

# Radical Standard

zur städtebaulichen Umsetzung von *Spatial Justice*



Diese Broschüre ist im Rahmen der Forschung zu *Spatial Justice* am Institut für Städtebau der TU Braunschweig in den Jahren 2010 bis 2012 entstanden.

Der Druck wurde durch das Braunschweiger Zentrum für Gender-Studies ermöglicht. Wir danken Frau Juliette Wedl für ihre fachliche Beratung.

## Inhalt

<i>SPATIAL JUSTICE</i> – ein städtebauliches Wertesystem.....	[6]
Johannes Fiedler	
<i>CASES – ISSUES – DEMANDS- STANDARDS</i> .....	[10]
Methodik: vom intuitiven Befund zum städtebaulichen Standard	
<i>Kiew: Luxus- Immobilienprojekte in der historischen Stadt</i> OlesiaGavrysh	
<i>Berlin: divergierende Nutzungsinteressen an der Oberen Stadtspre</i> Anne Kettenburg	
<i>Oxford: Colleges vereinnahmen die Stadt</i> Anissa Schlichting	
<i>Braunschweig-Hagenmarkt: Hindernisse für die fußläufige Nutzung</i> Merle Woköck	
<i>Braunschweig-Bahnhofsachse: die Verödung des Stadteinganges</i> Jan Augsberg	
<i>Halberstadt: die Nutzbarkeit der historischen Stadt für ältere Menschen</i> Jan Beetz	
<i>Dakar: Wohnbedürfnisse der Migrationsbevölkerung</i> Hannes Langguth und Jan Müller	
AKTIONSEBENEN, RÄUME.....	[20]
<i>Deliberative and Substantive Elements, Regulation and Provision</i>	
<i>RADICAL STANDARD CATALOGUE</i> .....	[24]
Darstellung und Begründung der aus den Forderungen abgeleiteten Standards	
<i>Land-Regulation (LR)</i>	
LR1.	<i>Zoning for building uses distinguishes only between mixed use and industrial use.</i>
LR2.	<i>All waterfronts are public land.</i>
LR3.	<i>Land not zoned for building use is accessible at all times for pedestrian use.</i>

*Land – Provision (LP)*

- LP1. *Vacant public land is accessible at all times for pedestrian use.*
- LP2. *Public entities create and maintain green areas for recreational use and ecological purposes.*
- LP3. *Public entities acquire land in favourable locations and make it available for low-threshold-housing.*

*Network – Regulation (NR)*

- NR1. *The existing mesh of public corridors is safeguarded. Its public character is maintained.*
- NR2. *In new development areas, a mesh of public corridors is established. The grid size corresponds with the needs of pedestrian use.*

*Network –Provision (NP)*

- NP1. *All public corridors are designed and operated in a way which allows safe and dignified pedestrian use.*
- NP2. *Public corridors are not specialized as to their traffic function: no freeways, no pedestrian zones.*
- NP3. *All urban corridors allow pedestrian crossing at any point. No freeways, no fly-overs, no underpasses, no foot-bridges.*

*Building – Regulation (BR)*

- BR1. *Building plots are defined by public planning. Their dimension follows the necessities of public space.*
- BR2. *Maximum building heights apply to all buildings of an area. No privileged superelevation.*
- BR3. *Every building on a plot has direct access to a public corridor.*
- BR4. *Provide legislation and due enactment of norms concerning rent levels and security of tenure in housing.*

*Building – Provision (BP)*

- BP1. *All social support infra-structure is located as to allow dignified pedestrian access, connected to public transport.*
- BP2. *Public entities operate or support temporary shelter for persons in need - independent of status.*

Johannes Fiedler

***SPATIAL JUSTICE*** - ein städtebauliches Wertesystem



Flughafen Guarulhos, São Paulo, Brasilien

Die Wertesysteme, die in der Gestaltung von Gebäuden, Stadtraum und in der territorialen Organisation zur Anwendung kommen, befinden sich in ständiger Veränderung. Neben dem etablierten System "Nachhaltigkeit" wird zunehmend "Gerechtigkeit" als Kriterium für die Raumproduktion angesetzt (siehe: P. MARCUSE et al.: *Searching for the Just City*<sup>1</sup>, E. SOJA: *Seeking Spatial Justice*<sup>2</sup>, S. FAIRSTEIN: *The Just City*<sup>3</sup>). Im Gegensatz zu paternalistischen Praktiken der Vergangenheit unterstützen die aktuellen Ansätze zur Herstellung von Gerechtigkeit im Raum kulturelle Vielfalt, Wahlfreiheit und Selbstbestimmung.

Die Recherchen zu *Spatial Justice*, die seit Sommer 2010 am Institut für Städtebau der TU Braunschweig - mit Unterstützung durch das Institut für Geschichte und Theorie der Architektur und Stadt - durchgeführt wurden, hatten zum Ziel, dieses neu entstehende Planungsparadigma, das in den USA vor dem Hintergrund neoliberaler Raumpolitiken formuliert worden ist, kulturübergreifend weiterzuentwickeln. Dazu gab es auch einen Gedankenaustausch mit Edward SOJA, der im November 2011 zu einer *review* unserer Arbeiten nach Braunschweig kam. Es stellt sich die Frage: Sind denn die Forderungen der nordamerikanischen RaumkritikerInnen - etwa nach Mitbestimmung, nach staatlichem Engagement im Wohnbau oder nach öffentlichen Verkehrsmitteln nicht ohnehin längst Teil des fachlichen und politischen Konsenses in Europa und in vielen lateinamerikanischen und asiatischen Ländern geworden?

Für uns Planerinnen und Planer, die wir in diese Systeme und Diskurse eingebettet sind, geht jedoch ein großer Reiz vom Stichwort "Gerechtigkeit" aus. Wir wissen, dass es nicht genügt, den ökologisch-sozialen Konsens zu beschwören, sondern es geht darum, wie diese Prinzipien umgesetzt werden. Und es genügt nicht, das System der Planung und Stadtpolitik immer weiter zu verfeinern und zu komplizieren, sondern es muss auch immer die Frage gestellt werden, wie weit das staatliche Handeln gehen kann, was es leisten kann und wie es sich legitimiert. Der Begriff "Gerechtigkeit" lässt die Hoffnung aufkommen, dass es so etwas geben könnte wie einfache, gerechte Rahmenbedingungen, die wieder jenes Maß an Vielfalt, selbstbestimmtem Handeln, Bauen und Nutzen ermöglichen, das jene Städte und Stadtteile hervorgebracht hat, an denen sich unsere Stadtvorstellungen inspirieren.

Die Beschäftigung mit *Spatial Justice* macht es notwendig, zu reflektieren, worin sich denn das Kriterium "Gerechtigkeit" bei der Gestaltung und Regelung des Raumes von anderen Kriterien unterscheidet. Mit Hinweis auf John RAWLS<sup>4</sup> scheint das hervorstechendste Merkmal von Gerechtigkeit darin zu bestehen, dass die aus ihr formulierte Regel unspezifisch für eine nicht bekannte zukünftige Situation anwendbar ist und damit - hier der Verweis auf den *capabilities approach* von Amartya SEN und Marta NUSSBAUM<sup>5</sup> - künftige individuelle und kollektive Entwicklungen ermöglicht. So ist denn auch der strategische Wert,

dem Gerechtigkeit im Raum dienen soll, die Zukunftsfähigkeit, das Potential zur ständigen Weiterentwicklung. Damit steht *Spatial Justice* in deutlichem Gegensatz zum deterministischen Planungsverständnis, das im 20. Jahrhundert vorherrschte. So gesehen ist der Gerechtigkeitsansatz die Gegenposition zu jener Vorstellung, dass man genau weiß, was die Menschen brauchen und wie demnach die Welt aussehen soll. Die Auseinandersetzung mit *Spatial Justice* zwingt vielmehr dazu, sich mit der für Planer und Planerinnen unbequemen Tatsache auseinanderzusetzen, dass man nicht wissen kann, welche Bedürfnisse und welche räumliche Form künftige Gesellschaften haben werden. Wenn man dennoch sicherstellen möchte, dass bei künftigen Entwicklungen die elementaren Rechte der Menschen, die Rechte von Frauen, ethnischen Minderheiten oder ökonomisch benachteiligten Bevölkerungsgruppen respektiert werden, so ergibt sich die Notwendigkeit, unspezifische, nicht diskriminierende Regeln zu entwerfen, die auf dem Weg in die ungewisse Zukunft Halt geben.

Tatsächlich führt der Gerechtigkeitsansatz in vielen Bereichen zu gänzlich anderen Lösungen. Etwa im Bereich Verkehr: Steht die FußgängerInnenunterführung für die deterministische Lösung, so ist es vor dem Hintergrund der Gerechtigkeit das Prinzip *Shared Space* - die gemeinsame und rücksichtsvolle Nutzung der Verkehrsfläche. Während die Unterführung diskriminierend wirkt, basiert die gemeinsame Nutzung auf der Begegnung der unterschiedlichen VerkehrsteilnehmerInnen auf gleicher Augenhöhe. Der oder die Schwächere hat Vorrang. Diese neuen Ansätze sind umso notwendiger, als sich aus dem Nachhaltigkeitserfordernis eine Art Öko-Funktionalismus - eine Fortschreibung des deterministischen Regulationssystems zu entwickeln droht. Dem entgegen steht "Gerechtigkeit" als Klammer für Umweltgerechtigkeit, Gender-Gerechtigkeit, Diversität und Demokratie - als Modus der laufenden Veränderung - nicht als Ziel in sich selbst.

Letztlich könnte aus dem Verständnis von räumlicher Gerechtigkeit so etwas wie ein Grundwertekonsens entstehen, vergleichbar mit den BürgerInnenrechten, der Gleichberechtigung der Geschlechter, der Bewegungs- und Redefreiheit. Die Gültigkeit dieser Rechte hat sich erfolgreich von konkreten und aktuellen Situationen abgelöst.

