

Von der autogerechten Stadt zur menschengerechten Stadt

Prof. Dr.-Ing. Harald Kipke
Technische Hochschule Nürnberg
29. November 2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir Sie dem Titel meines Vortrages entnehmen können, habe ich die Ausbaupläne des Frankenschnellwegs nicht zum zentralen Inhalt meines Vortrages gemacht. Ich werde jedoch, dort wo es sich anbietet, eine inhaltliche Verbindung herstellen.

Nach einer kurzen Klärung der Herkunft und des Begriffs der autogerechten Stadt mit einem soziologischen Schwenk versuche ich Ihnen den Paradigmenwechsel im Leitbild der autogerechten Stadt in Form von drei groben Phasen vor Augen zu führen, um dann zum Schluss einen Blick in die Gegenwart und ferne Zukunft zu werfen. Eines lässt sich aber vorab schon sagen: Das Leitbild der autogerechten Stadt ist in Nürnberg und wohl auch in den meisten deutschen Städten immer noch das Leitbild der politischen Mehrheit.

Die Autogerechte Stadt

Der Begriff der „autogerechten Stadt“ geht auf den Architekten und Stadtplaner Hans Bernhard Reichow zurück, der seine gleichnamige Publikation 1959 veröffentlichte und auch hier gleich in der Nähe seine städtebaulichen Spuren hinterließ (Parkwohnanlage Nürnberg-Sündersbühl).

Gerade wegen dieses Titels wurde Reichow als Propagandist für die darauf folgende Phase westdeutscher Stadtentwicklung auch missverstanden. REICHOW schuf zwar den Begriff aber nicht das Paradigma der autogerechten Stadt, denn das war schon in den 20er Jahren in den USA präsent und wurde von vielen seiner Zeitgenossen forciert. Der Zeitgeist dieser Jahre war geprägt von der Vorstellung der Flüssigkeit jeglichen Verkehrs im Sinne eines biologistischen Ideals. Er entsprang der Idee einer Überlegenheit des Natürlichen und Organischen im Sinne der Evolutionslehre von Darwin. Und damit sind wir schon an einem entscheidenden Punkt, der die autogerechte Stadt von der menschengerechten Stadt unterscheidet:

Es ist das Bild einer Wunschgesellschaft der Ordnung. Diese ordnungs-orientierte Sichtweise setzte sich bekanntlich besonders in konservativen Kreisen, aber auch in den technischen Berufsbildern durch. Chaos und Durchmischung, die seit Jahrtausenden städtisches Leben prägen und sozialen Austausch ermöglichen und vorantreiben, haben keinen Platz in einer solchen Vorstellung. Ich erwähne diesen Punkt, weil er erklärbar macht, warum besonders Ingenieure so denken wie sie denken. Verkehr wird von ihnen aus einer physikalisch-naturwissenschaftlich Sicht erklärt, wie Wasser oder Blut. Es ist eine fragmentierte, stark materielle Sichtweise von oben. Die Teilnehmer am Verkehr werden wie willenlose Atome in einem Gesamtsystem betrachtet. Stockungen und Stau sind für den gesamten Organismus schädlich. Die Blutkörperchen des Verkehrs bringen den Wohlstand in die Städte.

Für diese Denkweise gibt es viele Belege, wie u.a. der aus der Medizin entlehnte Begriff des (Verkehrs)infarkts. Das in den 60er Jahren erschienene das Handbuch „Grundlagen der Straßenverkehrsplanung“ verwendet ebenso medizinische Begrifflichkeiten wie „Diagnose“, „Prognose“ und „Therapie“. Der Patient Stadt sollte geheilt werden.

Die Ursache für Verkehr, nämlich die Grundbedürfnisse des Menschen, die nicht alle an einem Ort befriedigt werden können fand in diesen Überlegungen keinen Platz. Die Wahrnehmung von Verkehr als eigenständiges Betrachtungsobjekt entstand erst mit dem Aufkommen des Automobils. Bis heute meinen die Menschen mit „Verkehr“ Autoverkehr. In einem derartig mechanistischen Ordnungsverständnis von Stadt als technischen Organismus steht der Mensch als soziales Individuum mit all seinen Unzulänglichkeiten und Unterschieden hinten an.

