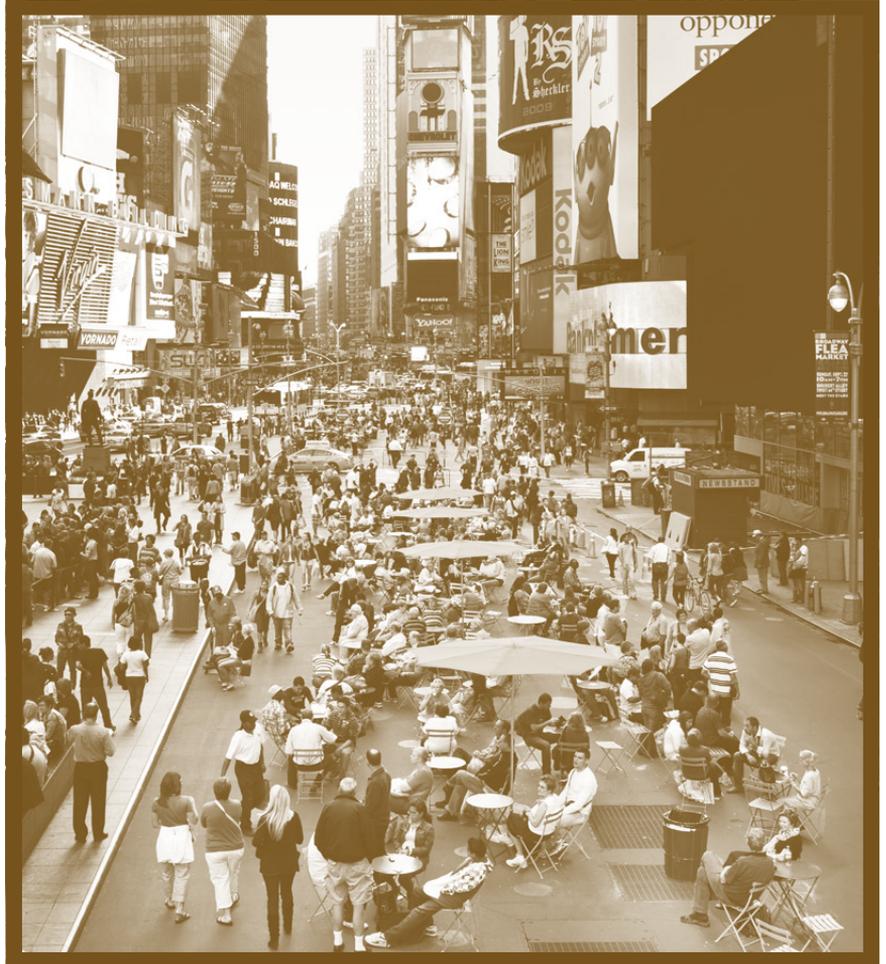


iv. Essay

iv. Essay

Ambulante Therapie: Psychologien
der Pedestrianisierung in
New York und Kopenhagen



Ambulatory Therapy:
Psychologies of
Pedestrianization in
New York and
Copenhagen

How have projects for pedestrian streets created atmospheres of conviviality while failing to contribute to a real expansion of citizenship? A historical review of pedestrian projects in New York City and Copenhagen reveals the critical role of psychology in the production and experience of the public realm. Psychological theories and experimental techniques lie behind projects of temporary street closures in 1970s' New York to Copenhagen's Superkilen and the fictional city of Bricksburg today, as they transform the public realm in the service of self-actualization and happiness. Yet the promotion of feelings of wellbeing in urban space has largely been in the service of economic development and competition, rather than citizenship. Historicizing the "happy city" calls for a reexamination of the claims of psychologists, planners, and designers in remaking city streets.



B

The widely circulating images of New York's recent efforts in the realm of pedestrianization are emblematic of the city's perceived physical and social transformation (Fig. A). Before, we see aggressive taxis churning an asphalt sea; after, the street is an urban garden with visitors strolling and at rest, the pavement hardly visible for all the people. Alongside new bicycle lanes and other transit interventions, the image of people walking and sitting on streets where cars used to rush symbolizes perhaps more than anything else contemporary hopes for an urban condition of sustainability and even happiness. The

throng of people on Broadway, walking or availing themselves of new amenities—brightly colored cafe tables and chairs, potted plants—present a picture of the urban good life, collective and car-free. Pedestrianization appears an act of urban reclamation and, even an affirmation of "rights to the city" however vaguely defined.

- A (Cover Image) Broadway Boulevard, New York City, 2009. Courtesy New York City Department of Transportation.
 B Women's Equality March / Demonstration für die Gleichberechtigung der Frauen, New York City, August 1970. © John Olson / The LIFE Picture Collection / Getty Images

Wie kommt es, dass Projekte zur Schaffung von Fußgängerzonen ein Milieu der Konvivialität erzeugen konnten, ohne zu einer wirklichen Erweiterung bürger-schaftlichen Engagements beizutragen? Ein Rückblick auf Fußgängerprojekte in New York City und Kopenhagen enthüllt die zentrale Rolle der Psychologie bei der Produktion und dem Erleben öffentlichen Raumes. Psychologische Theorien und experimentelle Techniken liegen den unterschiedlichsten Projekten zugrunde, die den öffentlichen Raum im Dienst der Selbstverwirklichung und des Glücks umgestaltet haben, von den zeitweiligen Straßenschließungen im New York der 1970er-Jahre bis Kopenhagens Superkilen und dem fiktiven SteinStadt (Abb. heute). Doch die Beförderung des Wohlbefindens im städtischen Raum vollzog sich größtenteils im Dienste wirtschaftlicher Entwicklung und Konkurrenz, nicht des bürgerschaftlichen Engagements. Macht man sich an eine Historisierung der „glücklichen Stadt“, so gilt es die Ansprüche zu überprüfen, die von Psychologen, Planern und Gestaltern für die Neuerschaffung von Stadtstraßen erhoben wurden.

Deutsche Übersetzung:
Matthias Müller

Die allenthalben zirkulierenden Bilder von New Yorks jüngsten Bemühungen im Bereich der Pedestrianisierung sind kennzeichnend für die weithin wahrgenommene physische und soziale Veränderung der Stadt. (Abb. A) Zuerst sehen wir aggressive Taxis, die sich dicht an dicht über den Asphalt schieben; nachher ist die Straße ein urbaner Garten, in dem Besucher wandeln und verweilen, der Straßenbelag stellenweise kaum sichtbar vor lauter Menschen. Neben neuen Radwegen und anderen Verkehrsinterventionen symbolisiert das Bild von Menschen, die auf Straßen gehen und sitzen, wo ehemals Autos entlang brausten, vielleicht mehr als jedes andere Bild heutige Hoffnungen auf eine *conditio urbana* der Nachhaltigkeit und sogar des Glücks. Die Menschenmassen, die den Broadway entlang schlendern oder von den neuen Annehmlichkeiten im öffentlichen Raum Gebrauch machen – bunte Cafétische und -stühle, Pflanzkübel – vermitteln ein Bild städtischer Lebensqualität, kollektiv und autofrei. Pedestrianisierung erscheint als ein Akt städtischer Rekultivierung und gar als eine Bekräftigung eines, wie vage auch immer definierten, „Rechts auf Stadt“.

