

Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2016)

Heft: 4

Artikel: "Zur Umsetzung des Human Scale bedarf es viel mehr gebietsübergreifende Planungsarbeit"

Autor: Sim, David

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-957828>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 11.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

«Zur Umsetzung des Human Scale bedarf es viel mehr gebietsübergreifende Planungsarbeit»

DAVID SIM

Partner, Creative Director
Architect SAR/MSA M. ARCH.

Interview geführt von Felix Wyss,
Redaktion COLLAGE.

Jan Gehl formuliert in seinem Buch «Städte für Menschen» Gestaltungsprinzipien und setzt sie in einem Wirkungsmodell in einen Gesamtzusammenhang. Dabei verfolgt er die universalen Ziele einer möglichst lebendigen, sicheren, nachhaltigen und gesunden Stadt.

Wir (das Redaktionsteam der vorliegenden Ausgabe) führten etliche Gespräche mit Personen aus den Berufsfeldern Architektur, Städtebau, Raumplanung und Freiraumplanung. Wir bekamen den Eindruck, dass die im Buch sowie im Film beschriebenen Prinzipien des Human Scale bei vielen Leuten aus diesem Berufsumfeld bekannt ist.

Die Umsetzung erscheint uns bei der Betrachtung vieler urbaner Neubaugebiete in der Schweiz jedoch als nur teilweise gelungen bis gescheitert. Die im Buch und im Film beschriebenen Prinzipien des human scale sind demnach bekannt, werden jedoch nicht umgesetzt bis anhin, so unsere These.

David Sim ist Geschäftspartner bei dem von Jan Gehl gegründeten Büro Gehl Architects. Seit über zehn Jahren betreut er weltweit Projekte, auch in der Schweiz. Anlässlich eines Projekts am Bären- und Waisenhausplatz weilte er in Bern. Wir nutzten die Gelegenheit, um mit ihm über die Umsetzung des human scale in der Schweiz und die wie im Editorial erwähnten, widersprüchlichen Bedürfnisse der Menschen zu sprechen.

COLLAGE (C): David Sim, Sie haben die Schweiz schon einige Male besucht und an verschiedenen Projekten mitgearbeitet. Wie nehmen Sie die Schweiz wahr aus der Besucherperspektive?

DAVID SIM (DS): Ich komme schon seit Jahren immer wieder in die Schweiz. In meinem zahlreichen Besuchen, vielfach in meinen Ferien, habe ich in diesem Land viele Orte besucht, auch nach Bern hat es mich immer wieder gezogen. Im Vergleich mit den europäischen Nachbarn ist hier sehr viel historisch gewachsene Bausubstanz vorhanden, da es hier seit 600 Jahren keine alles zerstörenden Kriege gab. Es wird sehr hochwertig gebaut, im Bewusstsein, dass es lange Zeit halten soll. Auch stelle ich in diesem Land eine sehr stark verankerte Pflege- und Unterhaltskultur fest. Leute schauen zu ihren Sachen und pflegen sie.

Weiter erstaunt mich das enorm gut ausgebaute Angebot des öffentlichen Verkehrs immer wieder. Verglichen mit dem öV-Angebot in Dänemark oder Schweden ist dieses zudem sehr gut organisiert.

c: Wie ist Ihr Eindruck von der Schweiz, planen und bauen wir anhand der Prinzipien des human scale?

DS: Schweizerinnen und Schweizer verstehen es sehr gut, einzelne Objekte, einzelne Grundstücke zu beplanen und zu bebauen. In diesem sehr begrenzten Kontext genügen sie

höchsten Ansprüchen. Der materielle Perfektionismus, für den die Schweiz bekannt ist, lässt sich auch an den Gebäuden ablesen.

Doch ebendiese Schweizerinnen und Schweizer sind nicht so gut in Urbanistik. Gebäude werden häufig als einzelne Objekte geplant, sie sprechen nicht zueinander, jeder arbeitet unabhängig, was auch für den gesamten Planungs- und Bauprozess spricht.

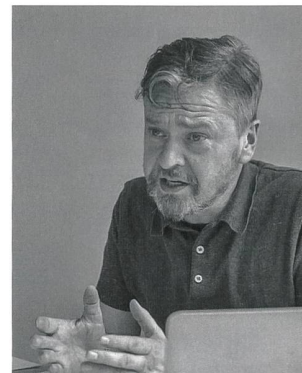
Für die Einhaltung der Prinzipien des human scale spielt es im Endeffekt aber keine Rolle, ob das Design und die Architektur eines Hauses gut oder nur Mittelmass sind, weil alle anderen, die Nutzung betreffenden Aspekte, diesen Umstand kompensieren. Es geht vor allem um die Möglichkeit nach Erlebnissen und Handlungen, die ein urbaner Ort in einer möglichst vielfältigen Weise anbieten sollte. Diese Dinge sind beim Planen und Bauen viel stärker zu gewichten, soll der human scale umgesetzt werden.