Nur ein Beispiel: Bei keinem Modus zur Ortsveränderung sind die Geschwindigkeitsunterschiede so groß wie im Fußgängerverkehr. Fußgänger gehen mal schnell, mal langsam, bleiben stehen, um sich zu unterhalten oder zu beobachten. Alter und körperliche Konstitution sind weitere Einflussgrößen, die eine große Streubreite in den Fußgänger-Geschwindigkeiten nach sich ziehen. Das Verfrachten des Menschen in eine Blechumhüllung ist somit auch eine Art der Gleichmacherei zum Zwecke der Ordnung. Innerorts darf man eben nicht schneller als 50 fahren, aber man sollte auch nicht langsamer fahren. Autofahrer und Fußgänger haben sich im Sinne einer biologischen Gesamteffizienz der Gesellschaft an diese Regeln zu halten und es ist aus meiner Sicht kein Zufall, dass gerade der NS-Staat und reaktionäre Gruppierungen zu den stärksten Protagonisten des Autoverkehrs zählen. Die ideologische Überhöhung der Geschwindigkeit des Autoverkehrs war ganz besonders in Deutschland die stärkste Motivation zur Schaffung einer autogerechten Stadt.

Nach dem Krieg führte diese Denkweise innerhalb von 60 Jahren zu einer grotesken automobilen Rüstungsspirale, die in ihrer Konsequenz in eine Form der verkehrspolitischen Alternativlosigkeit mit katastrophalen Auswirkungen führte.

Erste Transformationsphase zur autogerechten Stadt - die Straße als ästhetisches Wunschobjekt (1950-1970):

Die deutschen Städte wiesen nach dem Krieg noch die Merkmale der Fußgänger- und ÖPNV-Stadt der Vorkriegszeit auf. Autogerecht waren lediglich die wenigen in der NS-Zeit gebauten Autobahnkilometer, die jedoch für die Städte kaum eine Rolle spielten. Bei den Stadt- und Verkehrsplanern herrschte ein Geist der Verachtung für alles Alte vor, ganz besonders in Deutschland. Endlich konnten die Prinzipien umgesetzt werden, die man bereits vor dem Krieg eronnen hatte.

Der Gedanke einer autogerechten Stadt setzte sich in Deutschland nach dem Krieg mit dem Versuch der Nachahmung der nordamerikanischen Stadt fort. Dort hatte der Autoverkehr bereits einen höheren Anteil und galt als Sinnbild der Moderne, eben exakt so, wie es die Stadtplaner der Vorkriegszeit forderten. Diese Vorstellungen gingen dem eigentlichen Bedarf häufig voraus. Ein Beispiel hierfür ist der durch die Automobilkonzerne initiierte Abbau der Straßenbahnnetze in vielen nordamerikanischen Städten in den 30er Jahren („großer amerikanischer Straßenbahnskandal“).

Auf staatlicher Ebene mischten sich Ordnungsvorstellungen von Stadt und Verkehr mit dem Prinzip der Schaffung von Wohlstand mit Hilfe des Massenkonsums von Automobilen. 1930 galt in den deutschen Städten noch eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Es verwundert daher nicht, dass das Vorläuferprojekt des Frankenschneidwegs aus dem Jahre 1920 noch angebahnt war und die Erschließung der Randnutzungen direkt von der Straße aus erfolgte.

Bereits 1924 wurde die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen gegründet, welche ein umfangreiches Instrumentarium zur Erstellung von Planungsrichtlinien zum Straßenbau schuf. Nur mit dem Trennungsprinzip der Verkehrsarten konnten innerorts die Geschwindigkeiten für den Autoverkehr weiter angehoben werden. Die vorrangige Berücksichtigung der Belange des Kfz-Verkehrs flossen damit zunehmend in die Vorgaben zur Gestaltung von Straßen im Innerortsbereich ein.