## Literatur

- 1 Peter MARCUSE, James CONOLLY, Johannes NOVY, Ingrid OLIVO, Cuz Potter, Justin STEIL et al.: *Searching for the Just City*, Routledge, Oxon 2009
- 2 Edward SOJA: *Seeking Spatial Justice*, University of Minnesota Press, Minneapolis 2010
- 3 Susan FAINSTEIN: *The Just City*, Cornell University Press, 2010
- 4 John RAWLS: *A Theory of Justice*, The President and Fellows of Harvard College, 1971, deutsch: Eine Theorie der Gerechtigkeit; Suhrkamp Frankfurt/Main 1979
- 5 "Der Schleier des Nichtwissens" in: RAWLS 1979, Kapitel 3, Abs. 24
- 6 Amartya SEN and Martha NUSSBAUM (Editors) : "*Capability and Well-being*"; in : *The Quality of Life*, 30-53, New York: Oxford University Press

*The choice of justice as the governing norm for evaluating urban policy is obviously value laden. It reacts to the current emphasis on competitiveness and the dominance in policy making of neoliberal formulations that aim at reducing government intervention and enabling market processes. [...] The justice criterion does not necessarily negate efficiency and effectiveness as methods of choosing among alternatives, but rather requires the policy maker to ask, efficiency or effectiveness to what end?*

Susan Fainstein

*The Just City, 2011, p. 8-9*

*(...) the geography, or "spatiality," of justice is an integral and formative component of justice itself, a vital part of how justice and injustice are socially constructed and evolve over time. Viewed in this way, seeking spatial justice becomes fundamentally, almost inescapably, a struggle over geography, to use the phrasing of Edward Said.*

*This definitive struggle over geography can be best understood from an assertive spatial perspective, one that emphasizes what can be described as the explanatory power of the consequential geographies of justice. Stated differently, these consequential geographies are not just the outcome of social and political processes, they are also a dynamic force affecting these processes in significant ways.*

Edward Soja

*Seeking Spatial Justice, 2010, p.1-2*

*I argue that the best approach to this idea of a basic social minimum is provided by an approach that focuses on human capabilities, that is, what people are actually able to do and to be, in a way informed by an intuitive idea of a life that is worthy of the dignity of the human being. I identify a list of central human capabilities, arguing that all of them are implicit in the idea of a life worthy of human dignity. The capabilities are then presented as the source of political principles for a liberal pluralistic society; they are set in the context of a type of political liberalism that makes them specifically political goals and presents them in a manner free of any specific metaphysical grounding. Presented and commended by argument in this way, the capabilities, I argue, can become the object of an overlapping consensus among people who otherwise have very different comprehensive conceptions of the good. I argue, further, again relying on the intuitive idea of human dignity, that the capabilities in question should be pursued for each and every person, treating each as an end and none as a mere tool of the ends of others.*

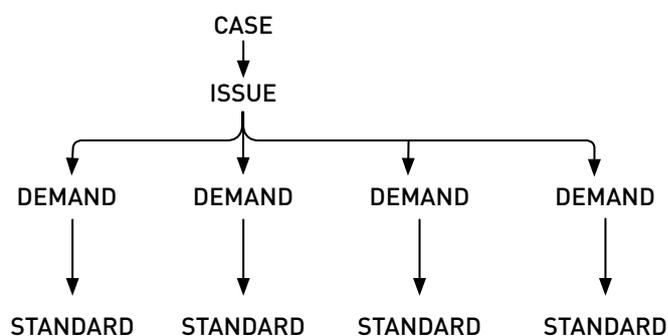
Martha C. Nussbaum

*Frontiers Of Justice - Disability, Nationality, Species Membership, 2010, p.70*

## ***Cases - Issues - Demands - Standards***

Methodik: vom intuitiven Befund zum städtebaulichen Instrument

In den Studienarbeiten am Institut für Städtebau der TU Braunschweig wurde versucht, aus dem Kriterium "Gerechtigkeit" heraus, konkrete räumliche Planungsinstrumente zu entwickeln. Die Annäherung an dieses Ziel geschah bisher nach der folgenden Logik: Da es keine vollständige Erfassung aller Aspekte räumlicher Gerechtigkeit oder Ungerechtigkeit geben kann, wurde in mehreren Lehrveranstaltungen die Aufgabe gestellt, Fälle, Räume, Episoden zu suchen, die nach Ansicht der einzelnen TeilnehmerInnen Fragen räumlicher Gerechtigkeit aufwerfen. Je nach Format der Lehrveranstaltung wurden diese "Fälle" (*cases*) dann als kritische Monographie, als analytischer Entwurf oder als anekdotische Kurzdarstellung ausgearbeitet. Auf der Grundlage dieses Materials erfolgte eine systematische Ableitung von Problematiken, Forderungen und Standards. Die Struktur dieses Prozesses ist im nachfolgenden Diagramm dargestellt.



Jeder dieser Fälle verweist auf eine oder mehrere Problematiken (*issues*), die nicht nur im dargestellten Fall, sondern auch anderswo in Erscheinung treten. Aus jeder dieser Problematiken kann man Forderungen (*demands*) entwickeln, die ein höheres Maß an Gerechtigkeit sicherstellen sollen. Auf der Grundlage der zahlreichen, weltweit gestreuten Fälle mit ihren unterschiedlichen Problematiken ergibt sich folglich eine Vielzahl von Forderungen. Die meisten dieser Forderungen decken sich gleichwohl mit Haltungen, die sich in den letzten Jahrzehnten im städtebaulichen Diskurs etabliert haben und die sich auf ökologische und soziale Werte beziehen. In der Folge stellt sich die Frage: Mit welchen räumlichen Mitteln, mit welchen städtebaulichen Standards (*standards*) können diese Forderungen umgesetzt werden? Der Entwurf der Standards, die zur Verwirklichung der einzelnen Forderungen dienen sollen, erfolgte punktuell und tastend, ohne Anspruch auf vollständige Abdeckung der in den Forderungen angesprochenen Themen. Vielmehr folgten wir der Vorstellung, dass es räumliche und organisatorische Standards geben könnte, die unabhängig von der Qualität architektonischer Planung und unabhängig vom Engagement von AkteurInnen und Betroffenen ein Mindestmaß an kollektiver Raumqualität sicherstellen können. Die Standards sollten jedenfalls das wesentliche Merkmal von Gerechtigkeit widerspiegeln - die unspezifische Anwendbarkeit, die Gültigkeit ohne Berücksichtigung örtlicher Konstellationen - analog zur Formulierung "ohne Ansehen der Person", wie sie im juristischen Bereich verwendet wird.

Natürlich begibt man sich mit solchen Standards bisweilen in einen Bereich der Radikalität, der in der Praxis kaum haltbar ist. Dennoch haben wir diese bewusst betrieben, denn sie ist geeignet, ein neues Wertesystem zu vermitteln.

CASE

## Kiew: Luxus- Immobilienprojekte in der historischen Stadt

Olesia Gavrysh



Skyline Kiews mit Neubauanlagen

ISSUE

### UPMARKET REAL ESTATE PROJECTS DAMAGE PUBLIC VALUES (HERITAGE, GREEN SPACE,...)

Seit rund 10 Jahren entstehen im historischen Teil der Stadt Kiew zahlreiche Immobilienprojekte für den gehobenen Markt – Bürotürme, Wohnhochhäuser, Einkaufspaläste. Dabei wird kaum auf den Baubestand, den Grünraum und auf die Interessen der AnwohnerInnen Rücksicht genommen. Der Widerstand von Fachleuten und Betroffenen wird von einer intransparenten Stadtverwaltung abgeblockt. Die großen, mit der Politik verflochtenen Investorengesellschaften setzen ihre Interessen durch. Die bereits realisierten und in Bau befindlichen Objekte machen die Auswirkungen dieser Entwicklung deutlich: Die historische Silhouette wird von den neuen Objekten dominiert, der symbolische Raum der Stadt von der neuen NutzerInnenschicht in Anspruch genommen. Da die Wohnhochhäuser in Form ummauerter Anlagen errichtet werden, leidet die Qualität des öffentlichen Raumes und dessen fußläufige Nutzung. Grünflächen werden privatisiert bzw. durch die Bebauung entwertet.

DEMANDS



guarantee transparent decisions in planning and licensing



draft applicable legislation and plans



accountable and competent administration



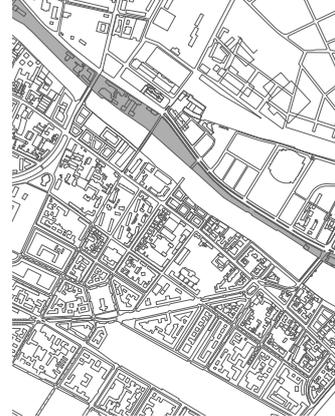
limit size of project units

STANDARDS

- Building plots are defined by public planning. Their dimension follows the necessities of public space.
- Maximum building heights apply to all buildings of an area. No individual superelevation by height.

# Berlin: divergierende Nutzungsinteressen an der Oberen Stadtspre

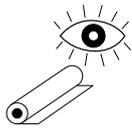
Anne Kettenburg



Kreuzberger Spreeufer, BEHALA Gelände Spree zwischen Friedrichshain und Kreuzberg

## INVESTORS' INTERESTS ARE PRIORITIZED OVER RESIDENTS' NECESSITIES

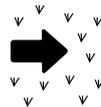
Das Kreuzberger Ufer der Spree ist von industriellen Nutzungen geprägt. Als öffentliches Gewässer und Stadtraum ist der Fluss nur punktuell zugänglich. Viele Ufer-Grundstücke liegen brach. Bei den Überlegungen zur künftigen Nutzung dieser Flächen stoßen die gegensätzlichen Interessen der Kiezbevölkerung, der GrundstückseigentümerInnen und der Stadtverwaltung aufeinander.



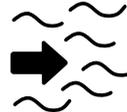
organize inclusive and transparent planning processes



make politics respect dwellers' interest in the sale of public property



make green areas available for public use



guarantee public use along water edges



make public land accessible

■ All private land not zoned for building use is accessible at all times for pedestrian use.

■ All waterfronts are public land.

■ Vacant public land is accessible at all times for pedestrian use.

