

DISCOURS DE M. FRANZ MECKES

advert. plakat

Wenn heute in unseren Städten an den Litfaßsäulen Plakate angeschlagen werden, auf denen spielende Kinder im Zusammenhang mit dem starken innerstädtischen Verkehr dargestellt sind, so haben diese Plakate nur einen einzigen Sinn, die Kinder vor den Gefahren des Verkehrs zu warnen. Von den Erwachsenen nimmt keiner Anstoß, wie hier die bedauerlicher Weise die Prioritäten immer noch gesetzt werden: dem Verkehr und nicht dem Menschen gebührt die Vorfahrt. Die Funktion der Straße ist eindeutig auf den Verkehr hin orientiert, was in einer Nation, die stolz auf ihren hohen Motorisierungsgrad ist, die ihre Technokraten zu absoluten Königen krönt, nicht überrascht.

In der mittelalterlichen Stadt gab es jedoch keine ausgeprägten Unterschiede in den Funktionen der Straßenräume. Die Durchfahrtsstraße war gleichzeitig Zufahrtsstraße, das Be- und Entladen konnte ohne weiteres ausgeführt werden, und all dies beeinträchtigte in keiner Weise den Fußgängerverkehr oder die spielenden Kinder. Alles fand gleichzeitig in einem Raum, auf einer Ebene statt. Darüberhinaus lagen Wohnung und Arbeitsstätte meistens im gleichen Haus oder nur minimal von einander ^{entfernt} getrennt. Einen Berufsverkehr - in der heutigen Bedeutung - kannte man nicht. Es gab praktisch keine Entfernung; denn die mittelalterliche Stadt war in wenigen Minuten zu durchschreiten.

Diese Situation hat sich in der Stadt des 20. ten Jhd. grundlegend geändert, obgleich der Straßenraum der historischen Stadt trotz Kriegszerstörungen im Wesentlichen erhalten blieb. Auch die Funktionen konnten weitgehend beibehalten werden. Aber der Autoverkehr, und die um ein Vielfaches angewachsenen Aktivitäten, drängen zu einer Veränderung des gewachsenen Straßengefüges, da der

alte Raum heute unmöglich alle Aufgaben erfüllen kann. Ferner :
gen die Hauptfunktionen eines städtischen Lebens - Wohnen, Arbeit,
Verwalten, Einkaufen, Erholen - nicht mehr in räumlicher Nähe
zueinander. Das Kennzeichen unserer Städte ist nicht mehr die
Nähe aller Dinge, sondern die Entfernung. /

Wenn wir nun die immer größer werdenden Entfernungen in der heu-
tigen Stadt berücksichtigen, die vorhandenen oder gewünschten
Funktionen auf das gewachsene Stadtgefüge mit seinem gegebenen
Straßennetz verteilen, ~~wollen~~ und den Faktor Zeit mit einplan-
nen wollen, so müssen wir ein differenziertes System von Stadt-
straßen schaffen.

Die Antwort auf dieses Problem kann in der Kürze der zu Verfü-
gung stehenden Zeit nicht umfassend sein. Es wird hier nur ein
Versuch unternommen einige Schlaglichter auf die ursächlichen
Zusammenhänge zu werfen. /

Mit dem Ende des 2. Weltkrieges standen die Planer in den mei-
sten deutschen Städten vor einem Trümmerfeld. Angesichts der
Größe der neuen Aufgabe und der scheinbaren Freiheit des Gesta-
tens entstanden in den ersten Stunden des Wiederaufbaues ○
unterschiedliche planerische Auffassungen, die von der exakten
Rekonstruktion des historischen Stadtgrundrisses über den ver-
kehrsgerechten Aus- und Aufbau der Altstadt [^] bis zur völligen
Ignorierung des historischen Straßenraumes und der rücksichts-
losen Neugliederung des Stadttinneren reichten. Unter Berücksich-
tigung der wirtschaftlichen Struktur und unter Wahrung aller
kulturellen Gegebenheiten begann man fast ausnahmslos mit dem
Wiederaufbau einer ^{Wohnstadt ad. to mod. Leben} verkehrsgerechten Innenstadt. Dabei ging
man von der Voraussetzung aus, daß diese Planungsvorstellung
zukunftsweisend und richtig ist, und war deshalb zu großen
Opfern bereit. So gingen in Freiburg von der 29 Hektar umfas-
senden Altstadt rund 14 % an bebauter Fläche für die Verbrei-