Der öffentliche Verkehr, der sich nach dem Krieg noch weitgehend durch die Straßenbahn manifestierte, wurde in dieser Phase zur aussterbenden Restgröße herabgestuft, die ohnehin mittel- bis langfristig verschwinden würde. Die Straßenbahn als öffentliches Verkehrsmittel symbolisierte zudem das verhasste Alte und widersprach der Doktrin der Modernität zumal sie den Fluss im Kfz-Verkehr störte und Jahre später ebenso von diesem gestört wurde. Daraus entstand die Vorgabe, dass staatliche Mittel für den Ausbau der Straßenbahn nur dann zur Verfügung stehen, wenn die Straßenbahn über einen eigenen reservierten Straßenraum verfügte. Da dies ohne Einschränkungen der Flächen für den bevorzugten Autoverkehr in den Innenstädten nicht möglich war, ebnete diese Regelung in den 70er Jahren den Weg zu einer umfassenden Stilllegung von Straßenbahnnetzen in deutschen Städten.

Der Autoverkehr hatte jedoch zu dieser Zeit noch nicht seine hässliche Seite gezeigt, es gab noch zu wenige Privatfahrzeuge. Nur so ist es zu erklären, dass um 1960 noch der Wille bestand, den Durchgangsverkehr möglich weit in die Stadtzentren zu führen. Es entstanden die in allen Städten bekannten Ausbaumaßnahmen meistens in oder um die mittelalterliche Stadtbefestigung, die so genannten Altstadtringe. Der Wunsch der Führung des Durchgangsverkehrs durch die Städte hindurch war geprägt von der immer noch vorherrschenden Vorstellung aus der vorindustriellen Stadt, in welcher „Verkehr“ Wohlstand versprach. Es war die Zeit, in der auch noch Tankstellen in den Zentren der Städte eine Selbstverständlichkeit darstellten.

Widerstand kam derzeit vor allem von wertkonservativ eingestellten Bürgern, denen die autogerechten Umbaupläne und die damit verbundenen Veränderungen im Stadtbild zu weit gingen. 1966 wehrten sich viele Bürger in München gegen das Vorhaben, den Altstadtring unter dem Prinz-Carl-Palais in einen Tunnel zu verlegen. Der Bau des Tunnels ließ sich zwar nicht verhindern, aber es löste bereits zu dieser Zeit kontroverse Diskussionen aus, wie viel Stadt dem Autoverkehr geopfert werden sollte. Die Fortführung des Altstadtrings in München zwischen Sendlinger Tor und Isartor wurde von den Bürgern verhindert.

Die durchwegs positive Einstellung der Planer zum Autoverkehr und zur Geschwindigkeit wird auch darin deutlich, dass Stadt- und Verkehrsplaner keine Probleme mit der Vorstellung hatten, Schnellstraßen mitten durch die Städte zu bauen, wie die Pläne zum Umbau von München oder Nürnberg aus dem Jahr 1960 zeigen.

Während in München allerdings die Pläne einer Führung des Autobahnverkehrs durch die inneren Stadtbezirke am Protest der Bürger scheiterten und später durch den Bau einer vom Stadtzentrum entfernten Ringstraße (mittlerer Ring) immer weiter zurückgestellt wurden, ist der Gedanke einer Schnellstraßenverbindung von zwei Autobahnenden auf der Fläche des ehemaligen Main-Donau-Kanals in Nürnberg ein Relikt aus dieser Zeit, das allerdings erst in einer schon fortgeschrittenen Umsetzungsphase und auch nur vorerst ausgebremst wurde. Die Pläne einer kreuzungsfreien West-Ost-Querung werden dagegen interessanterweise nicht mehr weiter verfolgt.

Die derzeitigen Vollendungspläne des FSW verheddern sich somit gleichzeitig in ihrer eigenen Widersprüchlichkeit und in ihrem Anachronismus, denn in kaum einer Stadt werden heute noch Verkehrswege so ausgebaut, dass die Gefahr besteht, unerwünschten Durchgangsverkehr so nahe an das Stadtzentrum zu führen. Dieses Vorgehen ist für einen Außenstehenden nicht erklärbar und resultiert ganz offensichtlich aus einer unterschiedlichen Wertung der Nürnberger für alles, was südlich der Bahn liegt.

Verdrängung des Unerwünschten- die Stadt als Opfergabe (1970-1990):

Mit dem erst in den 70er Jahren explosionsartig anwachsenden Autoverkehr offenbarten sich zunehmend seine Nachteile, vor allem in den Stadtzentren. Die Luftverschmutzung und Verkehrsunfälle nahmen zu. Dies führte zu einer deutlicheren Berücksichtigung der Geschwindigkeit in den Planungswerken. Nachdem eine Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Städte dem Diktum der Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs widersprach, behalf man sich indirekter fahrzeugseitiger Maßnahmen (Gurtpflicht) und ersetzte Zebrastreifen durch Lichtsignalanlagen (Ampeln).