99 Auf New Yorks „Broadway Boulevard“, der sich von der 23. bis zur 59. Straße erstreckt, wurden zwei

Fahrbahnen durch eine geschützte Radfahrerspur und mehrere „Fußgängerwohnzimmer“ ersetzt, während am Times Square und am Herald Square völlig verkehrsfreie Fußgängerplätze geschaffen wurden. Ein Prestigeprojekt aus der Amtszeit von Bürgermeister Michael Bloomberg, das 2009 als zeitgebundenes Pilotprogramm begann – grün und rote bemalte Asphaltflächen, Aufstellung beweglicher Straßenmöbel – bereitete den Weg für dauerhaftere Veränderungen, wie etwa den Ausbau der Infrastruktur für Fahrradverleihsysteme und Fußgängerplätze, sowie zusätzliche Verbesserungen des Straßenbildes, ja sogar Leitlinien zur Anwendung in anderen Städten. Solche Maßnahmen zählen zu den „Glückliche Stadt“-Prinzipien, wie manche Beobachter sie bezeichnet haben, Teil eines neuen „transformativen Urbanismus“.¹

Doch lassen sich diese Infrastrukturen der Konvivialität und die Verteidigung der Rechte des Fußgängers nur schwer mit dem Status des Bürgers in der Stadt von heute vereinen. Aggressive Polizeipräsenz, sprunghaft ansteigende Obdachlosigkeit und Bemühungen, die Zahl der Besucher aus dem Ausland weiter zu steigern, gehören ebenso zum Stadtpolitik der Bloomberg-Ära.

1 Montgomery 2013: 6.

New York's "Broadway Boulevard," extending from 59th to 23rd Streets, substituted two lanes of traffic with a protected bike lane and a series of "pedestrian living rooms," cutting traffic entirely to create pedestrian plazas at Times and Herald Squares. A signature project of Michael Bloomberg's mayoralty, what began as a temporary installation in 2009—green and red paint on asphalt beneath moveable furniture—paved the way for more permanent changes and an extended infrastructure of bike sharing, pedestrian plazas, and additional streetscape improvements, even guidelines for implementation in other cities. Such measures are part of what some commentators have described as "happy city principles," part of a new "transformative urbanism."¹

Yet it is difficult to square these infrastructures of conviviality, and the vindication of the rights of the pedestrian, with the status of the citizen in the contemporary city. Aggressive policing, skyrocketing homelessness, and efforts to accommodate and promote a dramatic increase in foreign tourism, too, are a part of Bloomberg-era urbanism. Concerns with security and sustainability, as well as new measures of happiness economics, all play a role here. As a psycho-spatial intervention, the "happy city" is not limited to New York, and in fact is spread by its advocates across the globe. But what kind of an urban vision does the happy city imply? Psychology, politics, and urban design meet on these pedestrianized streets, though not for the first time. A historical review of pedestrian projects in New York City and Copenhagen from the 1960s through the present day reveals the critical role of psychology in the production and experience of the public realm. Thus in the happy city claims to street life are conflated with claims to full urban citizenship.

A Pedestrian Revolution

New York's pedestrianized streets are the realization of a dream almost a half-century old. The first systematic interventions in the city date to the early 1970s, an equal product of early innercity mall designs and the scenes of the street of the 1960s.² Protests, be-ins, marches, and riots were central to the political imagination of the streets, then a site of debate and

demands for the expansion of citizenship to include poor people, women, gays, and racial minorities in urban politics (Fig. B). Collective expression gave way to official policy on the first Earth Day, April 22, 1970, when Mayor John Lindsay closed a central, forty-five block stretch of Fifth Avenue to traffic and tens of thousands of people streamed down the street not to secure citizenship rights but in support of the much more universal and abstract cause of the environment. The purpose of this temporary street closing, and the closings on Fifth Avenue and other city streets that followed that summer, was a traffic experiment: could the city lower air pollution by reducing traffic volumes without excessive disruption? The results, however, were largely interpreted by participants as a civic experiment.³

New Yorkers and visitors saw ongoing debates around citizenship and the nature of urban life dramatized on the street. Letters poured in to the mayor as people self-reported on what one journalist described as a "civic experiment in returning the streets to the people."⁴ Writing to recount their experiences walking down Fifth and Madison Avenues and to support (or oppose) further closings, the mayor's correspondents revealed through their language the degree to which they had internalized the connection between the street, individual freedom, and collective belonging. One Upper East Sider wrote "for the first time, I really felt like a citizen of somewhere," while a suburban teenager who visited the city with her entire family reported that "although when I have come into the city in the past, each individual seemed to be alienated, I felt some kind of bond with the crowds today"⁵. The festival atmosphere was directly interpreted by pedestrians in terms of citizenship, the street as a site both empowering and democratic. This combination was resonant with the humanist psychology of Abraham Maslow, then circulating both

1 Montgomery 2013: 6.

2 The modern pedestrian mall can be traced back in the history of American architecture to Viennese-born architect Victor Gruen's proposals for downtown Fort Worth and other projects of the 1950s and early 60s. Lawrence Halprin's Nicollet Mall is an important reference, as are the early writings of Jane Jacobs. Jacobs' vindication of the street does not need revisiting here, save to point out that her celebration of diversity is equally committed to questions of safety and social control.

3 For more extensive elaboration, see Mogilevich 2012.

4 Lawrence Van Gelder, "A Mile of Madison Ave. Becomes a Mall for the Night," *New York Times*, September 23, 1970.

5 John Vliet Lindsay papers, Manuscripts and Archives, Yale University Library.

Bedenken bezüglich Sicherheit und Nachhaltigkeit, sowie neue Methoden, die Glücksökonomie zu messen, spielen hier auch eine Rolle. Als psychoräumliche Intervention ist die „glückliche Stadt“ keineswegs auf New York beschränkt, sondern wird von ihren Befürwortern auf dem ganzen Globus propagiert. Doch was für eine Vorstellung von Urbanität beinhaltet eigentlich die glückliche Stadt? Auf diesen dem Fußgänger zurückgegeben Straßen begegnen sich Psychologie, Politik und Stadtplanung, und dies nicht zum ersten Mal. Ein Rückblick auf Fußgängerprojekte in New York City und Kopenhagen ab den 1960er-Jahren macht deutlich, welche entscheidende Rolle die Psychologie bei der Schaffung und dem Erleben von öffentlichem Raum spielt. So verschmelzen in der glücklichen Stadt Ansprüche auf mit Leben gefüllten Straßen mit Ansprüchen auf ein umfassendes bürgerschaftliches Engagement in der Stadt.

Eine Fußgängerrevolution

New Yorks verkehrsberuhigte Straßen sind die Erfüllung eines beinahe ein halbes Jahrhundert alten Traumes. Zu den ersten systematischen Interventionen kam es Anfang der 1970er-Jahre, gleichermaßen ein Produkt früherer Gestaltungen von (vorstädtischen) Einkaufsstraßen und der Straßenszenen der 1960er-Jahre.² Proteste, Be-ins, Demonstrationen und Ausschreitungen waren von zentraler Bedeutung für die politische Vorstellungswelt der Straßen, damals ein Ort der Diskussion und der Forderung nach einer Ausweitung des bürgerschaftlichen Engagements durch die Einbindung von Armen, Frauen, Homosexuellen und ethnischen Minderheiten ins städtische Gemeinwesen. (Abb. B) Am ersten Earth Day (Tag der Erde), den 22. April 1970, verwandelte sich kollektive Willensbekundung in offizielle Politik, als Bürgermeister John Lindsay einen zentralen, sich über fünfundvierzig Querstraßen erstreckenden Abschnitt der Fifth Avenue für den Verkehr sperren ließ und Abertausende Menschen durch die Straße strömten, nicht um Bürgerrechte einzufordern, sondern um für eine viel umfassendere und abstraktere

Sache zu demonstrieren, nämlich für die Umwelt. Zweck dieser zeitweiligen Straßensperrung und weiterer im Sommer jenes Jahres vorgenommenen

Sperrungen der Fifth Avenue und anderer Straßen war ein Verkehrsexperiment: Ließe sich die Luftverschmutzung durch eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens verringern, ohne dabei übermäßige Störungen zu verursachen? Die Ergebnisse wurden von den Teilnehmern jedoch in erster Linie als bürgerschaftliches Experiment betrachtet.³

