

Die Autos, die wir einst riefen ...

Nachbericht zum 41. BDA WECHSELGESPRÄCH „Vorfahrt – Verkehrsplanung vor Stadtplanung“ am 15.5.17

von Dietrich Heißenbüttel

Die Städte ersticken im Verkehr. Das 41. Wechselgespräch des BDA Baden-Württemberg fragte nach Auswegen aus den Fehlplanungen der „autogerechten Stadt“

Stuttgart kann davon ein Lied singen: Feinstaub und Stickoxide, die EU-Kommission droht mit Klage, ein Verein will, nicht zum ersten Mal, das Korsett des City-Rings, das seit den 1960er-Jahren die Stadt einschnürt, wieder aufschnüren und freundlicher gestalten. Doch jeder Versuch, den überhand nehmenden Autoverkehr in die Schranken zu weisen, stößt auf erbitterten Widerstand insbesondere der konservativen Parteien. Um herauszufinden, mit welchen Ansätzen andernorts möglicherweise Erfolge erzielt werden, hatte der BDA Baden-Württemberg zu seinem 41. Wechselgespräch Stadt- und Verkehrsplaner aus Karlsruhe, Mannheim und der Schweiz eingeladen

23 Quadratmeter Wohnfläche stehen durchschnittlich jedem Einwohner Deutschlands zur Verfügung. Zugleich beansprucht er 219 Quadratmeter Verkehrsfläche: auf den Flächenverbrauch bezogen weit mehr als das Zehnfache, wenn man bedenkt, dass die Wohnungen sich häufig in mehrgeschossigen Bauten befinden. Dies waren die Zahlen, mit denen die Moderatorin Ursula Baus in das „brandheiße Thema“ einführte. Sie bezeichnete die Wachstumsideologie als „Geißel der Menschheit“ und erinnerte an den Bericht des Club of Rome 1972, dessen Prognosen sich alle zehn Jahre immer wieder bestätigt hätten. Derzeit gäbe es für 2050 drei Szenarien. Das wahrscheinlichste sei, dass bis dahin ein ökologischer Kollaps stattgefunden habe.

„Wie bekommen wir große Infrastrukturen wieder in die Städte zurück?“ fragte Philipp Krass vom Raumplanungsbüro berchtholdkrass space & options aus Karlsruhe. Verkehrsprojekte, so regte er an, könnten Auslöser, Ideengeber, Motoren der Stadtentwicklung sein. Denn bei Straßenbauten stehe in aller Regel fest, dass sie ausgeführt werden müssen, daher stehe viel Geld zur Verfügung. Diesen Umstand gelte es zu nutzen, um die Aufmerksamkeit auf das städtebauliche Umfeld zu lenken. Was er damit meinte, illustrierte er an einigen Projekten, an denen sein Büro beteiligt war. So gebe der 100 Kilometer lange Radschnellweg, der derzeit im Ruhrgebiet entsteht, Anlass über die reine Asphaltstrecke hinaus zu denken: „Wie könnten Wohnen, Einkaufen und anderes mehr aussehen, wenn sie perfekt auf das Rad zugeschnitten wären?“ Wichtig sei eine kooperative, dialogorientierte Zusammenarbeit in interdisziplinären Teams. Nur so kämen Lösungen zustande, auf die ein Verkehrsplaner oder Architekt allein nie gekommen wäre: etwa die Gleise der Matherhorn-Gotthard-Bahn am Bahnhofsvorplatz von Brig anders zu verlegen und damit den Platz neu zu gestalten, der nun nach dem Entwurf von Luigi Snozzi zu einem neuen Stadteingang wird.