Weiterhin wurden die Erkenntnisse zur Verkehrssicherheit auf Außerortsstraßen auf die innerörtlichen Straßen übertragen. Mehr Sicherheit durch mehr Übersichtlichkeit und Orientierbarkeit. Das bereits erwähnte Ordnungsprinzip meldete sich zurück. Heute erkennen wir es immer noch in Form von Verkehrsinseln, Fahrbahnmarkierungen und großzügigen Schilderbrücken.

Wie bereits angedeutet findet in dieser Phase bereits eine Kritik am Automobil statt. Die Wahrnehmung des Autoverkehrs ist nun nicht mehr mit ausschließlich positiven Attributen gestützt. Erstmals wird er nicht nur als Segnung, sondern auch als Belastung begriffen. Das ursprünglich Gute wird zum Schlechten, das man aus der guten Stube fernhalten möchte.

Mit der Kritik am Automobil tritt nahezu gleichzeitig eine Entpersonalisierung des Autoverkehrs ein. Es ist nicht mehr der einzelne Mensch, der sich durch die Nutzung des Automobils einen Vorteil verspricht. Es ist vielmehr die gesamte Wachstumsgesellschaft, die durch Autoverkehr genährt werden muss.

In dieser Zeit wird ein Mythos geboren: „Jeder 7. Arbeitsplatz hängt vom Auto ab“. Man könnte fast glauben, dies sei Absicht gewesen. Es markiert den Beginn der mobilen Alternativlosigkeit. Der Zuwachs des Autoverkehrs und das damit verbundene Erobern des städtischen Raumes werden von den Menschen und ihren politischen Vertretern ohne Ausnahme als eine unabwendbare und vor allem notwendige Tatsache akzeptiert. Hier drängt sich geradezu die Metapher einer Opfergabe auf. Eine Entlastung vom Autoverkehr ist nur durch das Opfer einer Ausweichroute, einer Umgehungsstraße, einer noch attraktiveren Straße an anderer Stelle möglich. Diese Vorstellung hat

sich seither ganz tief in das persönliche Weltbild der Menschen gegraben und hält bis in die heutige Zeit selbst bei den jüngeren Menschen an, wie ich bei diesem Projekt feststellen musste. Die Vorstellung, eine Verkehrsentlastung durch eine Steuerung der Verkehrsnachfrage zu erzielen, liegt vollkommen außerhalb der Vorstellungskraft der politischen Entscheidungsträger und lässt die Anwendung preispolitischer Mechanismen zur Nachfragesteuerung geradezu als ketzerisch erscheinen- seltsamerweise nicht im öffentlichen Verkehr (z.B. in Nürnberg 9Uhr-Mobicard).

Vor allem größere Städte versuchen ab 1970 städtischen Raum für die Bewohner der Stadt zurückzugewinnen. Es entstanden Fußgängerzonen in den Innenstädten und verkehrsberuhigte Zonen vor allem in Gründerzeitvierteln. Die Umsetzung erfolgte allerdings mit dem bereits genannten Opfer der Bündelung des Kfz-Verkehrs auf besser ausgebauten Verkehrsachsen. Damit wurde noch mehr Kfz-Verkehr angezogen und die Innenstädte entwickelten sich zu solitären Kommerz-Zonen.

Die durch Automobile in den Städten verursachte Luftverschmutzung wird durch fahrzeugseitige Lösungen bekämpft. Vorrangiges Ziel ist jedoch keine Reduzierung des Autoverkehrs sondern vor allem Anreize zum Kauf neuer umweltfreundlicher Kraftfahrzeuge zu schaffen. Diese Maßnahme hatte nur bedingt Erfolg, wie wir seit den letzten Abgasskandalen wissen. Jedoch wird die Idee der zügigen Erschließung der Stadtkerne durch den Autoverkehr nun nicht mehr weiterverfolgt. Stattdessen konzentrierte man sich auf die Schaffung von Straßenringen im Mittelbereich der Städte, die i.d.R. die Stadt des ausgehenden 19. Jahrhunderts umschließen. So entstanden in München der mittlere Ring und in Nürnberg der „Ring“.