New Yorker und Besucher der Stadt erlebten, wie die anhaltenden Diskussionen um Bürgerschaft und das Wesen des Stadtlebens auf den Straßen ausgetragen wurden. Der Bürgermeister wurde mit Zusendungen von Personen überschüttet, die ihm ihre eigenen Erlebnisse mit diesem „bürgerschaftlichen Experiment in der Rückgabe der Straßen an das Volk“ mitteilten, wie es von einem Journalisten bezeichnet wurde.⁴ In diesen Briefen, in denen die Verfasser von ihren Spaziergängen entlang der Fifth und Madison Avenues berichteten und sich für (oder gegen) weitere Schließungen aussprachen, wurde deutlich, wie sehr sie die Verbindung zwischen Straße, individueller Freiheit und kollektiver Zugehörigkeit verinnerlicht hatten. Eine Bewohnerin der Upper East Side schrieb: „Zum ersten Mal habe ich mich wirklich wie ein Bürgerin einer Stadt gefühlt“, während eine Jugendliche von außerhalb, die die Stadt zusammen mit ihrer ganzen Familie besuchte, berichtete: „Früher, wenn ich in die Stadt kam, wirkte hier jeder entfremdet, aber heute habe ich irgendwie eine Verbindung mit all den vielen Menschen empfunden.“⁵ Die Feststimmung wurde von Fußgängern im Sinne von Bürgerschaft gedeutet, die Straße als einen Ort, der ermächtigte und demokratisch war. Diese Kombination ließ sich gut mit der humanistischen Psychologie Abraham Maslows verbinden, die damals in der Gegenkultur ebenso wie in der Geschäftswelt zirkulierte. Maslow, vor allem bekannt für die von ihm entwickelte Bedürfnispyramide, stellte in seinen Schriften über Selbstverwirklichung einen Bezug her zwischen innerer Entwicklung und Freiheit sowie dem Erblühen demokratischer Bürgerbeteiligung. Dieser

2 Die moderne Fußgängerzone lässt sich in der amerikanischen Architekturgeschichte auf die vom gebürtigen Wiener Architekten Victor Gruen vorgelegten Vorschläge für die Innenstadt von Fort Worth und andere Projekte der 1950er- und 1960er-Jahre zurückführen. Lawrence Halprins Nicollet Mall in Minneapolis ist ein wichtiger Bezugspunkt, wie auch die frühen Schriften über die Funktion von Straßen von Jane Jacobs. Auf Jacobs Rechtfertigung der Straße muss hier nicht näher eingegangen werden, außer dass ihre Zelebrierung der Diversität ebenso grundsätzlich Fragen der Sicherheit und sozialen Kontrolle mit einschließt.

3 Ausführlicher hierzu: Mogilevich 2012.

4 Van Gelder 1970.

5 John Vliet Lindsay papers, Manuscripts and Archives, Yale University Library.



C

through the counterculture and the business world. Best known for his pyramidal hierarchy of needs, Maslow's writing on self-actualization connected individual development and freedom with the flourishing of democratic citizenship. This equation was central to the imagination of new pedestrian environments.

The popularity of the experimental street closings led Mayor Lindsay on a three-year campaign, ultimately unsuccessful, to implement a permanent pedestrian mall on Madison Avenue (Fig. C). Madison Mall's architects could draw on a number of contemporary design experiments promising political and personal transformation. Architects were not bystanders to what one, Simon Breines, would call a "pedestrian revolution." "Improve streets," the architect and advocate of pedestrianization claimed, "and you affect beneficially the life of every urban resident."⁶ Breines employed terms of both citizenship rights and personal development in a "Pedestrian Bill of Rights" of confused political content. Bicycling promised "a voyage of self-discovery," but it is less clear how it contributed to a landscape of social integration (Fig. F). Architect Ulrich Franzen

used similar rhetoric, making claims of "liberating the street" for its "return to the collective use of people" in an unrealized 1969 proposal for the pedestrianization of

Manhattan's Upper East Side.⁷ Plazas, markets, and banners dominated city streets, while traffic and industry would be funneled out of the neighborhood and into a service megastructure across the river (Fig. D). Franzen sought to address the problem of urban "overload" by removing vehicular traffic from streets and replacing it with an infrastructure of conviviality.

Pedestrian Experiments

Pedestrian behavior and sensory "overload" in dense urban conditions were a major concern of researchers and psychologists who were at that

C Van Ginkel and Associates (B. Johnson, draughtsman), *Movement in Midtown, New York City*, perspective view of proposed Madison Mall, 1970–71. / Van Ginkel and Associates (B. Johnson, Zeichner), *Bewegung in Midtown, New York City*, Perspektivansicht der geplanten Madison Mall, 1970–71.

©Van Ginkel Associates Fonds. Collection Centre Canadien d'Architecture / Canadian Center for Architecture, Montréal. Gift of H.P. Daniel and Blanche Lemco van Ginkel.

6 Breines and Dean 1974: 11.

7 Ulrich Franzen, "Street," in Wolf 1974: 14.

Vergleich war von zentraler Bedeutung für die Vorstellung neuer fußgängerfreundlicher Räume.

So beliebt waren die versuchsweisen Straßenschließungen, dass Bürgermeister Lindsay, eine dreijährige, letztlich erfolglose, Kampagne unternahm, um eine dauerhafte Fußgängerzone auf der Madison Avenue einzurichten. (Abb. C) Die Architekten dieser „Madison Mall“ konnten auf eine Reihe zeitgenössischer Gestaltungsexperimente zurückgreifen, die Wandel auf politischer wie persönlicher Ebene versprachen. Architekten waren keineswegs unbeteiligt an dem, was einer von ihnen, Simon Breines, eine „Fußgängerrevolution“ nennen sollte. „Verbessert man die Straße“, behauptete der Architekt und Befürworter der Pedestrianisierung, „so wirkt sich das vorteilhaft auf das Leben jedes Stadtbewohners aus“⁶. In einer von Breines aufgesetzten „Fußgänger-Charta“ („Pedestrian Bill of Rights“) konfusen politischen Inhalts ist sowohl von Bürgerrechten als auch von persönlicher Entfaltung die Rede. Fahrradfahren wurde verheißungsvoll als „innere Entdeckungsreise“ angepriesen, doch wie das zu einer Landschaft sozialer Integration beitrug, war weniger klar. (Abb. F) Der Architekt Ulrich Franzen bediente sich einer ähnlichen Rhetorik, als er in einem nicht verwirklichten Vorschlag von 1969 für die Pedestrianisierung von Mannhattans Upper East Side den Anspruch erhob, „die Befreiung der Straße“ zu betreiben und ihre Rückführung zu einer „kollektiven Nutzung durch Menschen“.⁷ Plätze, Märkte und Banner sollten das Straßenbild beherrschen, während Verkehr und Industrie aus dem Viertel hinaus- und in eine Dienstleistungs-Megastruktur auf der anderen Seite des Flusses hineingeschleust würde. (Abb. D) Franzen sah die Lösung des Problems städtischer „Überlastung“ darin, den Kraftfahrzeugverkehr aus den Straßen zu entfernen und durch eine Infrastruktur der Konvivialität zu ersetzen.

Fußgängerische Experimente

Fußgängerverhalten und sensorische „Überlastung“ in verdichteten städtischen Bedingungen standen im Zentrum des Interesses von Wissenschaftlern und Psychologen, die damals Experimente in Stadtstraßen durchführten. Erkenntnisse über menschliche Interaktionen sollten richtungweisend sein für die Planung angenehmer, weniger stressvoller Stadtstra-

103

ßen. Der Psychologe Stanley Milgram ist für seine berühmten Experimente zum Autoritätsgehorsam besser bekannt als für seine Urbanitätsforschung.



D



1961 nötigten Forscher in Milgrams Laboratorium ihre Versuchspersonen, vermeintlichen anderen Versuchspersonen, die von einem benachbarten Raum zu hören waren, zunehmend stärkere

D Ulrich Franzen, *Street Proposals / Straßen-Entwürfe*, 1969–74.

