

Ursula Baus

Das Ende der autogerechten Stadt

Raus mit dem Blech aus der Stadt, weg mit der Pendlerpauschale, Verbot der Hausfrauenpanzer in der Innenstadt. Solche Radikalität gegen das alte Leitbild „autogerechte Stadt“ scheint nicht Sache der DASL zu sein, obwohl weltweit mit neuer Mobilität experimentiert wird – ein Bericht von der diesjährigen Tagung der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung.



Heidelberg, Stadtmitte: Wer hier einfach nur zu Fuß unterwegs ist, hat kaum noch Chancen, zwischen den abgestellten Fahrzeugen jeglicher Art seinen Weg zu finden. Schluß mit lustig: Autos müssen raus aus den Städten – daran arbeiten sogar manche Automobilhersteller, die DASL eher nicht. (Bild: Ursula Baus)

Wer dieses Jahr die DASL-Tagung zum Thema „Stadt und Auto“ besuchte, wollte eigentlich etwas darüber erfahren, wie sich unsere Städte, nachdem sie vom Blech, vom Lärm und vom Dreck der Privatkarosser weitgehend befreit worden sind, entwickeln können. Auch war man auf den Deutschen Städtebaupreis neugierig, der unter dem Motto „Neue Wege in der Stadt“ stand. Doch weit gefehlt: Tagungsprogramm und Referenten verliefen sich im Business as usual.



Eine Zeichnung aus den 1960er Jahren diente der DASL als Tagungs-Embleme: In einem gewaltigen Geflecht aus Straßen und Bahnen fahren ein paar wenige Autos, Fußgänger gibt es nicht. Die „autogerechte Stadt“ erweist sich heute als Geisterbahnidee, wobei man die Geister, die man rief, nicht wieder los wird.

(Zeichnung: Klaus Bürgle, Stuttgart)

Prognosen und Radikalität

Die Prognosen zur Verkehrszunahme in den nächsten zwanzig Jahren sind verheerend.¹⁾ Mit einhergehender Luftverschmutzung, Lärmterror und Aggression im Fahrverhalten kündigt sich global ein Kollaps an, dessen Vorläufer man bereits heute erlebt. Die DASL scheint diesen Prognosen zur *self fulfilling prophecy* verhelfen zu wollen. Denn statt alles für die Fragen anzubieten, wie die Stadt ohne Auto funktioniert, wie Gütertransport anders organisiert werden könnte, wie Menschen ohne die Dreckschleudern der Autoindustrie mobil bleiben können, stand bei der Tagung umgekehrt im Vordergrund, wie das Auto in der Stadt auch in Zukunft funktionieren kann.

Man durfte sich deswegen wohl nicht wundern, dass mit Hans Christian Reuss ein leidenschaftlicher Autofan als Redner eingeladen war, welcher als Cheflobbyist der Automobilindustrie brillieren könnte. Der Professor für Kraftfahrzeugmechatronik an der Uni Stuttgart präsentierte mit süffisanter Arroganz ein Szenario, das die gesamte Thematik realistisch auf den Punkt brachte. Da freut sich einer wie ein Bübchen, dass es seiner Zunft mit irrem Aufwand gelungen ist, den Porsche in 2,7 (oder weniger?) Sekunden von 0 auf 100 zu bringen. Das sei schön. Für den wirtschaftlichen Erfolg der Elektromobilität habe man von der Bundesregierung 4 Milliarden Euro Unterstützung gefordert, aber nur eine Milliarde zugesagt bekommen.

Möge er, denkt man, doch bitte seine Forschungsziele nicht mehr in der Porschebeschleunigung suchen, sondern sich an der E-Mobilitätsinfrastruktur beteiligen. Und ein paar Milliarden für die Stromspeicherforschung fordern. Tja, so der Wissenschaftler Reuss, dass Tesla mit einem anderen Konzept Erfolge verzeichne – also, die deutsche Gangart sei eben eine gründlichere. Konnte man peinlicher darstellen, dass die Konkurrenz hier an der deutschen Autoindustrie gerade ruckzuck vorbeizieht?