CASE Oxford: Colleges vereinnahmen die Stadt

Anissa Schlichting



Türen ohne Eingang, Oxford



Privatisierte Strassen in Oxford

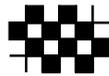
ISSUE PRIVATE INSTITUTIONS AGLOMERATE IN DETRIMENT OF DIVERSITY AND PUBLIC ACCESSIBILITY

Im historischen Zentrum der Universitätsstadt Oxford befinden sich zahlreiche Colleges. Hier studieren rd. 40.000 junge Menschen. Die meisten von ihnen wohnen in den Colleges in der Altstadt. Da die Anzahl der Studierenden ständig zunimmt, und die Colleges nach außen über keine Möglichkeit der Expansion verfügen, kommt es zur Verdichtung und zum Zusammenschluss von Colleges zur Errichtung von Bibliotheken und Unterrichtsräumen. Da die Colleges angrenzende Häuser und Grundstücke erwerben und diese einverleiben, nimmt die Zahl der Zugangspunkte ab und es leidet die Durchlässigkeit und Lebendigkeit der Stadt.

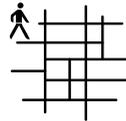
DEMANDS



guarantee transparent decisions in planning



avoid monofunctional areas



maintain mesh of public corridors



make buildings communicate with public space



limit size of project units

STANDARDS

- Zoning for building uses distinguishes only between mixed use and industrial use.

- The existing mesh of public corridors is safeguarded. Its public character is maintained.

- In new development areas, a mesh of public corridors is established. The grid size corresponds with the needs of pedestrian movement.

- Every building on a plot has direct access to a public corridor.

- Building plots are defined by public planning. Their dimension follows the necessities of public space.

# Braunschweig-Hagenmarkt: Hindernisse für die fußläufige Nutzung

Merle Woköck



Fußgängerperspektive Hagenmarkt, Braunschweig

ISSUE

## DESIGN OF PUBLIC SPACE DAMAGES USABILITY AND SAFETY

Der Platz des ehemaligen Hagenmarktes wird heute durch große Verkehrsachsen geprägt und ist eher eine Straßenkreuzung als ein Aufenthaltsort. Die ursprünglich den Platz prägende Kirche verlor aufgrund der auto-orientierten Gestaltung ihren Vorbereich und der Platz damit seine eigentümliche Figur. Die breiten Straßenquerschnitte erschweren den FußgängerInnen das Überqueren, Die Ampelschaltungen zwingen zum Warten auf den Mittelinseln, weil die Straßen oft nicht in einer Ampelphase zu überqueren sind. Das bedeutet für allem für schwächere VerkehrsteilnehmerInnen, Frauen, Kinder und Ältere eine unzumutbare Exponierung. Hier wird eine gravierende Gender-Problematik evident. Aufgrund der vielen Stufen ist auch kein barrierefreier Übergang möglich.

DEMANDS



guarantee indiscriminate use of public space

user-friendly design of pedestrian system

STANDARDS

- Urban corridors are not specialized as to their traffic function: no freeways, no pedestrian zones.
- All public corridors in cities are designed and operated in a way which allows safe and dignified pedestrian use.

CASE

## Braunschweig-Bahnhofsachse: die Verödung des Stadteinganges

Jan Augsburg



Braunschweiger Stadteingang, Kurt-Schuhmacher-Straße



Stadteingang Verkehrsachsen

ISSUE

### DESIGN OF PUBLIC SPACE DAMAGES USABILITY AND SAFETY

Im Südosten Braunschweigs wurde um 1960 ein neuer Durchgangsbahnhof errichtet und eine große städtebauliche Neuordnung nach dem Modell der autogerechten Stadt durchgeführt - mit expliziter Trennung der Verkehrswege von Automobil- und Fußgängerverkehr. Die Kurt-Schumacher-Straße, welche die Verbindung zum Stadtzentrum herstellt, ist vor allem für den Autoverkehr und für die Straßenbahn ausgelegt. Die Benutzung mit dem Fahrrad oder zu Fuß ist wegen der abgewandten Bebauung zur einen und wegen der unbelebten Grünfläche auf der anderen Seite wenig attraktiv und wird vor allem von Frauen als unsicher wahrgenommen.

DEMANDS



make buildings communicate with public space



guarantee indiscriminate use of public space



user-friendly design of pedestrian system

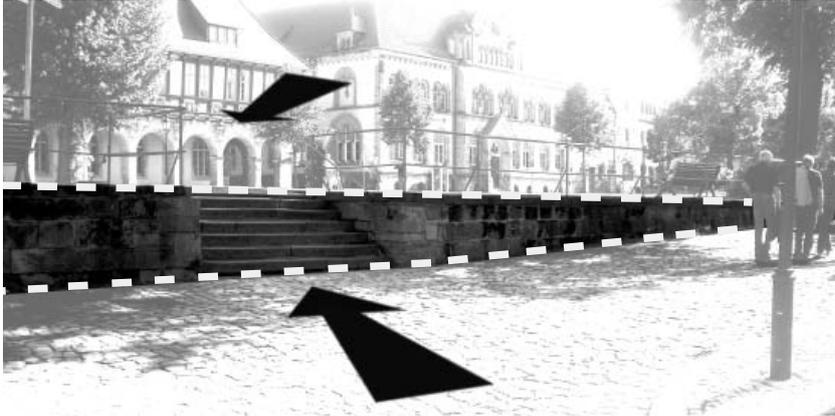


avoid road systems with dividing effects

STANDARDS

- Every building on a plot has direct access to a public corridor.
- Urban corridors are not specialized as to their traffic function: no freeways, no pedestrian zones.
- All public corridors in cities are designed and operated in a way which allows safe and dignified pedestrian use.

Halberstadt: die Nutzbarkeit der historischen Stadt für ältere Menschen *Jan Beetz*



Barriere im Straßenraum      Zugänglichkeit der Innenstadt

HISTORIC CITY CENTER NOT ACCESSIBLE FOR ELDERLY AND DISABLED PERSONS

Das historische Zentrum von Halberstadt leidet unter dem Bevölkerungsrückgang und mangelnder wirtschaftlicher Aktivität. Vor kurzem wurde auch die letzte Straßenbahnlinie eingestellt. Ein Aspekt der demografischen Entwicklung ist, dass der Anteil der alten Menschen in der Stadt zunimmt. Diese Bevölkerungsgruppe schätzt die Altstadt und ihre Versorgungs- und Erlebnisangebote. Vor allem ältere Frauen sind auf die fußläufige Nutzung angewiesen, da in dieser Altersgruppe oft kein Führerschein oder keine Fahrpraxis vorhanden ist. Die Fußläufigkeit ist daher für die Belebung der Stadt und für den Erhalt ihrer denkmalgeschützten Bereiche sehr wichtig. Das Problem besteht nun darin, dass die Verkehrsflächen in der Altstadt nicht auf die besonderen Bedürfnisse von alten Menschen eingerichtet sind. Es gibt eine Vielzahl von Barrieren, ungeeignete Oberflächen und fußgängerInnenfeindliche Gestaltungen.



involve people with restricted mobility in design process



user-friendly design of pedestrian system

- All public corridors in cities are designed and operated in a way which allows safe and dignified pedestrian use.

## Dakar: Wohnbedürfnisse der Migrationsbevölkerung

Hannes Langguth und Jan Müller



Prekäre Behausungen in Dakar



Lage

ISSUE

### RURAL-URBAN MIGRANTS DO NOT FIND APPROPRIATE DWELLING IN THE CITY

Die Stadt Dakar erlebt eine ständige Zuwanderung und hat sich zu einem der wichtigsten Drehscheiben für internationale Migration entwickelt. Da es kaum staatliche Unterstützung finanzieller oder infrastruktureller Art für Migranten und Migrantinnen gibt, siedeln sich diese an den Rändern der Stadt an, meist in tiefliegenden Gebieten, die von Überflutung bedroht sind. Ohne urbane Einrichtungen und ohne ökonomische Perspektive werden diese Siedlungen bald zu Slums. Andererseits gibt es in zentraleren Lagen Flächenpotentiale, etwa am ehemaligen Flughafengelände oder auf den Flachdächern des Zentrums. Hier sollten Möglichkeiten geschaffen werden, damit Migranten und vor allem Migrantinnen, die besonderen Gefahren ausgesetzt sind, unter würdigen Bedingungen leben können.

DEMANDS



respect migrants' necessities in housing support systems



provide shelter to persons in need



make low-threshold rental housing available

STANDARDS

- provide the access to infrastructural use for rural-urban migrants

- public entities operate or support temporary shelter for persons in need - independent of status

- provide the possibility for individual participation in housing design
- public entities acquire land in favourable locations and make it available for low-threshold

## ***Aktionsebenen, Räume***

Wie und wo können diese Standards angewendet werden? Um eine Vorstellung davon zu bekommen, was getan werden muss, damit die Standards ihre Wirkung entfalten können, sollen diese in eine operative Matrix eingeordnet werden. In der Matrix sind die Aktionsebenen und die Räume zusammengebunden, in denen die Standards zur Anwendung kommen sollen.