Courtesy of the Frances Loeb Library. Harvard University Graduate School of Design.

6 Breines and Dean 1974: 11.

7 Ulrich Franzen, "Street," in Wolf 1974: 14.

102

time conducting experiments in city streets. A better understanding of human interactions was believed to be able to inform designs for more pleasant, less stressful streets. Psychologist Stanley Milgram is better known for his infamous experiments in obedience to authority than for his urban research. In 1961 researchers in Milgram's lab pressured their subjects to apply what they thought were electric shocks of increasing intensity to supposed test subjects audible from an adjacent room. These experiments confirmed arguments about the "banality of evil" and gave urgency to the cultivation of individual freedom as a defense against a conformist and ultimately totalitarian society. The obedience experiments have been described as a culmination of the attempt by American experimental psychologists to direct human behavior by shaping laboratory environments, marking a critical moment where their attempt to recreate the world escaped the confines of the laboratory and spilled out into the real world.⁸

The streets of New York became Milgram's laboratory when he took a position at the City University of New York in 1967, with office windows looking down on busy 42nd Street. It was a burgeoning interest in the psychology of urban life that led Milgram to the city, where he could attempt to embed "objective experimental measures in the daily flux of city life."⁹ Milgram and his students created experimental conditions on the street to test social interactions among strangers. They sent experimenters to intentionally collide with pedestrians while someone filmed out a twelfth-story window. The researchers then watched how the pedestrian subjects regulated their behavior and negotiated rights of way, classifying the different behaviors they saw. These and other experiments served as the basis for interventions to regulate crowding on city streets.

City planners attempted to understand the psychology of crowding to make the case and space for more commercial development in the city center. They worked closely with psychologists, even hiring some of Milgram's students as consultants to analyze the results of the Fifth Avenue summer closing experiments. Also taking advantage of the experimental conditions of street closings on Madison Avenue was urbanist William H. Whyte (Fig. E). Rather than creating experimental situations, Whyte and his

team made time-lapse photos of pedestrian behavior for his "Street Life Project," a post-occupancy study designed to observe behavior in the city's streets and plazas. Like Milgram, Whyte wanted to learn from street life in order to manipulate it. New street designs and pedestrian plazas provided for face to face encounters and the ability to talk to strangers. Whyte praised these as spaces for the cultivation and actualization of individuals, promoting the experience of freedom in the city. But they were also, and Whyte was the first to admit it, good for



E

business, encouraging corporate executives to keep their headquarters and employees in Manhattan even as the city teetered on the brink of bankruptcy and fears of crime and disorder grew. What we might now call happy streets were the safeguards of New York City's Central Business District in a moment of profound spatial and demographic change. By 1974, Whyte would proclaim New York City as having "the best street life in the world." "Never before have so many people been having so good a time on the streets," he reported.¹⁰ Whyte's celebration of urbanity and the happiness of the

E William H. Whyte at work / William H. Whyte an der Arbeit. Courtesy Project for Public Spaces

8 Lemov 2005.

9 Blass 2004.

10 Whyte 1974.

Stromschläge – wie ihnen suggeriert wurde – zuzufügen. Damit sollten Argumente über die „Banalität des Bösen“ experimentell bestätigt und die Notwendigkeit unterstrichen werden, individuelle Freiheit als Schutz gegen eine konformistische und letztlich totalitäre Gesellschaft zu entwickeln und zu pflegen. Es wird gesagt, mit den Experimenten zur Gehorsamkeit habe der Versuch amerikanischer Experimentalpsychologen, menschliches Verhalten durch spezielle Laboranordnungen zu beeinflussen, seinen Höhepunkt erreicht. Sie markierten auch einen entscheidenden Wendepunkt, an dem der Versuch, die Welt nachzubilden, die Grenzen des Labors überwand und in die wirkliche Welt hinausschwappte.⁸

Die Straßen von New York wurden Milgrams Labor, als er 1967 eine Stelle an der City University of New York antrat und ein Büro bezog, dessen Fenster auf die belebte 42. Straße hinausgingen. Sein wachsendes Interesse für die Psychologie des Stadtlebens hatte Milgram in die Stadt geführt, wo er den Versuch würde unternehmen können, „objektive experimentelle Maßnahmen im täglichen Fluss des Stadtlebens“ einzubetten.⁹ Milgram und seine Studenten schufen experimentelle Bedingungen auf der Straße, um soziale Interaktionen unter Fremden zu untersuchen. Sie ließen Experimentatoren absichtlich mit Fußgängern zusammenstoßen, während die Szene von einem Fenster im zwölften Stock aus gefilmt wurde. Man verfolgte, wie die Fußgänger ihr Verhalten regulierten und untereinander den Vortritt aushandelten, und klassifizierte dann die unterschiedlichen beobachteten Verhaltensweisen. Experimente wie diese dienten als Grundlage für Interventionen zur Regulierung von Menschengedränge auf Stadtstraßen.

Stadtplaner versuchten die Psychologie von Menschengedränge zu verstehen, um Argumente und Platz für eine kommerziellere Entwicklung im Stadtzentrum zu schaffen. Sie arbeiteten eng mit Psychologen zusammen und zogen sogar einige von Milgrams Studenten als Berater hinzu, um die Ergebnisse der Experimente mit der Sommerspernung der Fifth Avenue zu analysieren. Ein anderer, der sich die experimentellen Bedingungen der Straßenschließungen auf der Madison Avenue ebenfalls zunutze machte, war der Stadtplaner William H. Whyte. (Abb. E) Anstatt experimentelle Situationen zu schaffen, machten Whyte und sein Team Zeitraffer-Aufnahmen von Fußgängerverhalten für sein „Street Life Project“, eine Post-Occupancy-Studie, mit der Verhalten auf den Straßen und Plätzen der Stadt beobachtet werden sollte.

105 Wie Milgram wollte Whyte vom Straßenleben lernen, um es zu manipulieren. Neue Straßengestaltungen und Fußgän-

gerplätze schufen die Möglichkeit für Begegnungen und Gelegenheit, mit Unbekannten ins Gespräch zu kommen. Whyte pries sie als Räume, die der Kultivierung und der Verwirklichung des Individuums dienten und das urbane Freiheitserlebnis beförderten. Aber sie waren auch, und Whyte gab dies als erster offen zu, gut fürs Geschäft, ermutigten Firmenchefs ihre Zentralen und Belegschaften in Manhattan zu behalten, selbst als die Stadt kurz vor dem Bankrott stand und die Angst vor Verbrechen und Ordnungslosigkeit wuchs. Was wir heute glückliche Straßen nennen, waren die Garanten für das Fortbestehen von New Yorks zentralem Geschäftsviertel in einem Moment tiefgreifender räumlicher und demographischer Veränderung. 1974 konnte Whyte verkünden, New York City habe „das beste Straßenleben der Welt“. „Noch nie zuvor haben sich so viele Menschen so wohl auf der Straße gefühlt wie heute“, berichtete er.¹⁰ Whytes Zelebrierung der Urbanität und des Glücksgefühls des Fußgängers war eine Rehabilitation der Stadt im Kontext einer politischen und wirtschaftlichen Krise, die nicht weniger als New Yorks Überleben zu bedrohen schien.