Der Ziel/Quellverkehr von und zur inneren Stadt sollte zunehmend auf öffentliche Verkehrssysteme verlagert werden. Es begann damit auch der Ausbau des ÖPNV als reines Anreizsystem. Da preispolitische Maßnahmen gegenüber dem Kfz-Verkehr unterblieben, entstand damit zwar Neuverkehr im ÖPNV, aber kaum weniger Verkehr im Kfz-Verkehr. In Nürnberg nahm trotz des teuren U-Bahnbaus in den Jahren von 1989 bis 2008 die Pkw-Nutzung sogar noch zu.

Der Durchgangsverkehr dagegen war nun endgültig unerwünscht in den Städten. Es werden Autobahnringssysteme geplant, die großräumig und mit ausreichendem Abstand um die Städte herumführen und den großräumigen aber auch regionalen Durchgangsverkehr ableiten sollten. Die planerische Umsetzung dieser Außenringe war zunächst relativ einfach, scheiterte dann aber häufig an Partikularinteressen der Umlandgemeinden, so dass diese Autobahnringe sowohl um München als auch in Nürnberg/Fürth unvollendet blieben.

Auch hier werden die konzeptionellen Widersprüche eines kreuzungsfreien Ausbaus des Frankenschnellweges deutlich, der gerade für den wachsenden Lkw-Verkehr einen klaren Anreiz zur Abkürzung bietet und planerisch in Konkurrenz zu einem entsprechenden Bau oder Ausbau eines mittleren oder äußeren Straßenrings steht.

Vergraben des Unerwünschten – Tunnel als ultima ratio (1990-2010):

Mit den ausgehenden 80er Jahren zeigte der anhaltende Ausbau der öffentlichen Verkehrssysteme in vielen westdeutschen Städten bereits Wirkung, so dass der ÖPNV wieder Anteile zurückgewinnen konnte. Die Wirkung war umso deutlicher, sofern schienengebundene Systeme eingeführt oder ausgebaut wurden und parallel keine Kapazitätserweiterungen im Straßennetz stattfanden. Auch der Radverkehr erlebte eine vorsichtige Renaissance, die bis heute anhält.

Anders in den neuen Bundesländern: Dort fand bis in die ausgehenden 90er Jahre zunächst eine automobiler Nachrüstung statt, die vor allem dem ÖPNV viele Fahrgäste wegnahm. Seit der Jahrtausendwende ist jedoch auch in den neuen Bundesländern wieder eine leichte Hinwendung zum ÖPNV festzustellen, die möglicherweise aber auch durch die bis 2008 stark angestiegenen Treibstoffpreise verursacht sein könnten.

In den alten Bundesländern setzt sich der Trend der Entmystifizierung des Automobils vor allem bei den jungen Menschen fort. Inwieweit dies auch zu einem langfristig nachhaltigeren Verkehrsverhalten führt muss abgewartet werden.

Die räumliche Verlagerung mit Bündelung des Verkehrs in benachbarte Stadtbereiche stößt zwischenzeitlich auf den Unwillen immer selbstbewussterer Stadtbewohner und so bleibt als „ultima ratio“ nur noch das Versenken des lästigen Autoverkehrs in den Untergrund. Nach dem Prinzip „Aus den Augen aus dem Sinn“. Der Lösungsansatz ist zwar ungleich teurer, jedoch bietet er den politischen Instanzen die Möglichkeit Hoffnungen zu wecken, die niemals eingehalten werden können. Der vergrabene Autoverkehr im Tunnel bleibt nicht im Tunnel. Ganz im Gegenteil, es entsteht ein weiterer Anreiz für den Pkw-Nutzer in die sensibelsten Bereiche der Städte zu gelangen. In Summe (oben und unten) wird die Fläche für den Kfz-Verkehr fast immer vermehrt, denn die Fläche an der Oberseite wird i.d.R. für Tunnelrampen, Ein- und Ausfahrten und Verflechtungsstrecken zum normalen Straßensystem benötigt. Tunnelrampen sind äußerst schwierig in das Stadtbild zu integrieren und hinterlassen hässliche und lebensfeindliche Orte, so dass der Städtebau von allen Tunnellösungen nur selten profitiert. Tunnel für den Autoverkehr sind das letzte Instrument um das Leitbild der autogerechten Stadtplanung auch in der automobilen Neuzeit aufrechtzuerhalten.