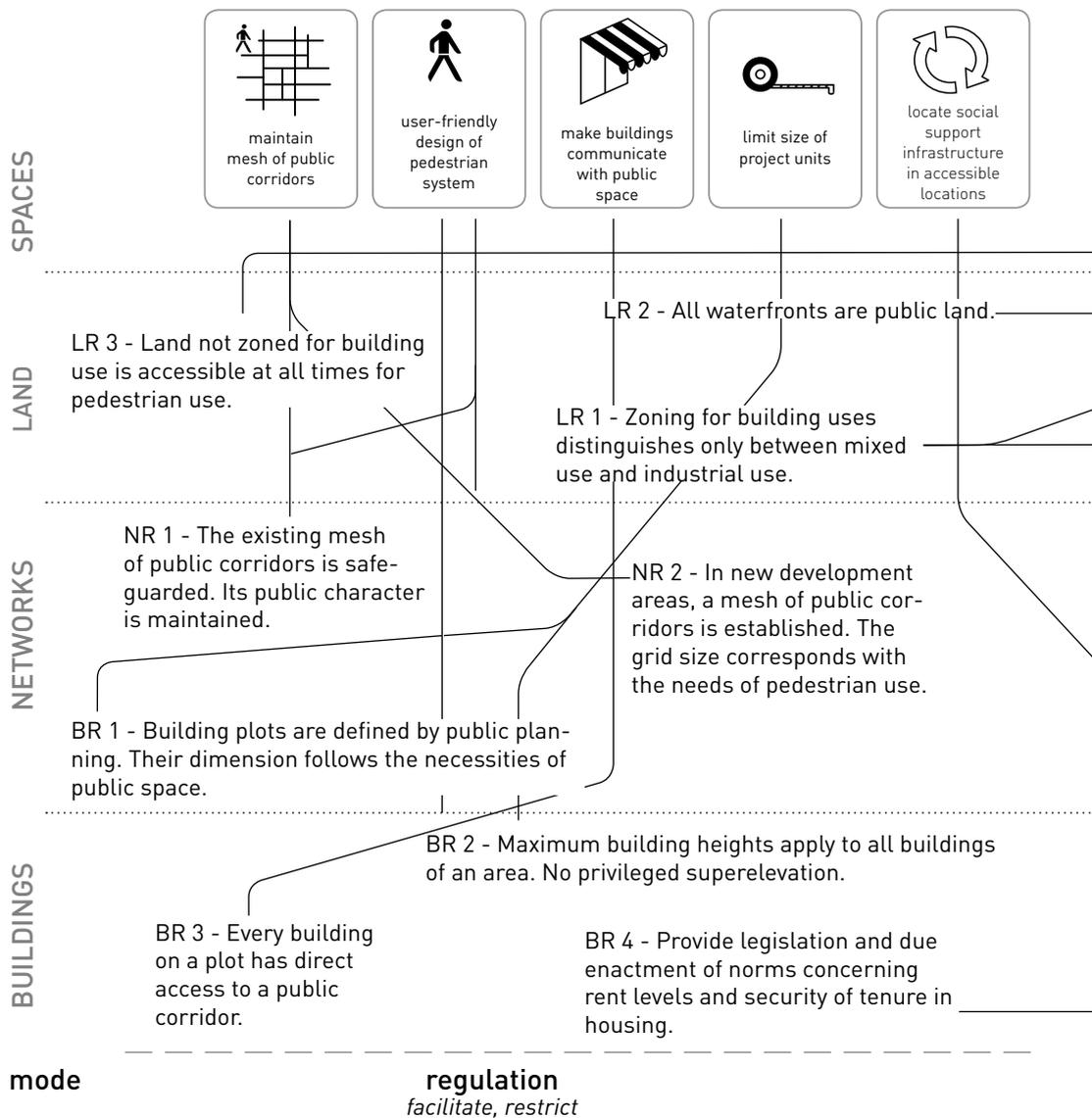
Was die Aktionsebenen betrifft, werden zwei Kategorien ausgewiesen: die Prozessebene und die materielle Ebene. Das geschieht mit Bezug auf eine Unterscheidung, die Susan FAIRSTEIN vornimmt. Sie benennt *deliberative elements of justice* - also die Entscheidungsprozesse - und *substantive elements of justice* - die materiellen Maßnahmen. Da jede materielle Maßnahme auf einem Entscheidungsprozess beruhen muss, handelt es sich bei dieser Gliederung auch um eine Hierarchisierung der Aktionsebenen.

Innerhalb der materiellen Kategorie lassen sich die Ebenen der Regelung (*regulation*) und der "Bereitstellung" (*provision*) unterscheiden. Hinter dieser Überlegung steht eine europäische Praxis des öffentlichen Handelns: Der Staat trägt zum einen die hoheitlichen Funktionen (etwa Raumplanung, Grundbuch, Bauverfahren...) andererseits ist er wirtschaftlicher Akteur, baut und betreibt als öffentlicher Eigentümer Schwimmbäder, Gewerbeparks, Sozialwohnungen. Während im hoheitlichen Bereich der Staat eine von der Verfassung vorgegebene Alleinstellung hat, ist die Institution, die etwa den sozialen Wohnbau betreibt, eine privatwirtschaftliche Akteurin, die mit ihren eigenen Mitteln und Zielen am Wohnungsmarkt tätig ist. Die Abgrenzung zwischen diesen Bereichen stellt eine der zentralen Herausforderungen für jedes Staatswesen dar und ist nicht zuletzt deswegen konstantes Thema der politischen Debatte.

Vor dem Hintergrund des Planungskriteriums "Gerechtigkeit" ist die Unterscheidung zwischen Regelung und Bereitstellung von großer Bedeutung, denn alle *Spatial Justice* - Instrumente sind letztlich auf der öffentlichen Ebene angesiedelt. Man könnte den Eindruck gewinnen, *Spatial Justice* betriebe eine Agenda der Verstaatlichung und Bevormundung. Das Gegenteil soll erreicht werden: Mithilfe eines klar definierten und effizienten hoheitlichen Bereiches sollen - als Teil des Rechtsstaates - räumliche Rechte gesichert und Verpflichtungen implementiert werden. Innerhalb dieses gesicherten Rahmens soll sich der und die Einzelne gemäß seinen und ihren Vorstellungen entwickeln können.

Was darüber hinaus vom Staat an physischen und wirtschaftlichen Leistungen bereitgestellt werden soll, ist eine andere, wesentlich pragmatischere Aktionsebene, eine Frage der alltäglichen politischen Aushandlung. Auch hier ist die Anwendung der Gerechtigkeitsparameter von großer Bedeutung. Wie viel an öffentlichen Mitteln fließt in *Public-Private-Partnerships*, welche Risiken werden von öffentlichen AkteurInnen übernommen? Für die Betrachtung von *Spatial Justice* sind die Aktionsebenen deswegen relevant, weil sich aus ihnen die Frage der Legitimität erschließt.

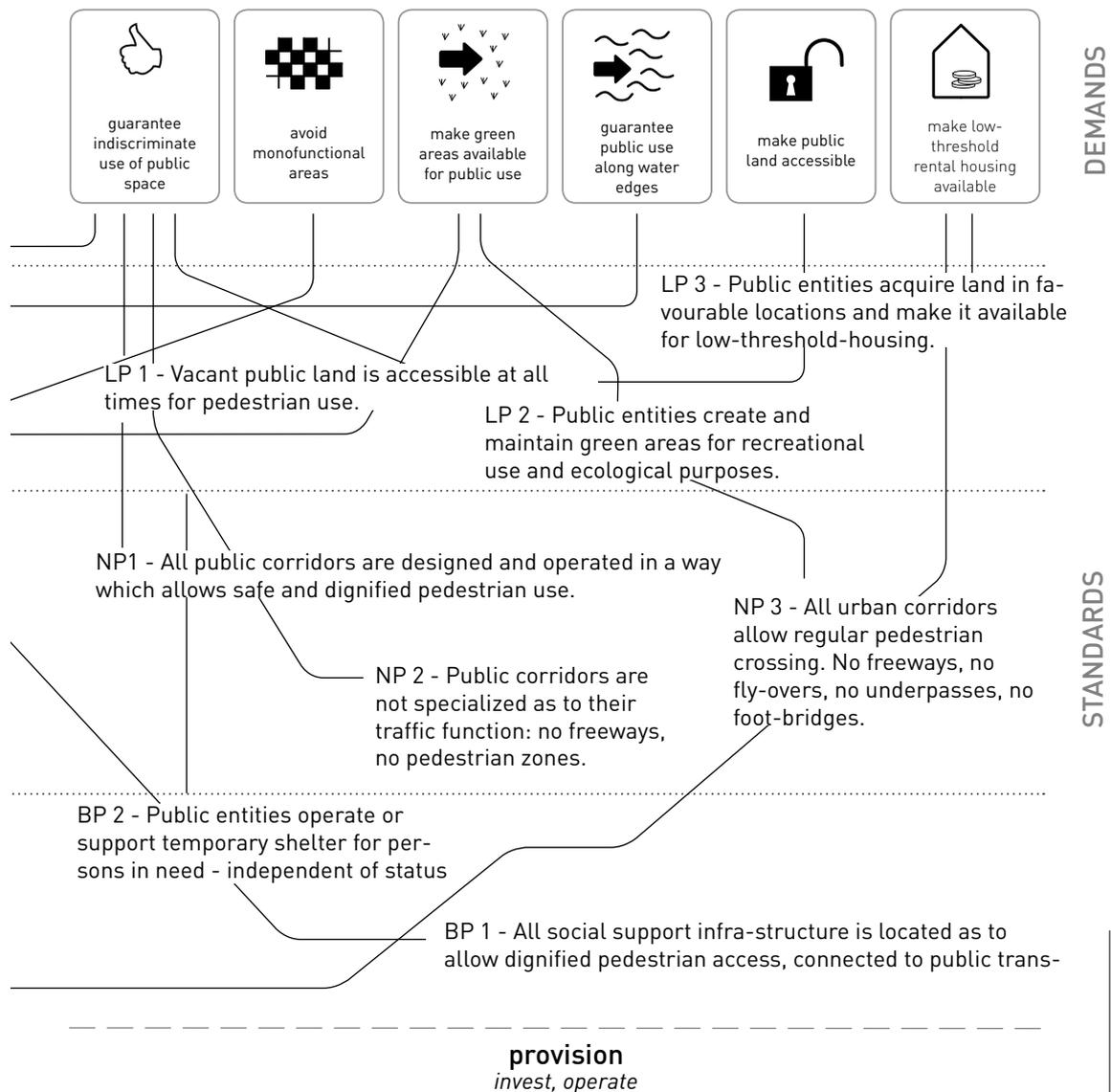
Welcher Eingriff in Besitz- oder Nutzungsrechte ist gerechtfertigt und wie kommt die Entscheidung darüber zustande? Da es nicht möglich ist, im Rahmen der Städtebaulehre in kompetenter Weise diese politikwissenschaftlichen und rechtsphilosophischen Fragen abzuhandeln, wurde der gesamte Bereich der Entscheidungen (*deliberative elements*) nicht weiter vertieft, und es folgte die Konzentration auf den materiellen Bereich, auf die Formulierung von Regeln und Instrumenten der räumlichen Gestaltung - wissend, dass hinter jeder dieser Regeln und Instrumente selbstverständlich ein legitimer Entscheidungsprozess stehen muss. Der Wert der materiellen Standards liegt zudem darin, dass sie die



Entscheidungen unterstützen - indem sie eine Vorstellung von deren räumlicher Auswirkung vermitteln.

Die räumlichen Kategorien (*land, infrastructure, building*), wie sie in der Matrix aufscheinen, sollen es erleichtern, zu den Standards bildliche Vorstellungen zu entwickeln und sie sind zudem ein Hinweis auf die angesprochenen fachlichen Disziplinen.