Aus dieser urbanen und fiskalen Krise heraus sollte New York den Wandel zu einer Stadt anderen Typs vollziehen. In einer Zeit rückläufiger Einwohnerzahlen – als die Stadt für den Touristen, den Investor und den Pendler umgestaltet wurde – wurden so städtische Räume als Räume der Freiheit und Räume der Zugehörigkeit neu vergegenwärtigt, selbst während es weniger Zugehörige gab. Dies spielt im Wesentlichen das Argument der Studie von Luc Boltanski und Eve Chiapello durch, *Der neue Geist des Kapitalismus*. In ihrer Analyse des französischen Management-Diskurses von den 1960er- bis Ende der 1990er-Jahre gingen die Autoren dem Wandel des Kapitalismus nach, der sich mit einer neuen Verheißung auf Selbstverwirklichung die an ihm geübte Kritik zu eigen machte. Im Kontext des New York der 1970er-Jahre vollzieht sich derselbe Wandel, nicht durch die Sprache des Management, sondern durch die Aneignung städtischen Raumes. Untermauert von den Erkenntnissen und der Sprache der humanistischen Psychologie, der Verhaltens- und der Umweltpsychologie, sind es die gestalterischen Disziplinen, die die Stadt auf eine neue Entwicklungsphase vorbereiten. Die Fußgängerrevolution ist also, so könnte man sagen, ein psychologisches Experiment im Dienst der Wirtschaftsförderung von Midtown.

8 Lemov 2005.

9 Blass 2004.

10 Whyte 1974.

pedestrian was a vindication of the city in a context of a political and economic crisis which appeared to threaten New York's very survival.

Out of this urban and fiscal crisis, New York would undergo a transition to a different kind of city. Thus, in a moment of decreasing citizenship—as the city was redesigned for the tourist, the investor, and the commuter—urban spaces were reenvisioned as spaces of freedom and spaces of belonging, even as fewer people belonged there. This rehearses, in essence, the argument of Luc Boltanski and Eve Chiapello's *The New Spirit of Capitalism*. In their analysis of management discourse in France from the 1960s through the 1990s, the authors traced a process whereby capitalism appropriated its own critique with a new promise of self-actualization. In the context of 1970s New York, the same process is enacted, not through the language of management, but through the appropriation of urban space. Fortified by insights and rhetoric of a combination of humanist, behavioral, and environmental psychology, it is design that makes the city safe for a new iteration of redevelopment. So the pedestrian revolution, one could say, is a psychological experiment in the service of Midtown development.

Continuity in Conviviality

Today's pedestrian streets and plazas are the realization of the contradictory visions of the 1970s. As urban design follows psychology, the humanist language of freedom and self-actualization has been superseded by positive psychology, with its emphasis on happiness. But just as the psychological rationale for urban intervention is characterized by continuity, so too the advocates of streets for people remain the same. William H. Whyte remains a touchstone. His counterpart Jan Gehl, the Danish architect and researcher of behavior in public space, has sown infrastructures of conviviality from the earliest experiments of the 1960s to their global spread today. New York

106

City's recent street interventions were the product of Gehl's advice, after the city's Department of Transportation hired him to conduct a public life study

like those he pioneered in his native Copenhagen. Gehl began his career collaborating with his wife, the environmental psychologist Ingrid Gehl, on research projects similar to those of William H. Whyte. The initial closing of Copenhagen's principal market street Strøget to traffic in 1962 provided Gehl with the ideal laboratory in which to study public life and the research findings to justify more street closings in the city's core. More social activity on the street, Gehl's principal goal for the city, promoted the satisfaction of human needs along Maslowian lines. The stimulation and inspiration of social interaction on streets made city life a vehicle for self-actualization.

Between 1962 and 2005, pedestrian space in the center of Copenhagen increased sevenfold. Copenhagen remains a primary reference for pedestrian and bicycle-centered urban design. As Gehl's work has been exported around the world—not just New York, but London, Melbourne, Moscow, Istanbul and Chongqing are among Gehl's recent clients—arguments for convivial streets have evolved with visions of the “good city.” In a recent book, Gehl likens a good city to a good party, with people as the “guests.”¹¹ Planners “invite” people to spend time in the city, they stay on if they are enjoying themselves. Attendance is always conditional. New York City's new streetscapes are object lessons in creating cities that are lively, safe, sustainable, and also healthy—wellbeing trumping political participation.

Ambulatory Therapy

It is worth noting that Copenhagen, as a model walking city, is also a global capital of wellbeing. Denmark is a star of hedonic measurement, ranked at the very top of the first *World Happiness Reports* submitted to the United Nations. Like pedestrianization, happiness economics is a product of the 1960s. Born of humanist psychology and the social indicators movement, to a critical eye, it is an attempt to address the fact that “unhappiness has become the critical negative externality of contemporary capitalism.”¹²

¹¹ Gehl 2010: 147.
¹² Davies 2011: 68.

THE PEDESTRIAN BILL OF RIGHTS

- The city shall not harm the pedestrian.
- The streets belong to all the people, and shall not be usurped for the passage and storage of motor vehicles.
- People shall have the right to cycle in safety; that means ample provision of bikeways separate from trucks, buses and automobiles.
- To reduce dependence on the automobile, city and suburban residents shall have the right to convenient, clean and safe mass transportation.
- People shall be freed from the heavy burdens of daily travel by having the opportunity to live near their places of work.
- Urban residents shall have plentiful and generous open public places—outside of parks—for gathering and ceremonies.
- Pedestrians shall have the right to breathe clean air on streets, free of the harmful fumes of vehicles.
- Standing room only on city streets shall end by providing benches for sitting and relaxation.
- The sounds of human voices shall replace vehicular noise on city streets.
- Concern for the welfare of pedestrians shall extend to the surface under foot—with paving congenial for walking—and shall include human-scale street furniture and signs.
- Urban man shall have the right to experience trees, plants and flowers along city streets.
- Cities shall exist for the care and culture of human beings, pedestrians all!

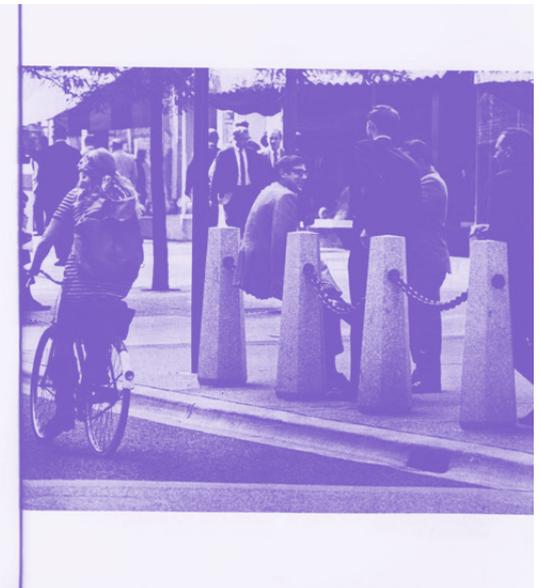
F

Kontinuität in der Konvivialität

Die Fußgängerstraßen und Plätze von heute sind die Verwirklichung der widersprüchlichen Visionen der 1970er-Jahre. Da Stadtplanung der Psychologie folgt, wurde die humanistische Sprache der Freiheit und der Selbstverwirklichung von der positiven Psychologie abgelöst, mit ihrer Betonung auf Glück und Zufriedenheit. Doch genauso wie die psychologische Begründung für urbane Interventionen sich nicht verändert hat, sind auch die Verfechter des Prinzips „Straßen für Menschen“ nach wie vor dieselben. William H. Whyte ist heute wie damals eine unangefochtene Größe. Sein Pendant, der dänische Architekt und Forscher menschlichen Verhaltens im öffentlichen Raum, Jan Gehl hat schon in den 1960er-Jahren mit Infrastrukturen der Konvivialität experimentiert, die inzwischen globale Verbreitung gefunden haben. New Yorks jüngste Straßeninterventionen beruhen auf konkreten Empfehlungen Gehls, Ergebnis einer vom Verkehrsamt der Stadt in Auftrag gegebenen Studie über das Leben im öffentlichen Raum, wie er sie in seiner Heimatstadt Kopenhagen begründet hatte. Am Anfang seiner beruflichen Karriere arbeitete Gehl mit seiner Frau,

107

der Umweltpsychologin Ingrid Gehl, bei Forschungsprojekten zusammen, die jenen von William H. Whyte ähnelten. Die erste Straßenschließung,



von Kopenhagens wichtigster Marktstraße Strøget, für den Verkehr im Jahr 1962 bot Gehl ideale Laborbedingungen, um das Leben im öffentlichen Raum zu beobachten. Diese lieferte ihm die Forschungsergebnisse zur Rechtfertigung weiterer Straßenschließungen im Stadtkern. Gehls Hauptziel für die Stadt, die Steigerung der sozialen Aktivität auf der Straße, begünstigte die Erfüllung menschlicher Bedürfnisse im Sinne Maslows. Durch die Stimulierung sozialer Interaktion auf den Straßen wurde das Stadtleben zu einem Vehikel der Selbstverwirklichung.