Man sieht das auch im Immobilienmarkt. Entscheidendes Kriterium für den Wert eines Grundstücks ist, da können Sie beliebig viele Makler fragen und erhalten stets dieselbe Antwort: die Lage, die Lage und nochmals die Lage. Doch der Wert einer Lage lässt sich eben nicht an einem einzelnen Kriterium ablesen, es ist die Summe vieler verschiedener, kleiner Einzelteile die sich in einer Art Synergie gegenseitig im Wert steigern. Oder nach Aristoteles: «Das Gesamte ist mehr als die Summe seiner Einzelteile».

c: Welches sind die Hauptunterschiede verglichen mit anderen europäischen Ländern in Bezug auf die Planungskultur?

DS: Der Prozess selbst ist in der Schweiz wahnsinnig langsam, für ein städtebauliches Projekt können gut und gerne 20 Jahre vergehen bis zur Umsetzung. Ausserdem existiert kein breiteres Verständnis eines proaktiven Planungssystems mit der Öffentlichkeit.

Das fertige Projekt trägt dann die DNA des Ortes nicht in sich, die gesamte Zeit der Planung wird darauf verwendet, ein möglichst schönes, ästhetischen Ansprüchen genügendes Gebäude zu erstellen. All die Aspekte, bei denen es um die Verknüpfung verschiedener Interessen, Nutzungsformen, etc. geht, werden unzureichend beachtet. Es entstehen daraus monofunktionale Räume, die kaum Wahlmöglichkeiten bieten.



[ABB. 1] David Sim (Foto: Felix Wyss)

c: Aus welchen Gründen wird der human scale in der Schweiz und anderen europäischen Ländern nicht umgesetzt?

DS: Zur Umsetzung des human scale bedarf es viel mehr gebietsübergreifende Planungsarbeit. Die Planungsarbeit selbst ist viel einfacher, wenn der human scale nicht beachtet wird, denn aufwändige Partizipationsprozesse und Absprachen fallen dann weg. Dies ist für mich einer der Hauptgründe, wieso der human scale nicht umgesetzt wird.

Natürlich vertreten einige Architektinnen und Architekten nach wie vor die Ideen der Moderne, doch dies meist nur, weil es eben sehr schwierig und aufwändig ist, mit allen zu reden und dem durch ein Konzept der Moderne aus dem Weg gegangen werden kann.

Eine stereotype Planung ist auch einfacher zu genehmigen für eine Behörde. Auch im Bau erweist sich zum Beispiel eine belanglose Reproduktion der immer gleichen Form als Vorteil. Schlussendlich ist es auch einfacher solche Häuser zu bewerben, sie können die Werbebroschüren mit allen Vorzügen vom letzten Projekt einfach kopieren.

In einem Verkäufermarkt ist es einfach, solche standardisierte Häuser verkaufen zu können. Denn die Leute kaufen die Häuser und Wohnungen, die sie kriegen können und nicht unbedingt jene, die sie sich wünschen.

Für mich ist trotz der beschriebenen Mechanismen schwer zu begreifen, wieso es in der Schweiz trotz der Vielzahl von guten Beispielen – Altstädten und auch neueren Quartieren wie zum Beispiel dem Breitenrainquartier in Bern – dazu kommen konnte, dass sich solche Mechanismen, die aus städtebaulicher Sicht minderwertige Produkte hervorbringen, trotzdem etablieren konnten. Denn dank der guten Beispiele müssten die schlechten doch umso mehr auffallen und auf Ablehnung stossen.

c: Ist nicht der Föderalismus in der Schweiz auch Ursache dafür, dass die Umsetzung des human scale schwierig ist?

DS: Klar ist der Föderalismus, wenn es um die Planung in gemeindeübergreifenden Räumen geht, ein Hindernis. Kleinere Gemeinden besitzen häufig nicht die Ressourcen, um Projekte zu begleiten und ihre Ansprüche nach Qualität zu formulieren und auch durchzusetzen. Dies zeigt sich jedoch auch in Skandinavien und eigentlich überall in Europa, also auch dort, wo der Staat nicht föderalistisch organisiert ist. Doch für mich liegt darin nicht die Hauptursache, warum nicht nach den Prinzipien des human scale gebaut wird. Denn ganz schlechte Beispiele entstehen häufig auch in grösseren Städten und Gemeinden, also dort wo ein professionelles Bau- und Planungsamt vorhanden ist.

c: Laut dem Buch «Städte für Menschen» sollten wir die Menschen und ihre Bedürfnisse wieder ins Zentrum unserer Planungsarbeit rücken. Doch die persönlichen Bedürfnisse und Werthaltungen jedes Einzelnen können sehr unterschiedlich und z.T. widersprüchlich sein. Teilen sie diese Einschätzung?