terung von Straßen verloren. Dieser Prozentsatz wäre, wie in vielen anderen Städten, noch viel höher ausgefallen; hätte man nicht in der Hauptverkehrsachse dieser Stadt, in die Häuserfronten, Arkaden eingebaut, die eine einheitliche Verbreiterung der Gehwege auf 4,5m ermöglichten. Interessant sind hierzu die Überlegungen des Planverfassers Prof. Dr. Schlippe: " Der Einbau von Arkaden geschah keineswegs aus rein ästhetischen Erwägungen, weil solche Laubengänge ^{wereid walt} ungemein reizvoll sind. Auch nicht aus historischen Reminiszenzen, weil eine andere Zähringerstadt-Bern ihnen ihr unvergeßliches Gepräge verdankt. Die Arkaden geben viel mehr die Möglichkeit, die alte harmonische Straßenbreite beizubehalten, um doch da, wo es nötig wird, den Fußgängern genügend Raum zu bieten."

Der alte Straßenraum in Breite und Höhe wurde zwar beibehalten, aber durch die Verdrängung des Fußgängers in die Arkaden erhielt die Straße eine eindeutige Funktion. Eine Entwicklung wurde eingeleitet, die sich verheerend auf das historische Stadtbild auswirken mußte. Die Straße wird als Erlebnisraum aufgegeben.

Mit der verstärkten Motorisierung am Anfang der 60 Jahre ist ein rapides Anwachsen des Individualverkehrs verbunden. Bereits in diesem Jahrzehnt beginnt der Verkehr unsere Städte zu überrollen; denn in den seltensten Fällen konnten die Stadtstrukturen trotz Strassenverbreiterungen in den ersten Nachkriegsjahren den immer stärker werdenden Ansprüchen des Verkehrs gerecht werden.

Bereits 1964 legte eine ^{Or} Gutachterkommission der damaligen Bundesregierung eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden und Städte vor. Aber mit diesen unpopulären Maßnahmen konnte sich die Regierung nicht identifizieren.

Man war bereit noch vieles auf dem Altar des Autos zu opfern; denn das Lieblingskind des Deutschen ist nun mal sein Auto. ^{Man beginnt mit} Es werden groß angelegte, ^{by} Verbreiterungen, ^{Open up} Freilegungen und Durchbrüche begonnen. Aber mit diesen kostspieligen Maßnahmen erreichte man doch nur das Gegenteil: Schon nach kurzer Zeit floß der Verkehr immer zähflüssiger durch die Strassen, da die riesigen Öffnungen immer mehr Autos ^{ge} anzogen hatten. Ein verhängnisvoller Kreislauf, dem man nur durch leistungsfähige Alternativen entrinnen kann.

Unter dem Gesichtspunkt der verkehrsgerechten Stadt, die zu ständiger Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und somit zwangsläufig zur Vernichtung einer Altstadtstruktur führen mußte, darf man nicht nur den ^{fließenden} Verkehr sehen. Eine kurze Betrachtung des ruhenden Verkehrs ^{at Stadtkern} scheint hier angebracht.

Die Straßen und Plätze "als totes Kapital" werden für den Verkehrsplaner, ^{interessant} - nach dem sich der Individualverkehr in zunehmendem Maße ausdehnte - ^{interessant}. Zunächst müssen Bäume gefällt werden und dem ruhenden Verkehr geopfert werden, da jeder Quadratzentimeter benötigt wird. Daß der Baum dem Fußgänger auf seinem Weg durch die Kohlenmonoxyd ^{verschmutzten} Straßenräume einst Schatten spendete und darüberhinaus auch geringfügig zur Luftverbesserung beigetragen hatte, spielte in den Überlegungen der Verantwortlichen keine Rolle mehr. Nachdem jedoch auch diese Flächenreserven aufgebraucht waren, mußte nach weiteren ^{Neu} Stellplätze Ausschau gehalten werden. Der Bürgersteig bot sich als willkommenes Opfer an. Noch vor Jahren ließ man das Parken auf Gehwegen nur dann zu, wenn diese ausdrücklich dafür ausgewiesen und wenn darüberhinaus noch ausreichend Platz für den Fußgänger verblieb. ^{In} der neuen Straßenverkehrsverordnung der BRD, vom 1.3.1971, hob man obige Beschreibung für den ruhenden Verkehr auf. Der Fußgänger mit seinen Platzansprüchen wurde ersatzlos gestrichen.