Aus der Notwendigkeit für Tunnellösungen wird jedoch ein Trend erkennbar, der erste Risse am Paradigma der autogerechten Stadt zeigt: Es ist das steigende Selbstbewusstsein einer neuen elitären Stadtbevölkerung, die dem städtischen Leben wieder Vorteile abgewinnt. Die seit den 70er Jahren durch vielfältige Anreiz- und Verdrängungsmechanismen initiierte Stadtflicht (Pendlerpauschale, günstiges Bauland etc.) schuf unterschiedliche Mobilitätsmuster bei Stadt- und Umlandbewohnern. Während Umlandbewohner die Nutzung des privaten Kraftfahrzeugs i.d.R. als alternativlos kennengelernt haben, üben zwischenzeitlich rückgekehrte und neue Stadtbewohner ein häufig nicht motorisiertes Verkehrsverhalten ein. Die Stadt wird zum Anziehungspunkt und Experimentierfeld neuer Mobilitätsformen.

Die Interessen der Stadtbewohner stoßen nun direkt gegen die Interessen der Umlandbewohner und umgekehrt. Umlandbewohner wehren sich gegen neue Autobahnringe, während die Stadtbewohner alle Maßnahmen, die eine Förderung der Kfz-Nutzung begünstigen ablehnen. In letzter Konsequenz wird der Konflikt vor der Haustüre der Stadtbewohner ausgetragen, meist im Streit um die Nutzung öffentlicher Flächen für Bäume und Grünflächen oder für das Abstellen von Fahrzeugen.

Auch hier zeigt sich die Widersprüchlichkeit in den Ausbauplänen des Frankenschneidwegs, denn die Stadt Nürnberg macht sich wohl eher die Anliegen der Umlandbewohner und weniger ihrer Bürger zu eigen.

Zweite Transformationsphase – Technik als Chance für die Rückgewinnung des Städtischen (ab 2010):

Bevor wir in nun die Gegenwart kommen, nochmals eine Zusammenfassung was das Leitbild der autogerechten Stadt auszeichnet:

Es ist die vorrangige Ausrichtung des gesamten städtischen Siedlungsraumes an die Erfordernisse der störungsfreien Nutzung des Automobils. Es ist die Bereitstellung von ausreichender Fläche zur Realisierung der Geschwindigkeiten und räumlichen Ansprüchen von Automobilen. Alle anderen Aspekte und Ziele der Stadtplanung sind gegenüber diesem Anspruche nachrangig.

Unseren Ingenieurstudierenden wird dieses Prinzip bis heute -zwar nicht in dieser Schärfe- aber sinngemäß immer noch so übermittelt.

Das Leitbild einer fußgängergerechten Stadt benötigt somit diesen Gegensatz und ist ohne das Leitbild der autogerechten Stadt nicht denkbar. Der Wunsch nach mehr Berücksichtigung der Belange der Fußgänger entsprang bereits in den 80er Jahren als zunehmend deutlich wurde, was das Leitbild der autogerechten Stadt für die Fußgänger als die schwächste Gruppe der Verkehrsteilnehmer zur Folge hatte. Vielen Fußgängern ist nicht bewusst wie sehr sich ihre Reisegeschwindigkeit und damit ihr Aktionsraum durch Barrieren und Hindernisse der autogerechten Stadt, wie u.a.

- Umwegen an Kreuzungen,
- fehlende Querungsmöglichkeiten zwischen den Knotenpunkten
- Unbequeme Über- oder dunkle Unterführungen
- Lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen

verringert hat.

Aber auch in der Bauleitplanung werden die Auswirkungen einer automobilzentrierten Sichtweise deutlich, wie u.a.

