

CHARTA DES NEW URBANISM

Präambel

„*Der Kongress* für New Urbanism sieht Investitionsabbau in den zentralen Innenstädten, ein Ausbreiten der Zersiedelung, die zunehmende räumliche Trennung nach Rasse und Einkommen, die Verschlechterung der Umwelt, den Verlust an landwirtschaftlichen Flächen und Naturraum sowie die Erosion des baulichen Erbes der Gesellschaft als eine Herausforderung, Gemeinschaft zu stiften.

Wir stehen für die Erneuerung der bestehenden Stadtzentren und Städte in zusammenhängenden Großstadt-Regionen, für die Neugestaltung der zersiedelten Vororte zu Gemeinden mit lebensfähigen Nachbarschaften und vielfältigen Stadtvierteln, für die Erhaltung der natürlichen Umwelt und für den Schutz unseres baulichen Erbes.

Wir erkennen, dass bauliche Lösungen allein die sozialen und wirtschaftlichen Probleme nicht lösen können, aber weder die wirtschaftliche Lebensfähigkeit noch das Gleichgewicht des Gemeinwesens und eine gesunde Umwelt können ohne kohärenten und unterstützenden baulich-räumlichen Rahmen erhalten werden.

Wir befürworten die Reform der öffentlichen Politik und Entwicklungspraxis, um folgende Prinzipien zu befördern: Nachbarschaften sollten vielfältig nutzbar und sozial gemischt sein; die Kommunen sollten gleichermaßen für Fußgänger und Autoverkehr konzipiert werden; Großstädte und Gemeinden sollten von baulich-räumlich definierten und allgemein zugänglichen öffentlichen Räumen und gemeinschaftlichen Einrichtungen geprägt sein; urbane Räume sollten durch Architektur und Landschaftsgestaltung bestimmt werden, die die lokale Geschichte, das Klima, das Ökosystem und die örtliche Baukultur widerspiegeln.

Wir vertreten eine breite Bürgerschaft, die sich aus leitenden Persönlichkeiten des öffentlichen und privaten Sektors, aus Gemeindeaktivisten und Fachleuten aus den unterschiedlichsten Bereichen zusammensetzt. Wir haben uns der Aufgabe verschrieben, die Beziehung zwischen Baukunst und Gemeinwesenentwicklung durch die Beteiligung der Bürger bei Planung und Gestaltung wiederherzustellen.

Wir widmen uns der Wiedergewinnung unserer Häuser, Häuserblocks, Straßen, Parks, Nachbarschaften, Stadtviertel, Kleinstädte, Innenstädte, Regionen und der Umwelt.

Wir erklären folgende Prinzipien zur Orientierung von Kommunalpolitik, städtischer Entwicklungspraxis, Stadtplanung und Umweltgestaltung:

Die Region: Metropole, Stadt und Kleinstadt

1. Die metropolitane Region ist die grundlegende wirtschaftliche Einheit der gegenwärtigen Welt. Die Zusammenarbeit von Regierungen, die öffentliche Politik, die Raumplanung und ökonomische Strategien müssen diese neue Realität widerspiegeln.
2. Metropolitane Regionen sind umrissene Landschaften mit geografischen Grenzen, die sich aus der Topografie, Wasserscheiden, Küstenlinien, Agrarland, regionalen Parks und Flussbecken herleiten. Die Metropole besteht aus zahlreichen Zentren wie Innenstädten, Kleinstädten und Dörfern, die jeweils identifizierbare Zentren und Ränder aufweisen.
3. Die Metropole weist zugleich ein notwendiges und zerbrechliches Beziehungsgefüge zu ihrem agrarischen Hinterland und den natürlichen Landschaften auf. Diese Beziehung beinhaltet Umwelt, Wirtschaft und Kultur. Agrarland und Naturraum sind für die Metropolen ebenso wichtig wie der Garten für das Haus.
4. Die Entwicklungsmuster der Metropolen sollten deren Ränder weder verwischen noch auslöschen. Die Binnenentwicklung in bestehenden urbanen Gebieten erhält Strategien entwickeln, die zur Erschließung von Lücken ermutigen und damit die peripheren Ausdehnungen vermeiden.
5. Wo es angebracht erscheint, sollten Neuerschließungen an Stadtgrenzen als Nachbarschaften und Bereiche organisiert und in das bestehende urbane Muster integriert werden. Die Entwicklung nichtangrenzender Bereiche sollte in Form von Städten und Dörfern mit eigenen Stadtgrenzen organisiert sowie als ausgewogene Arbeits-/Wohnstätten und nicht als bloße Schlafstädte konzipiert werden.
6. Die Entwicklung und Erneuerung von Städten und Innenstädten sollte das historische Bild, die Gegebenheiten und Grenzen respektieren.
7. Die Städte und Gemeinden sollten ein breites Spektrum von privaten und öffentlichen Nutzungen in räumliche Nähe zueinander bringen, um eine Regionalwirtschaft zu unterstützen, die den Menschen aller Einkommensgruppen nutzt. Erschwingliches Wohnen sollte über die gesamte Region verteilt liegen, um mit den Möglichkeiten, Arbeitsplätze zu finden, überein zustimmen und um Armutskonzentrationen zu vermeiden.
8. Die baulich-räumliche Organisation der Region sollte durch ein Netzwerk von alternativen Transportmöglichkeiten unterstützt werden. Systeme für den öffentlichen Personennahverkehr sowie Fußgänger- und Fahrradverkehr sollten die Zugänglichkeit und die Mobilität in der gesamten Region erhöhen, so dass die Abhängigkeit vom Auto reduziert wird.
9. Die Erlöse und Ressourcen können zwischen den Gemeinden und Zentren innerhalb der Regionen in kooperativer Weise geteilt werden, so dass der zerstörerische Wettkampf um steuerliche Einnahmen vermieden und die rationelle Koordination von Transport, Erholung, öffentlichen Diensten, Wohnungsbau und kommunalen Einrichtungen gefördert wird.