Zwischen 1962 und 2005 vergrößerte die Fläche für Fußgänger im Zentrum Kopenhagens um das Siebenfache. Kopenhagen ist nach wie vor eine wichtige Referenz für stadtplanerische Ansätze, in denen Fußgänger und Fahrräder im Zentrum stehen. In dem Maße wie Gehls Konzepte in der ganzen Welt angewendet werden – nicht nur New York, auch London, Melbourne, Moskau, Istanbul und Chongqing gehören zu Gehls Kunden der letzten Jahre – haben sich Argumente für konviale Straßen zusammen mit Visionen der guten Stadt weiterentwickelt. In einem vor wenigen Jahren erschienenen Buch vergleicht Gehl eine gute Stadt mit einer guten Party. Die Menschen, die sich in der Stadt aufhalten, werden als „Gäste“ beschrieben.¹¹

F Simon Breines, *Pedestrian Bill of Rights / Fußgänger-Charta*, 1974.

Excerpt from *The Pedestrian Revolution: Streets Without Cars* by S. Breines and William J. Dean, copyright ©1974 by Simon Breines and William J. Dean. Used by permission of Vintage Books, an imprint of the Knopf Doubleday Publishing Group, a division of Random House LLC. All rights reserved.

¹¹ Gehl 2010: 147.

In recent years, social scientists and development experts acknowledging “the realities of poverty, anxiety, environmental degradation and unhappiness in the midst of great plenty” have embraced happiness as a policy metric. “The measurement of happiness, putting happiness at the center of analysis, and translation of well-being research into design and delivery of services,” advocates argue, promise better policies and a better world.¹³ While acknowledging the varied factors underlying collective happiness—social support, freedom to make life choices, generosity, perceptions of corruption, life expectancy, and GDP per capita—one determinant stands out. For the authors of the *World Happiness Reports*, mental health has the highest societal and state costs and is the “single most important determinant of individual happiness.”¹⁴ Clinical depression and anxiety in particular are singled out for their contribution to misery and for their high economic costs.¹⁵ Happiness and mental health are therefore to be promoted for the sake of development both individual and economic.

As happiness economics and positive psychology are applied at the level of the city, some limitations of this framework emerge. A good example is the city of Bricksburg. This urban world is made of pieces of Lego—another Danish global export—and invented by Hollywood, but *The LEGO Movie* is an apt context in which to explore the shortcomings of the happy city. The 2014 film questions the quality of life in a city where “everything is awesome” but tightly choreographed and controlled. As the city devotes itself to growth physical and economic, Lego skyscrapers rising in the air, its residents live a satisfied life of mass consumption, even as they pay thirty-seven dollars for a cup of coffee (perhaps we are in Copenhagen, after all). The citizens of Bricksburg follow instructions to “always be happy.” Their wellbeing comes at the expense of the “weird,” the different or dissenting, for which there is no room, and everything is ultimately in the service of business. In the film, a heterogeneous bunch of obsolete Lego minifigures must disrupt the urban order so as to save themselves and everyone else from total disenfranchisement (they are to be glued in place for eternity). Meanwhile, Cloud Cuckoo Land, the heroes’ self-built home in exile, points to a different measure of urban happiness. A multicolored festival, it is full of music, free of cars, with room for all types.

A possible real-life approximation can be found, once more, in Copenhagen.

The city is also the site of the mix-and-match space of Superkilen, designed by architects BIG, landscape architects Topotek 1, and artist collective Superflex and inaugurated in the summer of 2012 (Fig. G). “Super wedge” in English, this linear park is sited not in the city center but a less happy part of town. Nørrebro is a residential neighborhood with a mixed immigrant population, a history of conflict between squatters and police, and a reputation for crime and violence. In a way, Superkilen is, like Bricksburg, an urbanistic spoof. Conceived as a gallery of best practices and recognized urban features, it assembles abundant greenery, space for sports and play, and



a market in three color-coded spaces along a major bicycle corridor. It also brings together a series of objects, artifacts, and street furniture selected by Nørrebro residents and the designers: 150-plus objects from more than 60 countries, including benches, fountains, neon signs, playground equipment, a Thai boxing ring, and a Moroccan fountain with an Islamic design. These disparate objects do not blend into a happy whole but rather exist

G BIG / Topotek 1 / Superflex, Superkilen, Copenhagen / Copenhagen, 2012.

Photos: Mariana Mogilevich

¹³ Helliwell, Layard, and Sachs 2012: 3; 9.

¹⁴ Helliwell, Layard, and Sachs 2013: 4.

¹⁵ Denmark is also a very high scorer in world antidepressant consumption.

Planer „laden Menschen ein“, Zeit in der Stadt zu verbringen, und sie bleiben länger, wenn sie ihren Aufenthalt dort genießen. Teilnahme ist immer an Bedingungen geknüpft. New York Citys neue Straßenlandschaften sind Anschauungsunterricht für die Schaffung von Städten, die lebendig, sicher, nachhaltig und auch gesund sind – hier übertrumpft Wohlsein politische Partizipation.

Ambulante Therapie

Es ist beachtenswert, dass Kopenhagen, als eine Modellstadt für den Fußgänger, auch eine Weltstadt des Wohlbefindens ist. Dänemark ist ein Star hedonischer Messung, und rangiert an oberster Stelle in den ersten *World Happiness Reports*, die den Vereinten Nationen vorgelegt werden. Wie die Pedestrianisierung ist die Glücksökonomie ein Produkt der 1960er-Jahre. Entstanden aus der humanistischen Psychologie und der Soziale-Indikatoren-Bewegung, ist sie, nach Auffassung eines kritischen Beobachters, der Versuch, der Tatsache Rechnung zu tragen, dass „Unglücklichsein die kritische negative Externalität des heutigen Kapitalismus geworden ist.“¹² In den letzten Jahren haben Sozialwissenschaftler und Entwicklungsexperten, die „die Realitäten der Armut, Angst, Umweltschädigung und Unglücklichsein inmitten großen Überflusses“ erkannt haben, Glück als eine Mess-einheit zur Politikgestaltung übernommen. „Das Messen von Glück, indem man Glück ins Zentrum der Analyse rückt, und die Umsetzung der Forschung über Wohlbefinden in Planung und Dienstleistungen“, so die Befürworter, verheißen bessere politische Strategien und eine bessere Welt.¹³ Unter all den unterschiedlichen Faktoren, die kollektivem Glück zugrunde liegen – soziale Unterstützung, die Freiheit zur Selbstbestimmung, Großzügigkeit, Wahrnehmung von Korruption, Lebenserwartung und Pro-Kopf BIP – sticht eine Determinante hervor. Für die Verfasser der *World Happiness Reports* ist die psychische Verfassung oder geistige Gesundheit mit den meisten gesellschaftlichen und staatlichen Kosten verbunden und ist sie die „wichtigste Determinante individuellen Glücks“.¹⁴ Vor allem klinische Depression und Angst werden als Hauptverursacher von Unglücksgefühlen und hohen wirtschaftlichen Kosten ausgemacht.¹⁵

Daher gelte es, im Interesse persönlicher und wirtschaftlicher Entfaltung, Bedingungen zu schaffen, die Glück und mentaler Gesundheit förderlich sind.