Aber nicht nur die Bürgersteige sind einem solchen Schrumpfungsprozeß ausgesetzt. Ganze Plätze werden über Nacht dem ruhenden Verkehr freigegeben. Man gestaltet sie nicht mehr mit Bäumen, sondern mit Parkuhren. ^{Wohlfühl} Dort, wo einst urbanes Leben möglich war, ergießt sich eine Blechlawine, ^{ausfließen & wässern} welche dem Menschen nur noch schmale Pfade übrig läßt. Das Maß aller Dinge scheint nicht mehr der Mensch, sondern das Auto zu sein. Die ^{schon hier} somit den Straßen und Plätzen zukommen ^{einem Schrottplatz vergleichbar,} Bedeutung ist fast ~~vergleichbar mit Schrottplätzen.~~

Ein Ausblick in die Zukunft gibt wenig Hoffnung, denn die Autolawine rollt weiter. 1970 hatten wir in der BRD fast 14 Mill. zugelassene PKW's. Nach den neuesten Prognosen soll durch die verstärkte Entwicklung des Individualverkehrs die Lawine bis 1985 auf über 20 Mill. angewachsen sein, so daß auf jeden 3. Bundesbürger ein Auto entfällt.

^{für die Altstadt}
Nach diesem ~~finsternen~~ ^{finsternen} Ausblick wenden wir uns einer neuen Zauberformel zu, die mit dem Schlagwort "Sperrung der Innenstadt" umrissen werden kann, und die für viele eine Lösung aller Verkehrsprobleme darstellt, die zur Reaktivierung historischer Straßenräume beitragen und den ^{Umwelt} Abbau von Umweltbeeinträchtigungen beschleunigen sollen. Aber diesen Begriff möchte ich gleich einengen, da kein Planer unter diesem Schlagwort die völlige Abriegelung des gesamten Altstadtbereiches vom fließenden und ruhenden Verkehr verstehen kann. Ein solcher Gedanke wäre heute und in absehbarer Zukunft für die historische Stadt ebenso tödlich, wie das andere Extrem.

Die Sperrung von Fahrstraßen und ihre Umwandlung in Fußgängerzonen ist nicht neu. Stadtparlamente und Bürgerinitiativen beschäftigen sich schon seit Jahrzehnten damit. So schlossen sich bereits 1946 in Bremen die Anlieger einer ^{Wohnstraße} Geschäftsstraße zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammen, mit dem Ziel,

die Geschäftsstraße in eine Fußgängerzone umzuwandeln. Beeinflusst wurden diese Initiativen durch optimale Planungen in Holland (^{Rotterdam} ~~Amsterdam~~) und England (Coventry) Jedoch erst 1953 stimmte der Senat der freien Hansestadt Bremen dem Bürgerbegehren zu und es dauerte noch weitere 10 Jahre, bis der gefasste Entschluß realisiert werden konnte. Das Gleiche läßt sich auch in anderen Städten feststellen, so daß bis zum Jahre 1964 Fußgängerbereiche nur in folgenden Städten ausgebaut waren: Kiel, Bremen, Kassel, Köln, Essen. Interessanterweise fällt dabei auf, daß alle genannten Städte nördlich der Mainlinie liegen.

Aber diese Entwicklung geht weiter und gerade in den letzten Jahren ^{schließen} manche Kleinstadt regelrecht in das Abenteuer der Fußgänger denn man möchte modern und nicht rückständig sein. Der häufig begangene Fehler wird wiederholt, ohne vorherige Planung und Durchführung aller notwendigen flankierenden Maßnahmen, richtet man eine Fußgängerzone als Versuch ein. Dadurch werden unnötige Widerstände in der Bevölkerung aufgebaut, die oftmals zum Scheitern des Vorhabens führen, denn die innere Funktionsfähigkeit ist unter anderem eng mit der äußeren Funktions^{fähigkeit} ~~fähigkeit~~ verbunden. Wer als Kunde eines Geschäftes in der Altstadt keinen Parkplatz findet, wird anfällig für den Supermarkt auf der grünen Wiese.

Ausgehend von den Stadteinhalten muß die Planung zwangsläufig eine stadtgerechte Funktionsordnung schaffen. Dazu bedarf es eines differenzierten Systems, in dem nicht nur die vorhandenen, sondern auch die gewünschten Funktionen auf das gegebene Straßennetz verteilt werden. Dieses System ist die Grundlage einer fußgängerfreundlichen Stadt und besteht aus:

Dabei können diese Bereiche entsprechend dem Wachstum und der Entwicklung der Stadt zusätzlichen Bedarf aufnehmen.