- Reduzierung der Gehwegbreiten durch Park- und Busbuchten oder Einbauten, wie Masten, Schilder oder Schaltkästen
- Führung an Baustellen
- Ignoranz und Missachtung von kurzen Umweg-freien Fußwegebeziehungen in der Bauleitplanung
- Vorrangige Nutzung des Straßenrands für Parkplätze an Stelle von Alleebäumen als Schattenspendler

Die Stadt Nürnberg schafft Abstellmöglichkeiten für Fahrräder jedoch nicht auf ehemaligen Pkw-Parkplätzen sondern auf Kosten der Flächen für den Fußgänger. Man erkennt immer noch den Fingerabdruck der autogerechten Stadt. Vor diesem Hintergrund ist es geradezu ein Wunder, dass heute immer noch so viele Wege zu Fuß zurückgelegt werden.

Das Leitbild der menschengerechten Stadt ist noch vergleichsweise sehr jung und vor allem nur ein Leitbild. Mit „menschengerecht“ wird die Ausrichtung der Stadt- und Verkehrsplanung an den Bedürfnissen und sinnlichen Wahrnehmungen des Fußgängers bezeichnet.

Das Zufußgehen ist die älteste und ursprünglichste Art der Fortbewegung und zwischenzeitlich sogar ein vielfältiges Forschungsobjekt nicht nur der Stadt- und Verkehrsplanung sondern auch der Soziologie, der Psychologie oder der Medizin geworden.

Vordenker einer fußgängergerichten Stadt gab es schon seit den 80er Jahren. Jedoch lief die Argumentation der Vertreter einer anderen Planungsphilosophie zunächst eher gegen das Auto als für den Fußgänger, was eine frühere Akzeptanz tendenziell erschwerte. Die Protagonisten des Fußgängers als gleichberechtigten oder sogar vorrangigen Verkehrsteilnehmer wurden daher in dieser Zeit häufig eher als Bremser des Fortschritts und Ewig-Gestrige angesehen und nicht als Vorbereiter einer neuen Zeit, die unser bisheriges Denken über Verkehr vollständig in Frage stellt.

Von staatlicher Seite gibt es kaum Unterstützung. Die Berücksichtigung von Fußgängerbelangen hätte ja unter Umständen eine Umverteilung der Flächen im Stadtraum zugunsten der Fußgänger bedeutet - also einen Rückbau von Flächen für das Automobil. Für den Rückbau von Flächen des Autoverkehrs gibt es jedoch kein Fördergeld, was durchaus einen ökonomischen Aspekt beinhaltet, schließlich durfte die Verkehrspolitik keinesfalls die Wachstumsbelange der Automobilindustrie missachten. Eine automobilfreundliche Denkweise beeinflusst deshalb bis heute die Entscheidungen der Städte.

Es ist derzeit recht spannend, wann der gesellschaftliche Boden so reif ist, dass das Leitbild der menschengerechten Stadt eine Chance auf Realisierung erhält. Es gibt zumindest in ganz neuer Zeit Anzeichen, dass ein Wandel derzeit vor allem von der jungen Generation angetrieben wird. Es ist die Generation, die das Urbane wieder schätzt und auch zunehmend einfordert. Die von der Wirtschaft immer wieder geforderte Flexibilität der Arbeitnehmer schlägt nun auf ihre Weise zurück. In einer flexiblen Gesellschaft wird jeder Besitz als Belastung und einschränkend empfunden, das gilt auch für das Automobil. Neue Formen der Mobilität, die ohne privates Fahrzeug auskommen, werden vor allem von dieser Generation getestet.

Moderne Telematik-Anwendungen, die ursprünglich für den Kfz-Verkehr entwickelt wurden (Navigationssysteme) haben in Verbindung mit mobilen Applikationen (Apps) auf Smartphones den ursprünglichen Wettbewerbsnachteil des ÖPNV (Abfahrtsort- und Abfahrtszeitinformation) gegenüber dem Automobil nahezu aufgehoben, während der Kfz-Verkehr nur eingeschränkt oder gar nicht davon profitieren konnte. Es gibt Hinweise, dass Navigationsgeräte vermehrt zu Staus führen. Darüber hinaus eröffnen mobile Applikationen riesige Lösungsmöglichkeiten zur Erfüllung auch spontaner Mobilitätswünsche ohne die Anschaffung und Haltung eines eigenen Kraftfahrzeugs. Wenn die emotionalen Gründe für den Besitz eines Pkw entfallen, kann in Zukunft wohl auf private Automobile vollständig verzichtet werden.

