Kollegen Monderman einige sehr bemerkenswerte Kapitel.
- (18) David Engwicht, *The 12 secrets of placemaking*, Vortrag Graz 2010 (ECOMM 2010)

## Literatur

- David ENGWICHT (2005), *Mental Speed Bumps. The smarter way to tame traffic*, Brisbane 2005
- Jan GEHL, Lars GEMZOE (2006), *New City Spaces*, Copenhagen 2006
- Jan GEHL (2010), *Cities for People*, Copenhagen 2010 (Island Press)
- Jan GEHL (2011), *Life between Buildings. Using public space*, Neuauflage Copenhagen 2011, (Island Press), Originalausgabe 1970
- Sigfried GIEDION (1976), *Raum, Zeit, Architektur. Die Entstehung einer neuen Tradition*. Zürich München London 1976 (Artemis)
- Jürgen HABERMAS (1962), *Strukturwandel der Öffentlichkeit*, Frankfurt 1962
- Ben HAMILTON-BAILLIE (2008), *Shared Space: Reconciling People, Places and Traffic*. Oxon, in: *Built Environment* Vol. 34 Nr. 2, S.161ff.
- Marco HÜTTENMOSER, Daniel SAUTER (2006), *Integrationspotenziale im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere*, Dokumentationsstelle Kind und Umwelt, Zürich 2006
- Sabine LUTZ (2010), *Shared Space – Raum für alle*, in: Cornelius Bechtler et al. (Hg), *Shared Space. Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume*, Bielefeld 2010, S. 19-30
- Martha MUCHOW (1980), *Der Lebensraum des Großstadtkindes (Original 1935)*, neu herausgegeben von Bruno Schonig 1980
- Wolfgang PAUSER (2010), *Shared Space, die moralische Promenade*, Vortrag Graz 2010
- Klaus RONNEBERGER (2010), *Thesen zum öffentlichen Raum in der unternehmerischen Stadt*, in: Antje Havemann, Klaus Selle (Hg), *Plätze, Parks & Co. Stadträume im Wandel – Analysen, Positionen und Konzepte*, S- 482 -490
- Florian SCHMIDT (2010), *Die Grundlagen von Shared Space*, in: Cornelius Bechtler et al. (Hg), *Shared Space. Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume*, Bielefeld 2010, S. 31-44
- Richard SENNETT (1974), *Verfall und Ende des öffentlichen Lebens. Die Tyrannei der Intimität*. Aus dem Amerikanischen von Reinhard Kaiser, New York 1974, Frankfurt/M. 1983