In dem Maße wie Glücksökonomie und positive Psychologie im städtischen Kontext zur Anwendung kommen, zeichnen sich einige Grenzen dieses Konzepts ab. Ein anschauliches Beispiel ist die Stadt SteinStadt (engl. Bricksburg). Diese urbane Welt ist aus Legosteinen erbaut – ein weiterer dänischer globaler Exportschlager – und wurde von Hollywood erfunden, doch *The LEGO Movie* bietet einen geeigneten Rahmen, in dem sich die Schwächen der glücklichen Stadt näher betrachten lassen. Der Film von 2014 hinterfragt die Lebensqualität einer Stadt, wo „alles super ist“, doch strikt dirigiert und kontrolliert. Während sich die Stadt dem physischen und wirtschaftlichen Wachstum verschreibt und Lego-Wolkenkratzer emporschließen, führen ihre Bewohner ein zufriedenes Leben des Massenkonsums, auch wenn sie 37 Dollar für eine Tasse Kaffee bezahlen (vielleicht sind wir ja doch in Kopenhagen). Die Bürger von SteinStadt folgen den Anleitungen zum „Immer glücklich sein“. Ihr Wohlbefinden geht auf Kosten des „Schrägen“, des Anderen oder Andersdenkenden, für den es keinen Platz gibt, und alles steht letztlich im Dienste des Geschäfts. Im Film muss ein bunter Haufen ausrangierter Lego-Minifiguren die städtische Ordnung stören, um sich selber und alle anderen vor der totalen Entmündigung retten zu können (sie sollen bis in alle Ewigkeit mit Sekundenkleber festgeklebt werden). Währenddessen weist das Wolkenkuckucksheim, das selbstgebaute Haus des Helden im Exil, auf ein anderes Maß städtischen Glücks. Ein vielfarbiges Fest, voller Musik, frei von Autos, mit Platz für Typen aller Couleur.

Eine denkbare annähernde Entsprechung in der wirklichen Welt lässt sich, ein weiteres Mal, in Kopenhagen finden. Es handelt sich um die Anlage Superkilen, einem von den Architekten BIG, den Landschaftsarchitekten Topotek 1 und dem Künstlerkollektiv Superflex entworfener Mix-and-Match-Raum, der im Sommer 2012 eingeweiht wurde. (Abb. G) Diese Anlage, „Superkeil“ auf Deutsch, befindet sich nicht im Stadtzentrum sondern in einem weniger glücklichen Teil der Stadt. Nørrebro ist ein Wohnbezirk mit einer gemischten Migrantenbevölkerung, einer Geschichte des Konflikts zwischen Hausbesetzern und Polizei und einem Ruf für Verbrechen und Gewalt. In gewisser Weise ist Superkilen, wie SteinStadt, eine urbanistische Parodie. Konzipiert als ein Zurschaustellung von Best Practices und bewährten urbanen Ele-

¹² Davies 2011: 68.

¹³ Helliwell, Layard, and Sachs 2012: 3; 9.

¹⁴ Helliwell, Layard, and Sachs 2013: 4.

¹⁵ Dänemark rangiert auch sehr weit oben im globalen Verbrauch von Antidepressiva.

in cultural and aesthetic tension, demanding to be interpreted and appropriated.

This tongue-in-cheek, intentionally tacky critique of smoother forms of urbanism is at the same time in the vanguard of happy city principles. Seeking to uncover a “geography of happiness,” Richard Florida created a Place and Happiness survey (since 2008, the Gallup-Healthways Well-being Index), organized around Maslowian needs. In his findings, security and services are important, but aesthetics, including a taste for “messy urbanisms” and openness, defined as “a communal sense of tolerance and acceptance of diversity,” rate among the highest factors in contributing to place-based happiness.¹⁶ Part of a redevelopment project to upgrade a “dangerous” neighborhood, now a tourist-guide favorite, Superkilen provides the features that appeal to what Florida calls the “creative class.” They can find their bliss in Copenhagen, recently ranked at the top of “open-to-experience” cities by Florida, and in other surveys, number five for perceptions of safety in global cities, and in the top ten in separate rankings for “livability” and “quality of life.”¹⁷

Superkilen, on the one hand, raises questions about urban belonging, difference, and universality. But its appropriation of play, happiness, and even edgy discord in service of urban development is akin to *The LEGO Movie*'s celebration of heterogeneity in the service of buying more Legos. A city where pirates and princesses coexist is one whose builders should buy both pirate and princess Lego sets. Today's infrastructures of conviviality are designed for happiness, but of what kind? In his recently discovered 1973 manuscript, *Toward an Architecture of Enjoyment*, commissioned in between his writings on the right to the city and the production of space, Henri Lefebvre notes that happiness and enjoyment are not produced like material goods but instead arise from use. Extending this principle to urban space, he describes space as a collective work, a productive and creative activity. This goes beyond the metonym of moveable tables and chairs which lend the appearance of freedom and self-determination to so many urban plazas, and would demand more potent forms of appropriation and participation. The street is a reservoir of possibility, and architecture, as a mode of imagination, might help to draw it out. New pedestrian streets, while hardly a direct route to democracy, have the potential to open the city to discussion, through collective construction and reappropriation. The

passive, medicated pedestrian might possibly become a more active citizen, and find, for some of our urban maladies, a walking—and talking—cure.

×

Mariana Mogilevich is Princeton-Mellon Fellow in Architecture, Urbanism, and the Humanities at Princeton University. A historian of architecture and urbanism, her research focuses on the design and politics of the public realm. Current projects include a study of the role of the psychological sciences in urban design and the book manuscript *The Invention of Public Space: Design and Politics in Lindsay's New York (1965–1973)*. Mogilevich holds a PhD in the history and theory of architecture and urbanism from Harvard University. She has taught at Harvard Graduate School of Design and New York University. Her written work has appeared in journals including *Praxis* and *Future Anterior*, and the edited volumes *Use Matters: An Alternative History of Architecture*, *Summer in the City* (2013) and *The City Lost and Found* (2014).

menten, umfasst das Gelände üppige Begrünung, Platz für Sport und Spiel und einen Markt auf drei farbmarkierten Flächen entlang einer Hauptfahrradverbindung. Es kommen dort auch eine Reihe von Objekten, Artefakten und Straßenmöbeln zusammen, die von den Bewohnern von Nørrebro und Planern ausgewählt wurden: über 150 Objekte aus mehr als 60 Ländern, einschließlich Bänke, Brunnenanlagen, Neonschilder, Spielplatzgeräte, einen Thai-Box-Ring und ein marokkanischer Springbrunnen mit islamischem Design. Diese disparaten Objekte vermischen sich nicht zu einem glücklichen Ganzen, sondern befinden sich vielmehr in kultureller und ästhetischer Spannung und verlangen danach, interpretiert und angeeignet zu werden.