Aber nicht nur der Planung von Funktionszusammenhängen sollte man Bedeutung schenken. Die Frage der Gestaltung unserer historischen Straßen nach der Herausnahme des Verkehrs ist aktuell. Um optimale Gestaltungsmöglichkeiten zu erhalten haben gerade in den letzten Jahren einige Städte Wettbewerbe ausgeschrieben, deren Ergebnisse in keiner Weise befriedigten. Der entscheidende Fehler ist dabei all zu oft in den Ausgangsüberlegungen zu suchen. Man spricht von Straßen oder Platzraum und meint letzten Endes doch nur den Boden. Es ist deshalb durchaus verständlich, wenn namhafte Architekturkritiker solche Wettbewerbe nur noch als "Pflasterer-Wettbewerbe" bezeichnen. Die Schwierigkeit bei der Gestaltung solcher Zonen besteht nicht in der Auswahl von Pflastersteinen. Sie liegt vielmehr im Wesentlichen darin, wie der Stadtplaner den vom Verkehr in den letzten Jahren immer stärker ausgeweiteten Straßenraum so geschickt verändert, daß dieser sich dem Maßstab des Menschen wieder anpaßt. Die all zu großen Profilerweiterungen sind in den meisten Fällen wieder zurückzunehmen. Bei der Reduzierung des ausgeweiteten Straßenquerschnittes ergeben sich 2 entscheidende Vorteile:

1.) Das Hinausschieben der Fassade auf die historische Bauflucht reduziert die absolute Breite der Straße auf ein funktionierendes Fußgängermaß. Gleichzeitig wird durch die gewonnenen Nutzungsflächen ein Planungsgewinn erzielt, der dem Eigentümer und der Stadt zugute kommt.

2.) Der Hausbesitzer beteiligt sich in diesem Fall aktiv an der Planung und wird nicht wie üblich zum Planungsgeschädigten degradiert werden.

Bei der Gestaltung von Fußgängerzonen sollte man sich aber nicht nur auf die beiden Schienen parallel zur Straßenachse beschränken, denn der mittelalterliche Raum wurde ^{vertikal} senkrecht zu dieser Achse durch Türme, Tore, Häuser oder Mauern begrenzt. Ist dieses Problem von den Planern erkannt worden, so ergibt sich dadurch für uns ^{die} einmalige Chance auch ^{einige} die Fehler des 19. Jhd.'s wieder rückgängig zu machen; denn damals fielen manche wertvolle historische Straßen- und Platzbegrenzungen der Spitzhacke anheim. Bei der Lösung dieser Aufgabe entstehen natürlich sehr schwierige formale Probleme. Daß diese jedoch lösbar sind zeigt die Planung vom Wiederaufbau des Niederen Tores in Villingen, die von Freiherr von Branka, München, angefertigt wurde.

Wird der Straßenraum wieder auf die historische Bauflucht reduziert, wird die optische Begrenzung des Straßenraumes wieder geschaffen und wird jeder notwendige Neubau in seinem Maßstab der Altstadt - und somit dem Menschen - angepaßt, dann erübrigt sich jegliches städtebauliche Mobiliar, wie: ^{hier wird} Vitrinen, ^{hier} Fahnenstangen oder andere feste Einbauten, die in einer Häufung auftreten. Auch die Überdachungen von Straßenräumen können ebenso entfallen, wie einzelne überdachte Verbindungswege von einer Straßenseite zur anderen, da diese unnötig sind und darüber hinaus den optischen Gesamteindruck eines Straßen- oder Platzraumes nur unterteilen und somit empfindlich stören würde. Die Verwirklichung eines Fußgängerbereiches bedeutet also mehr als die Sperrung des Fahrverkehrs, der Entfernung der Bordsteine und der Herstellung eines kleinteiligen Pflasters.

Parallel zu dieser Planung sind ferner die innerstädtischen Nutzungen neu zu überdenken. Allgemein läßt sich dabei feststellen, daß nur eine Palette von unterschiedlichen Nutzungen zu einem innerstädtischen Leben führen kann. Starke einseitige Nutzungen - also

Monostrukturen -sind atypisch für jedes Zentrum. Sollten Tendenzen in dieser Richtung ablesbar werden, so muß mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln Abhilfe geschaffen werden, denn die normalen Steuerungsmöglichkeiten sind sehr gering. So hat die bayerische Landesregierung anfang 1972 für die Städte München, Nürnberg, Augsburg, Regensburg und Würzburg ein Verbot zur Zweckentfremdung von Wohnraum erlassen. Man hatte erkannt, daß nur eine intensive Durchmischung aller Funktionen, einschließlich des Wohnens eine innerstädtische Atmosphäre wieder schaffen kann. Gerade nach Geschäftsschluß wird der in der Altstadt wohnende zur Aktivität des Zentrums beitragen. Die Geschäftsstraße ist dann über die Ladenschlußzeiten hinaus noch mit Leben erfüllt. Leider führt die gegenwärtige bodenpolitische Situation in der BRD bei der Schaffung von neuem Wohnraum im Zentrumsbereich zu Mietpreisen, die bedauerlicherweise nur noch von Einkommensstarken Gruppen aufgebracht werden können. Eine einschneidende Bodenreform würde Abhilfe schaffen und zu einer sinnvollen Sozialstruktur führen.

