



**Frankfurter Allgemeine Zeitung**, 30. Juni 2012,  
Arnold Bartetzky

**Freie Fahrt ist kein Freifahrtschein  
Die Bändigung des Autoverkehrs: Eine Tagung der  
Bundesstiftung Baukultur**



*Die Hölle der verkehrsgerechten Stadt: Offenbach, Foto Wiebke Grösch, Frank Metzger*

Die Gegend rund um den Hamburger Hauptbahnhof lädt nicht gerade zum Flanieren ein. Die engen Bürgersteige sind von lärmenden Autoschneisen umzingelt, man stolpert zwischen parkenden Autos und wartet an den Ampeln eine halbe Ewigkeit auf Grün. Auch wenn sich Fußgänger und Cafés einen Teil des Straßenraums zurückerobert haben und auf dem Bahnhofsvorplatz nun sogar kostenlose Leihfahrräder bereitstehen: Das Auto ist hier weiterhin ein Tyrann, der anderen Verkehrsteilnehmern nur Nischen lässt.

Die Bundesstiftung Baukultur schickte kürzlich mehrere hundert Architekten und Stadtplaner auf einen geführten Rundgang durch dieses rauhe Areal, um sie auf das Thema ihres diesjährigen Konvents einzustimmen, der in Hamburg unter dem Titel "Statt Verkehr Stadt" stattfand. Der Tagungsort war passend gewählt, denn Hamburg gehört zu den deutschen Städten, in denen das Konzept der "autogerechten Stadt" einst die größten Erfolge feierte - und die größten Schäden anrichtete.

Wie der Autoverkehr Städte und städtisches Leben veränderte, zeigt eine zeitgleiche Ausstellung im Hamburger Museum der Arbeit: Koexistierten zu Beginn des 20. Jahrhunderts noch Kutschen, Straßenbahnen, Fußgänger und Autos, begannen Letztere schon in der Zwischenkriegszeit alle anderen Verkehrsteilnehmer in die Flucht zu schlagen. Die Bomben des Zweiten Weltkriegs schufen Planern die ersehnte Gelegenheit, autobahnbreite Verkehrsstrassen mitten durch die Innenstädte zu schlagen. So ebneten Abriszbagger nach 1945 den Weg für die schon während des Dritten Reichs geplante, verkehrsumtoste Hamburger Ost-West-Straße. Rasch wurde nahezu die gesamte Stadt für das Auto zugerichtet. Die verbreiterten Fahrbahnen wurden Tabuzonen für Fußgänger und tödliche Fallen für Radfahrer. Tankstellen fraßen sich in Wohnblocks, Parkhäuser verunstalteten die Innenstadt. Bürokomplexe wie die City Nord wuchsen als raumverschlingende Großparkplätze mit verstreuten autistischen Solitärbauten, an der Peripherie zerstörten wuchernde Neusiedlungen mit Garagenidyll die Stadtkonturen.

Seit 1940 hat sich die Zahl der Autos in Hamburg verdreißigfacht. Ähnlich stark ist aber interessanterweise die Zahl der Verkehrstoten gesunken: In den frühen siebziger Jahren, als die Kollateralschäden „der freien Fahrt für freie Bürger“ in Deutschland mit jährlich mehr als zwanzigtausend Toten Völkermord-Dimensionen annahm, starb durchschnittlich jeden Tag ein Hamburger durch einem Unfall. Heute sind es weniger als drei pro Monat. Die Ausstellung zeigt, dass sich dieser Rückgang nicht nur der sicherheitstechnischen Aufrüstung der Fahrzeuge und der festeren Regeln, sondern auch einer allmählichen Humanisierung des Autofahrens verdankt: Auf Druck von Bürgerinitiativen entstanden Fahrradwege, Wohngebiete erhielten Tempo-30-Zonen und Spielstraßen, aggressives Fahrverhalten fungiert nicht mehr als stilbildend.

Einige der Projekte, die auf dem Konvent der Bundesstiftung Baukultur diskutiert wurden, lassen hoffen, dass die Bändigung des Autoverkehrs weiter voranschreitet. Die Stadt Konstanz etwa gestaltet ihren von einer vielbefahrenen Durchgangsstraße beherrschten Bahnhofplatz zu einer "Begegnungszone" um, in der die Fußgänger Vorrang haben sollen. Das Projekt ist eine Variante des unter Verkehrsplanern viel diskutierten Konzepts des "shared space", also eines von motorisierten und nichtmotorisierten Nutzern geteilten Verkehrsraums, der, ähnlich wie die Stadtplätze zu Beginn des 20. Jahrhunderts, ohne Funktions-trennung und Schilderwald auskommt.

*bitte auf der nächsten Seite weiterlesen*



### Fortsetzung: **Freie Fahrt ist kein Freifahrtschein**

Mit ihrer auf dem Konvent erhobenen Forderung nach einer Kultivierung der Mobilität will die Stiftung aber mehr als nur das Miteinander auf den Straßen fördern. "Deutschland", so ihr Vorsitzender Michael Braum, "ist führend bei der Herstellung anspruchsvoll gestalteter Fahrzeuge, vom Pkw bis zum ICE."

Bei der Gestaltung von Verkehrsinfrastrukturen aber klagt der Städtebauer, seien baukulturelle Ambitionen immer noch die Ausnahme. Der Anblick der meisten öffentlichen Räume gibt ihm recht. Stadt und Land versinken in einem Meer von Asphalt und Beton, sinnlose Absperrungen oder auch wie ICE-Trassen ausgebaute Straßenbahngleise behindern Fußgänger und Radfahrer, unansehnliche und oftmals unnötig hohe Lärmschutzwände vernichten die Sichtbeziehungen, ein Wildwuchs von Schildern und monströsen Masten erobert den Luftraum.

Der Konvent endete mit der Verabschiedung des "Hamburger Appells", der die Entschleunigung des Stadtverkehrs und eine alle Planungsdisziplinen verbindende Qualitätsoffensive bei der Gestaltung von Verkehrsräumen fordert. Das Ende der Misere ist damit noch lange nicht in Sicht. Aber die unter manchen Geburtswehen ins 'Leben gerufene Bundesstiftung tut mit dem Appell genau das, was ihr Auftrag ist: für Baukultur im Alltag einzutreten.

**Die Stadt und das Auto. Museum der Arbeit Hamburg.  
Bis 23. September 2012**

*Übertragen aus der FAZ vom 30. Juni 2012 von Wolfgang Schoele*