Ebenso wichtig sei freilich eine frühe Einbindung von Bürgern und Politik, um ergebnisoffen diskutieren zu können. Anders ließe sich eine hohe Akzeptanz nicht erzielen. Dies verdeutlichte er am Beispiel der Durlacher Allee, der „Mutter aller Straßen“ Karlsruhes, wie

sie der Oberbürgermeister Frank Mentrup genannt hat. Von Gründerzeitvierteln vorbei an der Hauptverwaltung der EnBW und einem großen Ikea-Markt, bildet sie das Haupteinfallstor der Stadt, das nun in einem der wichtigsten Planungsvorhaben Karlsruhes sukzessive aufgewertet werden soll. Nicht nur Bäume und Radwege stehen dabei zur Debatte, sondern auch die Verbindungen zwischen den angrenzenden Quartieren. Wie sich der Elan einer Internationalen Bauausstellung nutzen lässt, illustrierte Krass an der Umgebung einer Zollstation zwischen Lörrach und Riehen im Zuge der IBA Basel 2020. Auf der Lörracher Seite soll die S-Bahn bis direkt an die Zollstation verlängert werden. Statt nun einfach die Tramlinie auf Schweizer Seite dichter an diese Station heranzuführen, schlugen die drei beteiligten Büros vor, diese „Rückseite Deutschlands und der Schweiz“ zu einem neuen grenzüberschreitenden Quartier aufzuwerten.

Der Mannheimer Stadtplaner Klaus-Jürgen Ammer konzentrierte sich auf die Diskussion um die B 38, auf die Krass einleitend bereits zu sprechen gekommen war: eine 40 Meter breite Straßenschneise, die von der A6 am Viernheimer Kreuz bis zur Ringstraße um die Mannheimer Innenstadt führt. An die bis zu elf Fahrspuren grenzen zum Teil sehr profane Gewerbegebiete, aber auch die Großwohnsiedlung Vogelstang aus den 1960er-Jahren sowie große Teile der insgesamt 500 Hektar Konversionsflächen, welche die Stadt jetzt in Wohngebiete umwandeln will: unter anderem die Turley Barracks, die Spinelli Barracks, die Taylor Barracks und das Benjamin-Franklin-Village, in dem 2015 bis zu 12.000 Flüchtlinge untergebracht waren. Nachdem einer von ihnen beim Versuch, die Straße zu überqueren, zu Tode gekommen war, wurde die Geschwindigkeit von 100 auf 90 bis 70 km/h reduziert. Zettel an jeder Tür in der Unterkunft warnten vor der Gefahr.

Wie geht man mit einer solchen „Sünde der Sechzigerjahre“ um, fragte Ammer, wenn die „Industrie- und Handelskammer als Aufpasser“ eifersüchtig darüber wacht, dass auch weiterhin täglich nicht weniger als 60- bis 70.000 Fahrzeuge in die Stadt einfahren, und das Regierungspräsidium jegliche Geschwindigkeitsbegrenzung kategorisch verneint? Der 3,5 Kilometer lange Zubringer wurde zunächst in drei Abschnitte geteilt. Denn dass unmittelbar am Autobahnkreuz keine Fußgängerampeln eingerichtet werden könnten, war klar. Ein Verkehrsforum wurde ins Leben gerufen, Prüfaufträge für Fußgängerbrücken und ebenerdige Querungen eingebracht und schließlich Lösungsvorschläge entwickelt, wie eine Querung der Schneise ermöglicht und ein repräsentativer Stadteingang geschaffen werden kann, ohne den Verkehr auszubremsen. Zentrale Themen sind Lärmschutz und Geschwindigkeitsreduktion. Ob sich Mannheim durchringen kann, die Straße in Innenstadtnähe in einem Boulevard zu verwandeln, muss sich noch zeigen.

Die Schweiz gilt in Vielem als vorbildlich. Beat Sutter von der Metron AG, in der seit 1965 Architekten, Raum-, Verkehrs-, Landschafts- und Umweltplaner zusammenarbeiten, meinte einleitend, der Verkehr sei immer das brisanteste Thema, das am ideologischsten diskutiert werde und in der Politik sehr stark besetzt sei. An der Entwicklung des Bahnhofsgebiets von Winterthur seit 1850 führte er eindrucksvoll vor Augen, dass verkehrsplanerische Maßnahmen immer eine stadtplanerische Dynamik nach sich ziehen. Von ersten Gewerbeniederlassungen über große Betriebe bis zur aktuellen Verdichtung und Konversion war und ist das Areal einem kontinuierlichen Wandlungsprozess unterworfen. Denn die Schweiz hat nach einer langen Phase der Landschaftszersiedelung 2015 entschieden, der