Die Notwendigkeit den historischen Stadtkern als urbanistische Einheit und als organisches Glied der gesamten Stadt zu sehen, wird leider gerade bei der anlaufenden Sanierungswelle nur in Ausnahmefällen erkannt. Die Stadtsanierung bedeutet in vielen Fällen eine neue Gefahr für unsere Zentren. Manches Planungsamt beschäftigt sich mit den Analysen über soziologische, wirtschaftliche und funktionelle Verhältnisse, der kunst- und baugeschichtliche Wert eines Straßenzuges bleibt unberücksichtigt. Am Beispiel der Stadt Karlsruhe kann dies kurz erläutert werden.

Das Charakteristische des Stadtbildes sind die vom Schloß ausgehenden 9 Radialstraßen, die zu Beginn des 18. Jhd. angelegt wurden. Eine dieser Radialstraßen paßte nach Auffassung der Verkehrsplaner nicht in das neue Verkehrskonzept der Stadt.

Man erklärte den fraglichen Bereich zu einem Sanierungsgebiet, vertrieb langsam die Einwohner und konnte dann nach einigen Jahren die beabsichtigte Flächensanierung durchführen. Auf der entstandenen Freifläche legte dann zunächst der Verkehrsplaner ohne Kenntnis eines Sanierungsplanes die gewünschte vierspurige Straße mit ihrem eigenen ^{Verkehr} Gleiskörper für die Straßenbahn an. Ein Teil einer einmaligen Stadtanlage war mit Hilfe von Bundes- und Landesmitteln für immer zerstört. Erst nach dem Ausbau der Straße wurde ein internationaler Wettbewerb ausgeschrieben. Das Ergebnis mußte für die Verantwortlichen der Stadt erschütternd gewesen sein. Ein Großteil der eingegangenen Entwürfe sah eine Überbauung der neuen Verkehrsstraße vor, so daß der historische Straßengrundriß auf den alten Bezugspunkt wiederhergestellt werden könnte. Ob jedoch eine so teure Planung jemals verwirklicht wird ist zu bezweifeln. War dies nur ein planerischer faux-pas? Solche Beispiele könnten aber beliebig fortgeführt werden.

Eine letzte Gefahr, die in Zukunft unseren Straßen und Plätzen droht, soll nicht unerwähnt bleiben. Das differenzierte Straßensystem würde bei noch so sinnvoller Anwendung heillos verstopfen, wenn nicht bald der individual Verkehr zugunsten des öffentlichen Verkehrs drastisch reduziert wird. Dazu bedarf es aber eines modernen Verkehrsmittels, das den Komfort des eigenen PKW's mit der Geschwindigkeit einer Schnellbahn verbindet. Auf den Reisbrettern der Konstrukteure liegen die verschiedensten Entwürfe für leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel schon bereit. Einige sind in Erprobung, einige wenige werden gebaut. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um das Personal Rapid Transit System der BOEING Werke, oder das Activity Center Transportation System der Fordwerke handelt, ob es das Transurban System von Krauss Maffai oder das Kabinen Taxi System von Messerschmitt ist. Auch die Tatsache, daß das eine Sys-

tem auf Betonschienen mit Linearmotoren und das andere auf Aluminium Leitwegen mit Gleichstrom rollt. Entscheidend ist die Tatsache, daß diese Systeme in einer Höhe von 4-5 Metern -wie ein endloser Bandwurm- durch die Straßenräume sich schlängeln wird.

Die Straße wird in einer neuen Ebene zerstört. Diese Systeme werden in den nächsten Jahren schon in unsere Städte einbrechen; denn 1km U-Bahn kostet im Augenblick Hundertzehn Millionen DM, ein Kilometer des Cat 'Systems jedoch nur Sechs Millionen DM.

Es ist an der Zeit, daß unsere Politiker keine Lippenbekenntnisse abgeben, es ist höchste Zeit, daß von dort die Prioritäten neu gesetzt werden, damit nicht mehr der Verkehrsplaner allein, sondern alle verantwortlichen und mündigen Bürger an dieser Aufgabe mitwirken, um der Straße ihre ursprüngliche Bedeutung zurückzugeben und sie wieder mit Leben zu erfüllen!

a c

d e