Die Matrix gibt eine Übersicht der *Standards*, die bislang im Rahmen des Programms formuliert worden sind. Sie ist als offenes System zu verstehen, das sukzessive mit weiteren Standards befüllt werden kann.



## ***RADICAL STANDARD CATALOGUE***

*Darstellung und Begründung der aus den Forderungen abgeleiteten Standards*

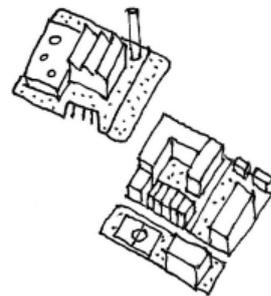
Im folgenden Katalog werden die einzelnen Standards begründet und es werden ihre Auswirkungen dargestellt. Zwar mag die eine oder andere Formulierung vertraut klingen – aus wohlmeinenden Planungs- und Strategiedokumenten, wie sie in großer Menge produziert werden, doch zeigt sich bei genauem Hinsehen, dass eine konsequente Anwendung der hier dargestellten Standards eine gänzlich andere Stadt hervorbringen würde. Hier geht es nämlich nicht um Planungsgrundsätze, wie sie da und dort bereits projekt- oder ortsbezogen zur Anwendung kommen, sondern um Standards, die mit dem Anspruch einer universellen Anwendbarkeit – in jedem physischen und kulturellen Kontext - konzipiert worden sind. Das Radikale liegt also in der Abstraktion, die sich aus dem Anspruch der universellen Anwendbarkeit ergibt. Natürlich sind diese Standards nun in den unterschiedlichen Zusammenhängen zu überprüfen – mit dem erwünschten Effekt, dass sich daraus eine Schärfung, eine weitere Konzentration auf das Wesentliche ergibt. Im Idealfall kommt es auf diesem Weg nicht zu einem breiten Wunschkatalog, sondern zu einigen wenigen praktikablen, konsensfähigen städtebaulichen Standards.

---

**LR 1 – Zoning for building uses distinguishes only between mixed use and industrial use.**

---

In den meisten Gesellschaften, die raumplanerische Instrumente einsetzen, ist es üblich, unterschiedliche Arten von Wohngebieten festzulegen. Neben den baulichen Parametern wird auch bei der Nutzung unterschieden, etwa in: "Reine Wohngebiete", "Ferienwohngebiete" oder "Kerngebiete". Bei dieser Unterscheidung geht es im Grunde darum, welches Ausmaß von Nutzungen zulässig ist, die für das Wohnen störend sind. Diese Praxis ist ungerecht. Sie bewirkt oder befestigt die Tendenz sozialer Entmischung, die in allen Städten latent vorhanden ist. Denn über die unterschiedlichen Grade der Zulässigkeit von gewerblichen Nutzungen entsteht die Situation, dass Wohngebiete mit höherer gewerblicher Aktivität niedrigere Wohnqualität und niedrigere Wohnungskosten aufweisen und daher von ärmeren Bevölkerungsgruppen besiedelt werden - mit dem Effekt, dass ärmere Bürgerinnen und Bürger in höherem Maß von Emissionen betroffen sind. Diese ohnehin durch die Dynamik des Marktes betriebene, aus der Sicht einer gerechten Raumnutzung unerwünschte Entwicklung wird durch die hoheitliche Nutzungsfestlegung befördert. Die Raumplanung, die mit dem Ziel agiert, bestimmte Gebiete vor der Belastung durch gewerbliche Emissionen zu schützen, generiert im Umkehrschluss "belastete Gebiete". Vielfach werden auf diese Weise ungerechte Zustände zementiert, oft wird auch eine Abwärtsspirale in Gang gesetzt. In einer gerechten Stadt sind hingegen in jedem Baugebiet grundsätzlich Wohnen und Arbeiten, Handel, Dienstleistung und Produktion möglich. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass alle diese Nutzungen auch "wohnverträglich" gestaltet sind. In den postindustriellen Ländern ist das größte Problem längst nicht mehr die Emission durch die betriebliche Aktivität selbst, sondern vielmehr der durch sie induzierte Autoverkehr. Voraussetzung für das Funktionieren eines Betriebes in einem Baugebiet ist also, dass dieser nicht auf die Erschließung allein durch Autos ausgelegt ist.



## DEMAND: AVOID MONOFUNCTIONAL AREAS

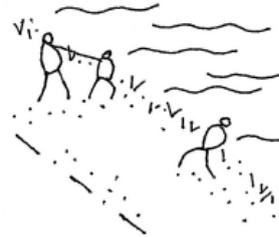
Einzig jene wirtschaftlichen Aktivitäten, deren betriebliche Emissionen mit dem Wohnen unvereinbar sind - also die industrielle Produktion, Häfen und Flughäfen - benötigen eine besondere Ausweisung durch die Raumplanung. Hier ist im Umkehrschluss darauf zu achten, dass eine Industriezone nicht für andere gewerbliche Nutzungen - etwa für autoorientierte Konsumeinrichtungen - missbraucht wird.

---

**LR 2 – All waterfronts are public land.**

---

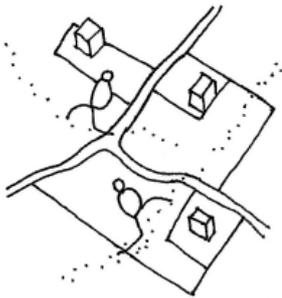
Zwar gibt es in den meisten Gesellschaften Regeln, die die Freihaltung der Flächen entlang öffentlicher Gewässer zum Inhalt haben, doch kommt es bei deren Anwendung zu vielfältigen Abweichungen. In einem Fall werden Nutzungskonzessionen für Betriebe und Tourismusanlagen gewährt, in einem anderen bleiben großflächige Bestandsrechte gänzlich unangetastet. Vielfach werden Uferzonen auch faktisch angeeignet, ohne dass jemand dagegen einschreitet. Aus der Perspektive der Gerechtigkeit im Raum ist es von großer Bedeutung, dass die allgemeine Zugänglichkeit von Uferzonen rechtlich und faktisch gewährleistet wird. In manchen Fällen geschieht das im besonderen Interesse breitgestreuter wirtschaftlicher Nutzung, anderswo spielt die Uferzone eine wichtige Rolle für die Mobilität oder für die Erholung. In jedem Fall sind Uferzonen von besonderer ökologischer Bedeutung. Im Grunde steht jede Wasserkante für "Zugang": Sie ist ein Ort für nicht vorhersehbare Formen des Gebrauchs und der Verknüpfung. Das Ufer verkörpert damit einen zentralen Aspekt von Gerechtigkeit - den gleichberechtigten Zugang zu unvorhersehbaren Möglichkeiten.



---

**LR 3 – Land not zoned for building use is accessible at all times for pedestrian use.**

---

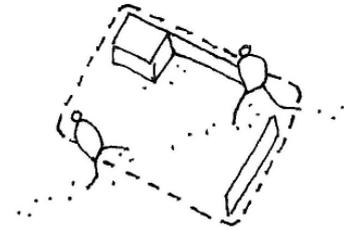


Die in den meisten Gesellschaften verankerte Selbstverständlichkeit, dass unbebautes Land unabhängig von seinem Eigentumsstatus jederzeit begangen werden kann, gerät durch den zunehmenden Warencharakter von Grund und Boden und durch wachsenden Nutzungsdruck in Gefahr. Wo Menschen oder Firmen zu Grundeigentümerinnen werden, die sich den traditionellen Formen der Landnutzung nicht verpflichtet fühlen und auch nicht in die sozialen Normen des Ortes eingebunden sind, entsteht die Tendenz, mit baulichen und rechtlichen Barrieren das Betreten von Wiesen, Feldern, Brachen und Wäldern durch die Allgemeinheit zu unterbinden. Mit der fortschreitenden, faktischen Privatisierung des Freilandes gehen wichtige Erholungs- und Begegnungsräume verloren, es werden traditionelle Wegverbindungen gekappt und gewachsene soziale Kontexte gestört. Aus der Sicht des gerechten Raumes ist es daher sinnvoll, dass der allgemeine Zugang zu Freilandflächen zum Zweck der Fortbewegung oder der Erholung gewährleistet ist. Natürlich müssen diese Nutzerinnen und Nutzer darauf achten, dass Kulturen oder Einrichtungen auf diesen Flächen nicht beschädigt werden und sie sind für die Sicherheit bei der Benutzung selbst verantwortlich. Als Freilandfläche gilt jede Fläche, die nicht für Bauzwecke ausgewiesen ist. Nachdem in der gerechten Stadt eine Begrenzung der Größen von Bauplätzen gilt, kann man davon ausgehen, dass alle größeren Grundstücke als Freiland gelten und somit zugänglich sind. In diesem Sinn kann es also keine eingezäunten Golfanlagen oder Jagdreviere, keine abgetrennten Freizeitgrundstücke geben und natürlich – mit Hinweis auf LR2 - keine privaten Uferzonen.

## Land – Provision (LP)

### LP 1 – **Vacant public land is accessible at all times for pedestrian use.**

In Ergänzung zum Standard der allgemeinen Zugänglichkeit zu Freilandflächen, müssen nach dem Maßstab der Gerechtigkeit im Raum alle ungenutzten öffentlichen Flächen - also auch Baulandflächen, Brachen in der Stadt, Baulücken und ungenutzte Betriebsflächen - zu allen Zeiten öffentlich zugänglich sein. Diesem Standard unterliegen nicht nur die Flächen im unmittelbaren Eigentum staatlicher Einrichtungen, sondern auch jene von Unternehmen in mehrheitlich öffentlichem Besitz, also von Wohnbauunternehmen, Energieversorgern, kommunalen Dienstleistern. Neben den Aspekten, die hier in gleicher Weise wie im Freiland gelten, ist die allgemeine Zugänglichkeit öffentlicher Bauflächen auch ein Mittel zur Eindämmung von Privatisierungstendenzen. Die Veräußerung einer Fläche, die durch ihren allgemeinen Gebrauch den Charakter eines sozialen Raumes angenommen hat, ist politisch nicht leicht zu legitimieren. Neben der Gewährung des Zuganges muss hier der öffentliche Eigentümer auch für die Verkehrssicherheit der Flächen in elementarer Form Sorge tragen. Mangelnde Verkehrssicherheit darf jedenfalls nicht als Argument dienen, eine Fläche der allgemeinen Nutzung zu entziehen.