Innenentwicklung den Vorrang zu geben. Verdichtung, so Suter, macht aber nur Sinn, „wenn sie zu einer Verbesserung der Urbanität führt“. Als „gemeinsame Forschung“ aller Beteiligten bezeichnete er die Planungen für den Seetalplatz in Luzern und kam zu dem Resümee: „Erst eine städtebauliche Sicht erlaubt auch die Verkehrsplanung.“

In der anschließenden Diskussion verglich Baus die „Altlast“ der autogerechten Stadt mit Goethes Zauberlehrling: „Die Autos, die wir einst riefen, werden wir nun nicht mehr los.“ Suter fragte nach einem Mentalitätswandel. Ammer beklagte, beim bürgerlichen Lager sei ein Stadtboulevard nur schwer durchzusetzen. Suter wandte ein, auch für Autofahrer sei es von Vorteil, wenn der öffentliche Verkehr gut funktioniert. Von einem „Besitzstand der Autofahrer“ war die Rede, von einem Verteilungskampf, der durch Pedelecs nicht einfacher werde, wie Baus anmerkte. Auf ihre Frage, ob der Trend zur urbanen Mitte nicht zu einer Verdrängung von Teilen der Bevölkerung und damit zu noch mehr Verkehr führe, stellte Suter klar, es sei der „einzig richtige Weg, die Innenentwicklung zu stärken.“ Krass betonte, Beteiligung sei nur dann gut, wenn die Bürger wirklich mitentscheiden könnten. „Leuten, die sagen, das kriegt ihr nie hin“, so Suter „zeigt man am besten, dass es trotzdem funktioniert“, indem man sie dahin mitnimmt, wo es bereits funktioniert: wo zum Beispiel „Autos nur noch 30 fahren dürfen und trotzdem schneller sind.“ Dem pflichtete Krass bei, der Ortsbegehungen empfahl, „bevor die Diskussion hochkocht.“

Aus dem Publikum kamen noch viele Fragen. Ein Zuhörer monierte, es sei viel zu wenig vom autonomen Fahren die Rede gewesen, mit dem sich in wenigen Jahren viele Probleme erledigen würden. Diese Heilsgewissheit mochte Keiner auf dem Podium teilen. Zwei Stadtplanerinnen mittlerer Kommunen schilderten ihre Probleme: „Die Politik scharft sich hinter der Bevölkerung, die Angst hat“, meinte eine und: „Planungsprozesse überdauern Wahlperioden. Dann kommt ein neuer Gemeinderat und alles beginnt von vorn.“ Vor allem die Probleme der Landeshauptstadt kamen immer wieder zur Sprache: Tempo 40, Fahrverbot und Luftreinhaltepläne, Verkehrsminister Dobrindt ebenso wie der Verein „Aufbruch Stuttgart“, der am folgenden Tag mit Oberbürgermeister Fritz Kuhn im Hospitalhof diskutierte. In Bogotá würden sonntags die Straßen für den Autoverkehr gesperrt, meinte einer. Dass es dem früheren Ulmer Baubürgermeister Alexander Wetzig gelang, eine Stadtautobahn der Nachkriegszeit in die „Ulmer Mitte“ zu verwandeln, wurde einmal mehr lobend hervorgehoben.

Mit einer Mentalität, für die, wie sich Krass ausdrückte, „jeder Parkplatz weniger der Untergang des Abendlandes ist“, haben die Gesprächspartner auf dem Podium alle ihre Erfahrungen gemacht. Gleichwohl betonte Suter, es sei „noch keine erfolgreiche Diskussion rein vom Verkehr ausgehend geführt“ worden: Es müsse immer um eine „ganzheitliche Sicht“ gehen. Eine städtebauliche Diskussion anzustoßen, dies sei „die wichtigste Tür, die man richtig aufmachen muss.“ Kurz gesagt: „Verkehr hat dienende Funktion. Stadt ist Gesellschaft.“

Dietrich Heißenbüttel

(erscheint im „der architekt“ 2/2017)