Unsere Städte werden durch elektrisch angetriebenen Privatfahrzeuge zwar sauberer, aber nicht fußgängerfreundlicher, da sie die gleiche Fläche beanspruchen wie ein herkömmliches Auto. Aber sie können im Stau stehen ohne dass daraus ein umweltpolitisches Argument für eine Verflüssigung des Autoverkehrs hergeleitet werden kann.

Zwischenzeitlich rücken auch bislang unter Fachleuten längst bekannte aber immer noch konsequent ignorierte wissenschaftliche Erkenntnisse in das kollektive Bewusstsein: Wenn mit dem Bau oder Ausbau einer Straße eine Reduzierung des Zeitaufwands realisiert werden kann, zieht dies neuen Kfz-Verkehr nach sich.

Wie das Beispiel Nürnberg zeigt, sind wir jedoch noch nicht so weit. Die über Jahrzehnte eingeübten Verhaltens- und Denkweisen sind gerade bei älteren Menschen sehr stabil und beeinflussen oft maßgeblich die Entscheidungsfindung in einer Stadt. Ein wirklicher Paradigmenwechsel zur fußgängerfreundlichen Stadt ist erst dann konstatierbar, wenn die Aufwertung von Flächen für Fußgänger in den Städten nicht durch eine Abwertung von städtischer Flächen an anderer Stelle erfolgt.

Auch bei den Ausbauplänen für den FSW zeigt sich ein Wandel: Während noch vor 20 Jahren die Planungen für einen kreuzungsfreien Ausbau des FSW ohne großen Widerstand durchgesetzt hätten werden können, muss heute bereits ein recht großer visueller Aufwand getrieben werden, um die Bürger von den vermeintlichen Vorteilen des Ausbaus zu überzeugen. Instrument der Grafiken ist hierbei interessanterweise die Kombination von GRÜN und schnellem Autoverkehr. Es wird die harmonische Verbindung von schnellem Autoverkehr und langsamen Fußgängerkehr suggeriert. Leider haben diese Bilder nur sehr wenig mit der zu erwartenden Realität zu tun, zumal hauptsächlich der Lkw-Verkehr diese neue Abkürzung nutzen wird. Zudem sind viele Abschnitte der Straße gar nicht zu begehen, da sie dort anbaufrei und für Fußgänger nicht zugänglich sind.

Insgesamt soll wohl ein Bild entstehen, das die Landschaft zusammen mit der Schnellstraße in die Stadt hineinzieht. Die visuelle Aufwertung der Luftigkeit der Landschaft suggeriert hier einen Bereich, der am Stadtrand oder ganz außerhalb der Stadt vermutet wird. Mit Abgasen und Feinstaub soll auch gleich die frische Landluft ins Zentrum Nürnbergs gebracht werden. Auch wenn Ihnen meine Ausführung etwas zynisch vorkommen, so drängen diese Bilder eine bestimmte Interpretation auf: Exakt solche Bilder gingen vor 100 Jahren dem Bau der nordamerikanischen Freeways voraus.

Fazit

Hinsichtlich der zukünftigen Bewältigung unserer Mobilitätsbedürfnisse befinden wir uns gerade am Anfang eines tiefgreifenden Transformationsprozesses, dessen Ende noch nicht erkennbar ist. Je unsicherer aber die Zukunft, desto mehr sollte davon abgerückt werden, bauliche Tatsachen zu schaffen, die später nur schwer umkehrbar sind.

Die derzeitigen Planungen zum Ausbau des FSW folgen unzweifelhaft noch dem Paradigma der autogerechten Stadt. Sie zeigen die vollständige Unterordnung des Städtischen unter eine technokratisch-ambitionierte Verkehrsplanung. Man gewinnt fast den Eindruck, Nürnberg hat sein Image der Industriestadt südlich der Bahn noch nicht abgelegt und tut sich deshalb besonders leicht, dieses Restindustrie-Areal einer Schnellstraße zu opfern.

Die Studierenden sind da, um exakt an dieser Stelle nicht dem Automobil sondern dem Städtischen eine Chance zu geben. Ich wünsche mir von unseren Studierenden möglichst viele kreative Ideen, wie wir diesen wertvollen Teil unserer Stadt den Anwohnern und Flaneuren zurückgeben können.

Nutzt die Chance auf Stadt!