DEMAND: MAKE GREEN AREAS AVAILABLE FOR PUBLIC USE

---

**LP 2 – Public entities create and maintain green areas for recreational use and ecological purposes.**

---



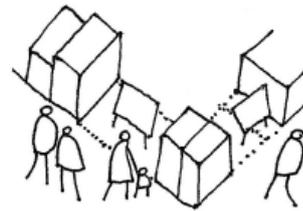
In der gerechten Stadt und im gerechten Raum gibt es zusätzlich zu den begehbaren privaten Freiflächen ein System öffentlicher Freiräume, die der Erholung, dem Mikroklima und dem ökologischen Ausgleich dienen. Das System besteht aus unterschiedlichen Freiraumtypen, die quartiersbezogen, in Bezug auf Stadt und Region dimensioniert und nicht diskriminierend ausgestaltet sind. Die Bereitstellung dieser Freiräume erfolgt als Beitrag zur ökologischen und soziokulturellen Nachhaltigkeit. Sie ist nicht auf die spezifischen Interessen einzelner Gruppen ausgerichtet, sondern folgt einer übergreifenden, auf das Gemeinwohl ausgerichteten Logik.

---

**LP 3 – Public entities acquire land in favourable locations and make it available for low-threshold-housing.**

---

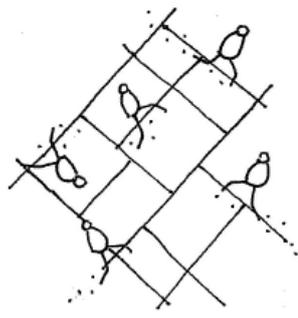
In der gerechten Stadt gibt es ein System öffentlicher Grundstücksvorsorge – in der Form, dass Flächen angekauft oder aufgeschlossen werden, die in der Folge für die Herstellung kostengünstiger und niederschwellig zugänglicher Wohnbauten dienen. Ein Ziel der Grundstücksvorsorge ist es, vielfältige Formen leistbaren Wohnraums zu ermöglichen und Mindestqualitäten in diesem Bereich zu sichern. Ein weiteres Ziel besteht im Ausgleich marktbedingter Auf- und Abwertungstendenzen von Stadtteilen, welche das Auseinanderdriften unterschiedlicher sozialer Gruppen zur Folge haben. Indem kostengünstige Wohnungen im ganzen Stadtgebiet errichtet werden können, wird über die Schulen und Freizeitaktivitäten, über die gemeinsame Nutzung des öffentlichen Raumes, ein Prozess der kulturellen und wirtschaftlichen Annäherung gefördert, der sich langfristig in einer Erneuerung, Verjüngung und Bereicherung der jeweiligen Stadtteile auswirkt. Voraussetzung für diesen Effekt ist, dass die Flächen für den niederschwelligen Wohnbau keine dominante Größe aufweisen und dass sie mit den Bestandsgebieten, mit den höher oder niedriger bewerteten Nachbarschaften in alltäglicher Funktionsgemeinschaft verknüpft sind. Das effektivste Mittel ist dabei die räumliche Nähe, der verbindende, fußläufige Raum.



DEMAND: MAINTAIN MESH OF PUBLIC CORRIDORS

## Network – Regulation (NR)

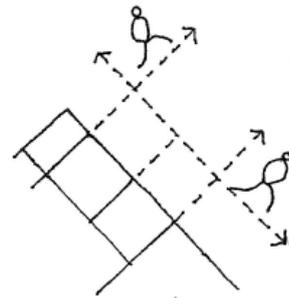
### NR 1 – The existing mesh of public corridors is safeguarded. Its public character is maintained.



Aus der fortschreitenden Entwicklung von großen Bauprojekten und Anlagen entsteht die Tendenz, dass bestehende öffentliche Wege und Straßen eliminiert oder in ihrer öffentlichen Funktion beschränkt werden. Von vielen Akteuren wird das ererbte Wegenetz als störend empfunden – vor allem dort, wo es dem Autoverkehr dient oder dienen könnte – wird doch die "Straße" seit ihrer massenhaften Inanspruchnahme durch den Autoverkehr weitgehend als feindliches Territorium wahrgenommen. Wohnbauunternehmen kaufen öffentliche Flächen auf, um ihre Anlagen vor Verkehrsbelastung zu schützen, Betriebe überbauen öffentliche Wege, um ihre Abläufe zu optimieren. Anwohner betreiben die Auflassung von Straßen, um den Durchgangsverkehr zu reduzieren: Bestehende Straßenzüge werden zu Spielflächen oder Fahrradwegen rückgebaut, mit der Folge, dass der belastende Verkehr in andere Gebiete verlagert wird. Alle diese Maßnahmen widersprechen dem Standard eines offenen, gleichmäßigen Zugangssystems, in dem die Lasten der Erschließung gerecht in der Fläche verteilt werden, und das eine durchgängige fußläufige Qualität aufweist. Voraussetzung für beide Aspekte ist, dass in der gerechten Stadt die alltäglichen Mobilitätsanforderungen nicht über den individuellen Autoverkehr abgedeckt werden. Erst dann entfalten die öffentlichen Korridore in Form multifunktionaler Straßenzüge ihre belebende Wirkung, und nur dann wird das Leben und Bauen entlang von Straßen als attraktiv wahrgenommen werden. Wichtig bei der Umsetzung dieses Standards sind folgende Aspekte: Erstens, dass die öffentlichen Korridore sowohl rechtlich als unveräußerliches Gut verankert werden – nicht etwa auf privaten Dienstbarkeiten oder Entgegenkommen beruhen. Zweitens, dass diese Korridore in ihrer Gestaltung auch tatsächlich öffentlichen Charakter haben – also nicht als Teil von Betriebs- oder Wohnanlagen erscheinen, was viele Menschen letztlich von der Nutzung dieser Räume abhält.

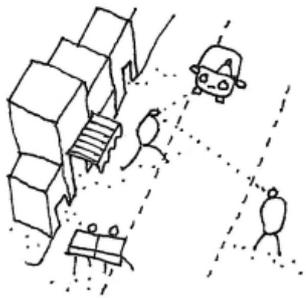
**NR 2 – In new development areas, a mesh of public corridors is established. The grid size corresponds with the needs of pedestrian use.**

Aus der Forderung nach dem Erhalt des öffentlichen Erschließungsnetzes im Bestand folgt nach der Logik der Gerechtigkeit im Raum das Gebot, dieses Netz in Stadterweiterungen und im Umbau von Siedlungsräumen fortzusetzen. Hier ist nicht die Reduktion und Privatisierung von bestehenden öffentlichen Räumen das vorrangige Problem, sondern der im Konsens aller Siedlungsakteure praktizierte Verzicht auf neue öffentliche Räume in der Stadterweiterung, der Verzicht auf neue, feinmaschige Erschließungssysteme. Daher ist die Freihaltung öffentlicher Korridore eine wesentliche hoheitliche Aufgabe, die auch gegen das Interesse von Grundeigentümern durchgesetzt werden muss. Bei der Weiterentwicklung des Netzes öffentlicher Korridore in der Stadterweiterung sollen die gleichen Maßstäbe wie im Bestand gelten. Erstens: gleichmäßige Verteilung der Verkehrslasten - also keine Spezialisierung in Hochleistungsstraßen, Anliegerstraßen und andere, sondern die Auslegung aller Verkehrskorridore in der Form, dass sie sowohl die unterschiedlichen Fahrzeuge als auch Fußgängerinnen und Fußgänger aufnehmen können. Voraussetzung dafür ist, dass die alltäglichen Verkehrserfordernisse nicht mit dem Auto abgewickelt werden und die Straßen nur auf eine Weise befahren werden, welche die Fußgeherinnen und Fußgeher nicht verdrängt. Zweitens ist bei der Auslegung des Netzes öffentlicher Korridore zu beachten, dass die Maschenweite den Erfordernissen der Fortbewegung zu Fuß entspricht, also keine Umwege erforderlich sind, die letztlich die alltägliche fußläufige Nutzung unattraktiv machen. Drittens: Es muss der öffentliche Charakter der Korridore faktisch, gestalterisch und rechtlich gesichert werden. Das heißt: keine anlagenartige Gestaltung, keine Dienstbarkeit oder Duldung durch Privateigentümer, sondern Verankerung als öffentliches Gut.



## Network –Provision (NP)

### NP 1 – All public corridors are designed and operated in a way which allows safe and dignified pedestrian use.



Aus der Sicht der Gerechtigkeit steht die fußläufige Nutzung des Raumes im Mittelpunkt aller Betrachtungen. Nur das Zu-Fuß-Gehen gibt allen Menschen die Möglichkeit, an den Aktivitäten und Chancen der Stadt teilzuhaben. Durch die massenhafte Einführung des Autoverkehrs bilden sich auf der Basis individueller ökonomischer Stärke und unterstützt durch den Staat, der die Räume und Mittel für den Autoverkehr bereitstellt, zwei Klassen von Verkehrsteilnehmern und Teilnehmerinnen aus: jene, die in Autos fahren und jene, die zu Fuß gehen. Dabei tragen letztere die räumlichen Belastungen, die von ersteren erzeugt werden. Dieser Zustand stellt nicht nur eine Ungerechtigkeit zwischen Individuen dar, sondern auch auf kollektiver Ebene – wegen des unverhältnismäßig höheren Verbrauchs an natürlichen Ressourcen durch den Autoverkehr und über die unverhältnismäßig höhere Belastung der öffentlichen Haushalte durch diese Form der Fortbewegung. Die alltägliche negative Wahrnehmung der Folgen des Autoverkehrs findet im öffentlichen Raum statt. Sie formt die Mobilitätsentscheidungen jedes und jeder Einzelnen. Ist ein Straßenzug vom Autoverkehr dominiert, wird er von Fußgängerinnen und Fußgängern gemieden. Bei der Einschätzung der Attraktivität spielen objektive Faktoren wie Lärm oder Staub eine geringere Rolle als psychologische. Bestimmte Räume werden etwa gemieden, weil sie unbelebt wirken, ohne dass eine konkrete Gefahr besteht. Man meidet sie, weil man sich exponiert, weil man sich einseitig kontrolliert fühlt von den Menschen in ihren Autos, weil man sich fragt, warum man hier gehen muss, wenn alle anderen diesen Raum meiden. Wer kann, wird diese Wege künftig nicht mehr begehen und vielleicht ebenfalls das Auto nehmen. Menschen, die diese Möglichkeit nicht haben, setzen sich in den vom Autoverkehr belasteten Räumen entwürdigenden und diskriminierenden Situationen aus. Hieraus speist sich ein selbstverstärkender Zyklus aus

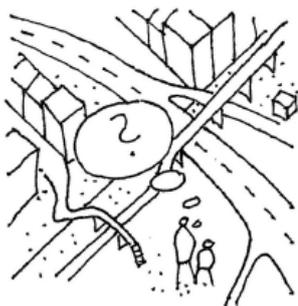
## DEMAND: GUARANTEE INDISCRIMINATE USE OF PUBLIC SPACE

Raumzerstörung und zunehmenden Autoverkehr. Damit erodiert auch die öffentliche Sphäre, die soziale Kohärenz. In der gerechten Stadt hingegen ist jeder öffentliche Verkehrsraum so bemessen und ausgestattet, dass er von allen Menschen zu jeder Zeit sicher und würdevoll begangen werden kann.