Nachbarschaft, Bereich und Korridor

1. Nachbarschaft, Bereich und Korridor sind wesentliche Elemente der Entwicklung und Neuentwicklung in der Metropole. Sie bilden identifizierbare Bereiche, welche die Bürger ermutigen, die Verantwortung für deren Erhaltung und Entwicklung zu übernehmen.
2. Nachbarschaften sollten kompakt, fußgängerfreundlich und gemischt genutzt sein. Bereiche unterstreichen im allgemeinen eine besondere Einzelnutzung, sie sollten möglichst den Prinzipien der Nachbarschaft folgen. Korridore sind regionale Verbindungen von Wohngebieten und Stadtvierteln; sie reichen von Boulevards und Eisenbahnlinien bis zu Flüssen und Parkanlagen.
3. Viele Aktivitäten des täglichen Lebens sollten innerhalb erlaubbarer Entfernungen stattfinden, so dass diejenigen, die nicht fahren können, insbesondere Ältere und Jüngere ebenso unabhängig sind. Die Straßenverbindungsnetze sollten so angelegt werden, dass sie zum Laufen ermutigen, um dadurch die Zahl und Länge der Autofahrten zu reduzieren und Energie zu sparen.
4. Innerhalb der Nachbarschaften kann eine breite Palette an Haustypen und Preisebenen Menschen verschiedener Alters-, Rassen- und Einkommensgruppen zu täglichen Beziehungen verhelfen, wodurch die persönliche und bürgerschaftlichen Bindungen, die für eine authentische Kommune wesentlich sind, gestärkt werden.
5. Korridore des öffentlichen Personennahverkehrs können, wenn sie richtig geplant sind, zur Organisation der großstädtischen Struktur beitragen und urbane Zentren wiederbeleben. Im Gegensatz dazu sollten Autobahnkorridore die Investitionen nicht aus den vorhandenen Zentren verdrängen.
6. In der erlaubbaren Umgebung von Haltestellen sollten angemessene Baudichten und Nutzungen sein, so dass der öffentliche Personennahverkehr zu einer brauchbaren
7. Bündelungen an kommunalen und kommerziellen Aktivitäten sollten in Nachbarschaften und Stadtvierteln eingebettet und sich nicht isoliert in abgelegenen Komplexen mit Einzelnutzung befinden. Die Schulen sollten so bemessen und angeordnet werden, dass die Kinder sie zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen können.
8. Die wirtschaftliche Gesundheit und harmonische Entwicklung der Nachbarschaften, Stadtviertel und Korridore kann durch grafische städtebauliche Richtlinien verbessert werden, die als voraussehbare Orientierung für Änderungen dienen.
9. Eine Reihe von Parks, von kleinen Landflächen und dörflichem Grün bis hin zu Spielfeldern und Gemeindegärten sollte innerhalb der Nachbarschaften verteilt werden. Geschützte Areale und offenes Land sollten zur Festlegung und Verbindung von verschiedenen Nachbarschaften und Bereichen genutzt werden.

Block, Straße und Gebäude, ulica, budynek

1. Eine primäre Aufgabe der gesamten städtischen Architektur und Landschaftsgestaltung ist die physische Definition von Straßen und Plätzen als Orte gemeinschaftlicher Nutzung.
2. Einzelne architektonische Projekte sollten nahtlos mit ihrer Umgebung verbunden werden. Dieser Aspekt geht über die Frage des Stils hinaus.
3. Die Wiederbelebung der städtischen Plätze hängt von der Sicherheit und dem Schutz ab. Die Konzipierung von Straßen und Gebäuden sollte die Sicherheit der Umgebung verstärken, jedoch nicht zu Lasten der Zugänglichkeit und Offenheit.
4. In der gegenwärtigen Metropole müssen bei der Entwicklung auch Autos entsprechend berücksichtigt werden; und zwar so, dass auch Fußgänger und die Form des öffentlichen Raumes respektiert werden.
5. Straßen und Plätze sollten für den Fußgänger sicher, komfortabel und interessant sein. Bei entsprechender Gestaltung ermutigen sie zum Laufen und ermöglichen es, dass sich Nachbarn kennen lernen und ihre Kommunen schützen.
6. Architektur und Landschaftsgestaltung sollten sich aus dem örtlichen Klima, der örtlichen Topographie, Geschichte und Baukultur entwickeln.
7. Städtische Gebäude und öffentliche Versammlungsplätze erfordern wichtige Standorte, um die Identität der Kommune und die Demokratie zu stärken. Sie verdienen eine herausgehobene Form, da sich ihre Rolle wesentlich von der anderer Gebäude und Plätze unterscheidet, die das Gefüge der Stadt bilden.
8. Alle Gebäude sollten ihren Bewohnern einen klaren Sinn für Ort, Witterung und Zeit ermöglichen. Natürliche Heiz- und Kühlmethode können ressourceneffektiver sein als mechanische Systeme.
9. Die Erhaltung und Erneuerung historischer Bauten, Stadtviertel und Landschaften bestätigen die Kontinuität und Entwicklung der städtischen Gesellschaft.

Für mehr Informationen, schreiben Sie zu: Congress for the New Urbanism, 5 Third Street, Suite 725, San Francisco, CA, 94103, United States. Telefon: +1 415 495-2255; Fax: +1 415 495-1731; e-mail cnuinfo@cnu.org.