DS: Die Ansprüche und Wertvorstellungen sind sehr unterschiedlich, das müssen wir in unserer Arbeit respektieren. Eben aus diesem Grund ist es wichtig, dass ein Raum viele verschiedene Wahl-/Nutzungsmöglichkeiten bietet. Denn ein Standort, der viele verschiedene Möglichkeiten offen lässt, wird dem Umstand unterschiedlicher Wertvorstellungen und den Bedürfnissen jedes einzelnen im Endeffekt eher gerecht als z.B. eine monofunktionale Wohnsiedlung. Es gilt deshalb immer eine Familie von Funktionen anzubieten. Vor diesem

Hintergrund ist es auch spannend zu beobachten, wie durch eine partizipative Planung zum Beispiel bei Wohnbaugemeinschaften viel eher Häuser gebaut werden, die den Bedürfnissen der Bewohnenden entsprechen. Auch kennen sich die Leute zum Zeitpunkt des Einzugs schon und die, welche sich nicht mit den gefundenen Lösungen identifizieren konnten, sind bereits nicht mehr dabei.

c: Wie gehen Sie in ihrer Arbeit damit um? Wie klären Sie diese daraus entstehenden Paradoxien?

DS: Die Leute können zu nichts gezwungen werden, was sie nicht wollen. Man muss ihnen bessere Möglichkeiten bieten, sie zu einem gewünschten Verhalten einladen, ihnen die Vorteile für sie näher bringen. Zum Beispiel in dem wir es leicht machen mit dem Velo oder dem öV zur Arbeit zu fahren. Sie müssen die Alternative sehen. Dazu ist es auch wichtig, den Leuten die aktuellen und die gewünschten Zustände zu veranschaulichen.

In New York haben wir dazu in einem ersten Schritt Daten erhoben zum Fussverkehrsaufkommen und dieses dem Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gegenübergestellt auf einem bestimmten Strassenabschnitt. Daraus ging hervor, dass das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen von Zufussgehenden gleich hoch war wie jenes des MIV. Den Zufussgehenden stand aber nur 10% der Fläche zur Verfügung, 90% der Verkehrsfläche wurde vom MIV beansprucht. Dank dieser Datengrundlage fiel es Politikern anschliessend leichter, Massnahmen zur Verbesserung der Situation für zu Fuss Gehende zu erlassen, im Wissen, dass eben 50% der Wählerschaft auch zu Fuss unterwegs ist.

Anders dazu arbeiteten wir am Times Square in New York zuerst mit einer temporären Strassensperre, um unsere Idee für die Leute erlebbar machen zu können. Denn für Leute, die lange am selben Ort leben, ist es häufig unvorstellbar, wie eine radikale Änderung überhaupt funktionieren könnte. Auch ist der Strassenraum vielerorts so stark vom MIV dominiert, dass die Leute gar nicht erst auf die Idee kommen, sich zu Fuss oder mit dem Velo irgendwohin zu bewegen. Sie können sich dann gar nicht vorstellen, dass sie an dieser oder jener Strasse, die verkehrsberuhigt wurde, plötzlich gerne einen Kaffee trinken würden.

Mit temporären Massnahmen können wir jenen Leuten zum Teil ihre Ängste und Befürchtungen nehmen und ihnen den Gewinn für sie zeigen. Auch haben sie im Vorfeld weniger das Gefühl, wir würden ihre Steuergelder verschwenden, denn bei temporären Massnahmen verwenden wir ja nur etwas Farbe und ein paar Absperrbänder, die nichts kosten, wozu also die Aufregung?

Ganz wichtig in unserer Arbeit ist auch der Einbezug der Nutzenden respektive der betroffenen Bevölkerung. In Form von Partizipationsprozessen holen wir die Wünsche und das Wissen zu den lokalen Gegebenheiten ab. Daraus können Lösungen entstehen, die zwar viel aufwändiger sind durch all die Verhandlungen und Gespräche, die geführt werden müssen. Doch im Endeffekt sind sie viel besser austariert und viel näher an den individuellen Bedürfnissen jedes einzelnen.

c: David Sim, wir danken für das Gespräch.