---

**NP 2 – Public corridors are not specialised as to their traffic function: no freeways, no pedestrian zones.**

---



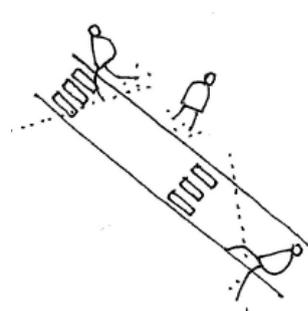
Die konventionelle Strategie zur Entschärfung der vom Verkehr bedingten Konflikte besteht in der Spezialisierung der Verkehrsräume, also im Ausbau von Grünverbindungen, FußgängerInnenzonen, Wohnstraßen auf der einen und Hochleistungskorridoren auf der anderen Seite. Aus der Sicht der Gerechtigkeit sind solche parallele Systeme problematisch. Jede Spezialisierung ist auch eine Form der Diskriminierung – durch die Fokussierung auf eine Zielgruppe und deren Interessen – etwa auf jene der suburbanen Mittelklasse, die mit dem Auto bequem die Fußgängerzonen anfahren möchte, oder auf artikulationsstarke Gruppen in bestimmten Wohngebieten. Es ist generell nicht zu vertreten, dass die Fußläufigkeit bestimmter Straßenzüge geopfert wird, dass Menschen gezwungen werden, Umwege zu machen oder bestimmte Wege zu unterlassen, um den Anforderungen des Autoverkehrs Raum zu geben. Die gerechte Stadt vermeidet jede Form von Spezialisierung von Verkehrsräumen durch Planung und Gestaltung. Unter Berücksichtigung der Art der Bebauung werden in der gerechten Stadt wenige Varianten von Querschnitten angewendet, die allesamt den Anforderungen der Fußläufigkeit, der Sicherheit und der würdevollen Nutzung entsprechen. Straßenbahnen, Busspuren und Radfahrstreifen werden in die Fahrbahn integriert. Alle Details der Ausgestaltung von Verkehrswegen gehen davon aus, dass der motorisierte Individualverkehr nachrangig und mit geringer Geschwindigkeit geführt wird. In der gerechten Stadt gibt es folglich keine Autobahnen, keine kreuzungsfreien Hochleistungsstraßen, keine mehrspurigen Einbahnen oder sonstige Spezialisierungen zugunsten des Autoverkehrs. Im Umkehrschluss gibt es aber auch keinen öffentlichen Bereich, der nicht mit Autos angefahren werden kann – denn die Stadt lebt von der Zugänglichkeit.

---

**NP 3 –All urban corridors allow pedestrian crossing at any point.  
No freeways, no fly-overs, no underpasses, no foot-bridges.**

---

Aus dem Standard, dass öffentliche Korridore in Hinblick auf ihre Verkehrsfunktion unspezifisch ausgelegt sind, ergibt sich, dass es auch keine Funktionstrennung bei den Kreuzungen, also keine FußgängerInnenbrücken oder –tunnels und auch keine Unter- oder Überführungen für den Fahrzeugverkehr gibt. Diese Art der Niveautrennung beschädigt in jedem Fall die Qualität des sozialen Raumes, sei es durch die erforderlichen Mauern, Rampenuntersichten, uneinsehbaren Winkel, sei es durch die von der Spezialisierung kommunizierte Hierarchie der Verkehrsarten. Die gerechte Form der Querung ist jene, die niveaugleich, also auf gleicher Augenhöhe stattfindet. Zum Standard, dass jeder öffentliche Verkehrsraum zu jeder Zeit sicher und würdevoll begangen werden kann, gehört die Möglichkeit, überall zu beiden Seiten der Fahrbahn gehen zu können und die Straße an jeder Stelle unter Anwendung angemessener Vor- und Rücksicht zu queren. Zudem gibt es in regelmäßigen Abständen Einrichtungen, die eine vorrangige Querung der Fahrbahn ermöglichen, ohne dass man als Fußgängerin oder Fußgänger Bedarf anmelden muss.

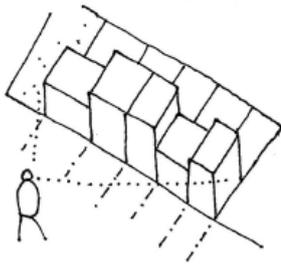


## Building – Regulation (BR)

---

### BR 1 – Building plots are defined by public planning. Their dimension follows the necessities of public space.

---



Die Ausdehnung von Gebäuden in Längsrichtung entlang einer Straßenfront hat wesentlichen Einfluss auf die Qualität des öffentlichen Raumes und auf dessen Fußläufigkeit. Das Zu-Fuß-Gehen lebt von den kleinräumigen Erlebnissen, vom Farb- und Materialwechsel, den Eingängen, es wird von Begegnungen, von kulturell konnotierten Sensationen angetrieben. Werden diese Erlebnisse nicht geboten, kommt es rasch zur Wegänderung, beim nächsten Mal bereits zu Vermeidung des Weges. Auch eine abwechslungsreiche Gestaltung großer Gebäude schafft hier keine Abhilfe. Die Menschen erkennen intuitiv die dahinter steckende Homogenität des Objektes, das Institutionelle, das Fehlen individueller Aktivität und Geschichte. Wenn also eine homogene Straßenfront auf der rechten und eine vielfältig bebaute auf der linken zur Auswahl stehen, wird sich der Mensch zu Fuß für die linke Seite entscheiden. So besteht also im Dienst der Fußläufigkeit ein öffentliches Interesse an Vielfalt im Straßenraum. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, die horizontale Ausdehnung von Bauten entlang von Verkehrswegen und somit auch die Größe von "Produktionseinheiten" zu limitieren. Mit dieser Begrenzung erreicht man einen weiteren positiven Effekt: Wenn nämlich ganze Quartiere oder Häuserblocks von einer einzelnen Akteurin bebaut und betrieben werden, leidet darunter letztlich auch die Entwicklungsfähigkeit. Bei einer hohen Vielfalt an Akteuren und Einzelbauten kann eine negative Veränderung im einzelnen Objekt von den anderen Einheiten kompensiert werden, sodass ein gewisses Maß an Lebendigkeit und Qualität immer erhalten bleibt. Vielfalt generiert zudem Öffentlichkeit: Nur das Zusammenwirken von individueller Bebauung und öffentlicher Verkehrsfläche erzeugt, was im positiven Sinn als „öffentlicher Raum“ wahrgenommen wird. Eine Strategie zugunsten der Vielfalt verlangt also nach kleinteiligen Bauformen und Bauplätzen, die direkt an die öffentliche Verkehrsfläche anschließen und

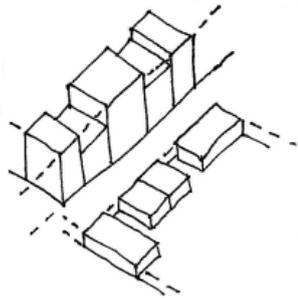
## DEMAND: LIMIT SIZE OF PROJECT UNITS

den öffentlichen Raum für Erschließung und Belichtung brauchen. Denn nur dort, wo sich die Häuser dem öffentlichen Raum zuwenden, hat er soziale Qualität, wird als sicher und interessant erlebt. In der gerechten Stadt werden demnach gebietsbezogen maximale Bauplatzgrößen festgelegt, die in jedem Bebauungsverfahren, bei jeder Baulandschaffung zu berücksichtigen sind. Diese Festlegung ist in gleicher Weise als legitimer Eingriff in die Nutzung des Grundeigentums zu sehen wie die allgemein akzeptierte Limitierung der Gebäudehöhe.