Diese ironisierende, absichtlich stillose Kritik an glatteren Formen des Urbanismus findet sich gleichzeitig in der Vorhut der Glückliche Stadt-Prinzipien wieder. In dem Versuch, eine „Geographie des Glücks“ zu erstellen, entwickelte Richard Florida eine „Place and Happiness“-Umfrage (seit 2008 der Wellbeing-Index von Gallup-Healthways), die sich an den von Maslow identifizierten Bedürfnissen orientiert. Sicherheit und Dienstleistungen hat er als wichtige Indikatoren ermittelt, doch Ästhetik, zu der auch eine Schwäche für „unordentliche Urbanismen“ gehört, und Offenheit, definiert als „ein gemeinschaftliches Gefühl von Toleranz und Akzeptanz von Diversität“ rangieren unter den entscheidenden Faktoren, die zu einem ortsgebundenen Glücksgefühl beitragen.¹⁶ Ursprünglich Bestandteil eines Sanierungsprojekts, um ein „gefährliches“ Viertel aufzuwerten, zieht Superkilen, inzwischen ein Favorit der Fremdenführer, mit seinen Eigenschaften die „kreative Klasse“ an, wie Florida sie nennt. Sie kann ihr Glück in Kopenhagen finden, dem Florida vor kurzem den Spitzenplatz unter den „open-to-experience cities“ verliehen hat, den Städten mit dem Merkmal „erlebnisoffen“. In anderen Untersuchungen belegt Kopenhagen weltweit den fünften Platz in Bezug auf Wahrnehmung und Bewertung der öffentlichen Sicherheit und befindet sich, in getrennten Bewertungen, unter den ersten zehn für „Lebbarkeit“ und „Lebensqualität“.¹⁷

Einerseits wirft Superkilen Fragen über urbane Zugehörigkeit, Differenz, und Universalität auf. Doch seine Verwendung von Spielerischem, Glücksgefühl und selbst sperriger Dissonanz im Dienste städtischer Entwicklung ähnelt der vom *LEGO Movie* zelebrierten Heterogenität im Dienste des Erwerbs von mehr Lego-Bausätzen. Eine Stadt, in der Piraten und Prinzessinnen koexistieren, ist eine, deren Erbauer sowohl Bausätze für Lego-

Piraten als auch für Lego-Prinzessinnen kaufen sollten. Die heutigen Infrastrukturen der Konvivialität sind für das Erleben von Glück entworfen, aber für welche Art von Glück? In seinem vor kurzem entdeckten Manuskript aus dem Jahr 1973, *Toward an Architecture of Enjoyment*, in Auftrag gegeben zwischen seinem Werk *Le droit à la ville* (Das Recht auf Stadt) und seinen Schriften über die Produktion von Raum, bemerkt Henri Lefebvre, dass Glück und Vergnügen nicht wie materielle Güter produziert werden, sondern vielmehr durch Gebrauch entstehen. Er weitet dieses Prinzip auf den städtischen Raum aus und beschreibt Raum als eine kollektive Arbeit, eine produktive und kreative Tätigkeit. Dies geht über die Metonymie der beweglichen Tische und Stühle hinaus, die so vielen städtischen Plätzen das Erscheinungsbild von Freiheit und Selbstbestimmung verleihen, und würde wirkungsmächtigere Formen der Aneignung und Partizipation erfordern. Die Straße ist ein Reservoir von Möglichkeiten, und Architektur, als ein Modus der Vorstellung, könnte helfen, sie hervorzulocken. Neue Fußgängerstraßen, obwohl kaum ein direkter Weg zur Demokratie, haben das Potenzial, die Stadt zur Debatte zu stellen, durch kollektive Konstruktion und Wiederaneignung. So könnte der passive, medizinisch behandelte Fußgänger vielleicht ein aktiverer Bürger werden und einigen unserer urbanen Leiden mit einer Geh- (und Rede-) kur beikommen.

×

Mariana Mogilevich ist Princeton-Mellon Fellow in Architecture, Urbanism and the Humanities an der Universität von Princeton. Die Architektur- und Stadthistorikerin befasst sich vor allem mit Fragen der Gestaltung und der Politik des öffentlichen Raumes. Derzeit arbeitet sie u.a. an einer Untersuchung zur Rolle der psychologischen Wissenschaften im Städtebau und an einem Buchprojekt, *The Invention of Public Space: Design and Politics in Lindsay's New York (1965–1973)*. Mogilevich hat an der Universität Harvard in Architektur- und Stadtgeschichte und -theorie promoviert und an der Harvard Graduate School of Design und der Universität von New York University gelehrt. Ihre Veröffentlichungen sind in diversen Fachzeitschriften erschienen, u.a. in *Praxis* und *Future Anterior*, und als Beiträge in den Sammelbänden *Use Matters: An Alternative History of Architecture*, *Summer in the City* (2013) und *The City Lost and Found* (2014).

¹⁶ Florida 2008: 176.

¹⁷ Florida 2009: ch. 10.

¹⁶ Florida 2008: 176.

¹⁷ Florida 2009: Kap. 10.

References / Literatur

- × Blass, Thomas. 2004. *The Man Who Shocked the World: The Life and Legacy of Stanley Milgram*. New York: Basic Books.
- × Boltanski, Luc and Eve Chiapello. 1999. *Le nouvel esprit du capitalisme*. Paris: Gallimard.
EN: 2005: *The New Spirit of Capitalism*. Gregory Elliott, trans. New York: Verso.
- DE: 2003. *Der neue Geist des Kapitalismus*. Michael Tillmann, Übers. Konstanz: UVK-Verlags-Gesellschaft.
- × Breines, Simon and William J. Dean. 1974. *The Pedestrian Revolution: Streets Without Cars*. New York: Vintage.
- × Davies, William. 2011, Sept / Oct. "The Political Economy of Unhappiness," *New Left Review* 71: 65–80.
- × Florida, Richard, 2008. *Who's Your City?: How the Creative Economy is Making Where to Live the Most Important Decision of Your Life*. New York: Basic Books.
- × Gehl, Jan, 1971. *Livet mellem husene*, Kopenhagen: Arkitektens Forlag.
EN: 1987. *Life Between Buildings: Using Public Space*. Jo Koch, trans. Washington, DC: Van Nostrand Reinhold.
DE: 2012. *Leben zwischen Häusern*. Übers. und bearbeitet von Jana Pippel. Berlin: Jovis.
- × ———. 2010. *Byer for Mennesker*. Kopenhagen: Forlaget Bokværker, 2010.
EN: *Cities for People*, Washington DC: Island Press, 2010
- × Gehl Jan and Birgitte Svarre. 2013. *Bylivsstudier*, Kopenhagen: Forlaget Bokværket, 2013
EN: 2013. *How to Study Public Life*. Washington DC: Island Press, 2013
- × Happiness Research Institute. 2014. *The Happy Danes: Exploring the reasons behind the high levels of happiness in Denmark, Copenhagen*. Copenhagen: Happiness Research Institute. <http://www.happinessresearchinstitute.com/danish-happiness-explained/4578972751>. Accessed 8/12/2014.
- × Helliwell, John, Richard Layard, and Jeffrey Sachs, eds. 2012. *World Happiness Report*. New York: Earth Institute.
- × ———. 2013. *World Happiness Report 2013*. New York: UN Sustainable Development Solutions Network.
- × Herman, Ellen. 1995. *The Romance of American Psychology: Political Culture in the Age of Experts*. Berkeley: University of California Press, 1995.
- × Lefebvre, Henri. 2014. *Towards an Architecture of Enjoyment*, Lukasz Stanek, ed. Robert Bononno, trans. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- × Lemov, Rebecca. 2005. *World as Laboratory: Experiments with Mice, Mazes and Men*. New York: Hill & Wang.
- × Montgomery, Charles. 2013. *Happy City: Transforming our Lives through Urban Design*. New York: Farrar, Straus & Giroux.
- × Milgram, Stanley. 1970, March 13. "The Experience of Living in Cities," *Science* 167, no. 3924. 1461–1468.
- × New York City Department of Transportation. 2008. *World Class Streets: Remaking New York City's Public Realm*, New York: NYC DOT.
- × ———. 2010. *Green Light for Midtown Evaluation Report*. New York: NYC DOT.
- × Van Gelder, Lawrence. 1970, September 23. "A Mile of Madison Ave. Becomes a Mall for the Night," *New York Times*: 1, 63.
- × Vidler, Anthony. 1978. "The Scenes of the Street: Transformations in Ideal and Reality, 1750–1871." *On Streets*, Stanford Anderson, ed. Cambridge, Mass.: MIT Press. 28–111.
- × Whyte, William H. 1974, July 15. "The Best Street Life in the World." *New York*: 27.
- × ———. 2009. *City: Rediscovering the Center*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- × Wolf, Peter M., ed. 1974. *The Evolving City: Urban Design Proposals by Ulrich Franzen and Paul Rudolph*. New York: The American Federation of Arts.