---

**BR 2 – Maximum building heights apply to all buildings of an area.  
No privileged super-elevation.**

---

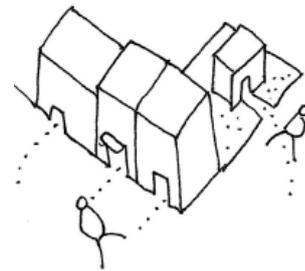


Die Limitierung der Höhe von Gebäuden ist in allen Kulturen ein etabliertes Instrument zur Minimierung von Konflikten in der Nutzung von Raum. Dabei geht es nicht nur um die physikalischen Auswirkungen der Gebäudehöhe, also Beschattung, Belichtung oder Luftaustausch, sondern auch um kulturelle Faktoren wie Nähe bzw. Distanz, Offenheit bzw. Privatheit und nicht zuletzt um die symbolische Nutzung des Raumes. In traditionellen Gesellschaften nehmen sich Religionen und dominante Gruppen das Recht zur symbolischen Besetzung des Raumes durch Höhe heraus. Heute sind es vor allem die starken wirtschaftlichen Akteure, die nach Selbstdarstellung im Raum drängen und sich des Mittels der Höhe bedienen. Effektiv ist dieses Mittel jedoch nur dort, wo eine Alleinstellung, eine Akzentuierung - eben eine Überhöhung - erreicht werden kann. Aus der Sicht der Gerechtigkeit im Raum gibt es keine Rechtfertigung für solche Alleinstellungen. Was legitimiert sie, sich mehr Raum anzueignen als andere Akteure in diesem Gebiet? Dabei geht es tatsächlich um zwei Formen von Anmaßung: erstens die Auslagerung der nachteiligen physikalischen Aspekte der Bebauungsform über den eigenen Bauplatz hinaus auf die Umgebung und zweitens die symbolische Inanspruchnahme des Raumes - mit dem Effekt, dass Menschen ungewollt mit dominanten symbolischen Botschaften konfrontiert werden. Da es in der gerechten Stadt nicht möglich ist, eine religiöse Instanz oder eine Bevölkerungsgruppe mit dem Privileg der baulichen Überhöhung auszustatten, muss in der gerechten Stadt die einheitliche Höhe für alle gelten - eine Höhe, die gebietsbezogen festgelegt wird. Der Umweg, über die Deklaration als "landmark" zu einer Alleinstellung zu kommen, birgt tendenziell ein ungerechtfertigtes Privileg einzelner Betreiber, das nicht in transparenter Form erteilt werden kann. Die gerechte Stadt schließt Hochhäuser nicht aus: Sie können dort gebaut werden, wo alle Häuser Hochhäuser sein können.

### BR 3 – Every building on a plot has direct access to a public corridor.

---

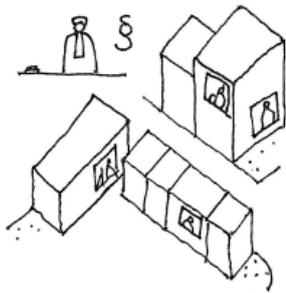
In allen Kulturen ist das Prinzip verankert, dass sich das Individuum, die Gruppe, der Betrieb in baulicher Form gegenüber der umgebenden Gesellschaft darstellt. Damit wird ein Maß an Verbindlichkeit erzeugt und die gegenseitige soziale Aufmerksamkeit ermöglicht. In diesem Sinn ist „das Haus“ eine erweiterte Form der Person, seine Fassade ein Gesicht. Je mehr Gesichter im öffentlichen Raum erkennbar sind, desto besser funktioniert dieser Raum. Wenn also Gebäude errichtet werden, die dem öffentlichen Raum den Rücken zuwenden und zudem Gebäude entstehen, die weitab vom öffentlichen Raum in Innenhöfen, auf Grünflächen platziert werden, abgeschottet durch Randbebauung oder durch Mauern, wird damit das öffentliche Grundvertrauen beschädigt und der öffentliche Raum verliert seine soziale Qualität. Der Standard, dass alle Gebäude einen direkten Zugang von der öffentlichen Verkehrsfläche haben, ist ein Instrument gegen die Bildung von „Anlagen“ - gegen jene typologische Entwicklung, dass ein autonomes System von Erschließung Freiraum und Baukörper auf einem Bauplatz mit einem autonomen rechtlichen Regime geschaffen wird. Solche Anlagen sind von der Qualität und möglichen Veränderungen des öffentlichen Raumes weitgehend unabhängig und gebrauchen ihn lediglich für die punktuelle Erschließung. Im Gegensatz zum direkten Verhältnis zwischen Haus und Straße, zwischen Individuum und Allgemeinheit, wird bei der „Anlage“ eine vermittelnde, institutionelle, anonym wirkende Instanz zwischengeschaltet. Aus der Sicht der Gerechtigkeit im Raum ist die „Anlage“ in jeder Form eine Bedrohung: Verödung des öffentlichen Raums, soziale Entmischung, Verlust von Verbindlichkeit und sozialer Kontrolle, institutionelle Produktion statt von Nutzern betriebenen Bauen. Letztlich geht es bei der Vermeidung der „Anlage“ auch darum, den unvermittelten Bezug zwischen Individuum und Allgemeinheit zu fördern, und damit die Verantwortung jedes und jeder Einzelnen in einer gerechten Stadt anzusprechen.



---

**BR 4 – Provide legislation and due enactment of norms concerning rent levels and security of tenure in housing.**

---

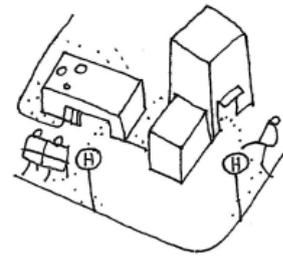


Die Mittel, die in einer gerechten Stadt angewendet werden, um das Wohnen menschenwürdig, umweltverträglich, allgemein zugänglich und entwicklungsfähig zu organisieren, müssen zahlreich sein und auf den unterschiedlichsten Ebenen angesiedelt werden. Aus der Sicht der Gerechtigkeit liegt der Fokus auf dem Rechtsrahmen, auf technischen Normen, Finanzierungsinstrumenten und Bodenpolitik. Der öffentliche Wohnbau hingegen, also die physische Bereitstellung durch staatliche Akteure, birgt in sich die Tendenz, dass die Anforderung an das Wohnen vor dem Hintergrund ökonomischer Abwägungen allzu eng gefasst und die Wohnung zum Produkt vereinfacht wird, das in der Folge technisch und ökonomisch optimiert und institutionell hergestellt wird. Diese Starrheit des öffentlichen Wohnbaus steht den Zielen der Vielfalt und Entwicklungsfähigkeit entgegen, die für den gerechten Raum von großer Bedeutung sind. In diesem Bereich können die Institutionen einer entwicklungsoffenen Gesellschaft ihren Beitrag vor allem in der Sicherung von Rahmenbedingungen leisten, die den Individuen und den von ihnen gewählten Gruppierungen ein hohes Maß an Rechtssicherheit und einen nichtdiskriminierenden Zugang zum Immobilien- und Kapitalmarkt ermöglicht. Auch wird in der gerechten Stadt darauf geachtet, dass es einen ausreichenden Bestand an Mietwohnungen gibt, die niederschwellig verfügbar sind - vor allem für Menschen, die neu in die Stadt zuwandern, um spontane Veränderungen der Familienform oder des Erwerbssortes aufzunehmen, für Ausbildungs- und Übergangszeiten. Die Mittel zur Sicherstellung des niederschwellig zugänglichen Mietwohnungsbestandes sind beispielsweise Mietpreisbindungen, Mietzuschüsse, normierte Vertragsbedingungen, Vermittlungs- und Beratungsangebote .

## Building – Provision (BP)

### BP 1 – All social support infra-structure is located as to allow dignified pedestrian access, connected to public transport.

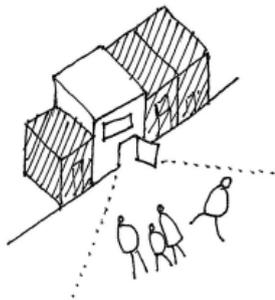
Es ist davon auszugehen, dass es in der gerechten Stadt ein Netz öffentlicher Einrichtungen für das soziale und kulturelle Leben gibt, also Gesundheits- und Pflegeeinrichtungen, Schulen, Sportanlagen und vieles mehr - weil die Bewohner deren Wert für das Zusammenleben und die friedliche Weiterentwicklung schätzen und daher die erforderlichen öffentlichen Mittel bereitstellen. Neben der quantitativen Auslegung und der baulichen Gestaltung ist bei diesen Einrichtungen auch auf die ihre Platzierung zu achten, dass nämlich der Zugang auch tatsächlich für alle Bevölkerungsgruppen gewährleistet ist, dass man also nicht ein Auto besitzen muss, um nach einer Veranstaltung nach Hause zu kommen, dass Kinder schon früh alleine zur Schule gehen können oder ein öffentliches Verkehrsmittel benutzen, dass es keiner entwürdigenden Fußwege oder Aufenthalte im öffentlichen Raum bedarf, um eine Arbeitsvermittlungsstelle oder einen Sozialstützpunkt in Anspruch nehmen zu können. Menschen, die wegen ihres Status als Migrantinnen oder Migranten auf öffentliche Unterstützung angewiesen sind, darf nicht ein höheres Maß an Unannehmlichkeit zugemutet werden als einem Mitglied der ansässigen Bevölkerung, um in den Genuss einer öffentlichen Leistung zu kommen.



---

**BP 2 – Public entities operate or support temporary shelter for persons in need - independent of status**

---



Neben den zahlreichen Maßnahmen, die in der gerechten Stadt für die Herstellung guter Bedingungen des Wohnens unternommen werden, gibt es auch ein besonderes Augenmerk für jene Menschen, die aufgrund ihrer spezifischen Einschränkung durch Krankheit, kulturelle Disposition oder wegen ihres ungeklärten Rechtsstatus keinen Zugang zu marktüblichen Formen des Wohnens haben, die das Dauerwohnen an diesem Ort nicht anstreben, weil sie unterwegs zu einem anderen Ort sind, oder bereits anderswo angesiedelt. Für diese Menschen hält jede gerechte Gesellschaft eine temporäre Unterbringung bereit, die in einfacher Form einen menschenwürdigen Aufenthalt sicherstellt, geschützt vor Witterung und Verfolgung, versorgt mit Lebensmitteln und unterstützt von fach- und ortskundigen Personen.

## IMPRESSUM

### HERAUSGEBER

Institut für Städtebau  
Technische Universität Braunschweig

Johannes Fiedler  
Melanie Humann  
Manuela Kölke

### WISSENSCHAFTLICHE MITARBEIT

Martin Peschken

### TEXT- UND BILDREDAKTION

Johannes Fiedler, Melanie Humann, Manuela Kölke, Ulrike Schacht  
Englisch: fullsquare, Graz

### FOTOS, ZEICHNUNGEN UND TEXTE

Die benutzten Quellen/Autoren sind direkt vermerkt oder am Ende des Kapitels aufgeführt.  
Dieses Buch ist nicht für die kommerzielle Nutzung konzipiert.

### LAYOUT & ILLUSTRATIONEN

Melanie Humann, Manuela Kölke, Ulrike Schacht, Jördis Tornquist, Marie-Christine Zacharias

### PRODUKTION

© 2012 Technische Universität Braunschweig | Institut für Städtebau  
Pockelsstraße 3 | 3 8106 Braunschweig

### DRUCK

Druckerei Khil, Graz