1) Zur Prognose 2025 des BMVI > hier



Oben: Hubbs, ärgerlich: Die Garage ist zu klein für den neuen Hausfrauenpanzer.

Rechts: Die innerstädtische „XXL-Garage“ verschärft das Problem der viel zu großen SUVs, anstatt es stadtvträglich zu lösen.
(Bilder: Ursula Baus)



Politik kann handeln

Es war der oft gescholtene Verkehrsminister von Baden Württemberg, Winfried Herrmann, der mit bemerkenswerter Deutlichkeit die Probleme in großem, umwelt- und alltagsrelevantem Zusammenhang ansprach – ohne eine erhebliche Reduzierung des Autoverkehrs geht es nicht. Und ausgerechnet ein Mitarbeiter von Daimler unterstützte ihn argumentativ. Im Karlsruher Oberbürgermeister Frank Mentrup sah Herrmann einen Kommunalpolitiker neben sich, der sehr konsequent an der Reduzierung des Autoverkehrs in seiner Stadt arbeitet, und in Elisabeth Merk eine versierte Praktikerin im Durchsetzen stadtpolitischer Ziele.

Der Abschied von der Ideologie der autogerechten Stadt ist unausweichlich, sollen Städte als Wohn- und Lebensräume langfristig überleben. Wo die Politik des Deutschen liebstes Kind, das Auto, und damit den Autofahrer in seine Schranken weist, agiert es zunächst einmal unpopulär. Stellplatzverordnung ändern, Pendlerpauschale abschaffen – das mögen keine Wählerfangstrategien sein. Doch Erfolge in Tübingen, München, Freiburg und anderen Orten zeigen, wohin sich die Mobilität unweigerlich entwickeln muss. Wo, wenn nicht in Deutschland, der Wiege des Autos, ließe sich modellhaft die Mobilität des 21. Jahrhunderts entwickeln? Dieses Thema ging die DASL nicht konsequent an. Auch fragte man sich, wen die DASL mit ihren Impulsen wie erreichen möchte. Ihr Einfluss auf die Stadtentwicklung ließe sich gewiss stärken, wenn sie einer breiten Öffentlichkeit die Dramatik ihrer Sujets vermitteln wollte.



Weltquartier in Hamburg
(Bild: IBA Hamburg, Kai Michael Dietrich)



Hofstatt in München
(Bild: Hofstattareal)

Neue Wege in der Stadt ?

Im Vorfeld der Tagung vergab die DASL den **Deutschen Städtebaupreis**, den die Wüstenrot Stiftung unterstützt, mit zwei ersten Preisen, drei Auszeichnungen, drei Belobigungen und fünf Sonderpreisen. Der 1980 von Ulrich Conrads und der Bank für Gemeinwirtschaft ins Leben gerufene Preis wurde 2000 bis 2004 von der SRL-Vereinigung betreut. Nur selten wurden zwei oder mehr erste Preise vergeben – 2014 teilen sich das IBA-Projekt „Weltquartier“ in Hamburg-Wilhelmsburg (Bilder und Infos >hier) und die Münchner Stadtverdichtung „Hofstatt“ (Bilder und Infos >hier) den ersten Rang. Es gab **Auszeichnungen für**: Bad Hersfeld, Schilde-Park, Potsdam; Gartenstadt Drewitz; Wettstetten, Neue Ortsmitte. Und **Belobigungen**: Erfurt, Quartiersvitalisierung „Die Schottenhöfe“; Hamburg-Wilhelmsburg, Neue Mitte Wilhelmsburg; Hannover, Hanomag – Neue Lebens- und Arbeitswelten im Industriedenkmal; Ilmenau, Neubau Technologieterminal; München, Ganzheitliche Quartiersentwicklung Piusplatz; München, Energetische Modernisierung und Lückenschließung Zornedinger Straße; Weimar, Herderplatz.

Der **Sonderpreis „Neue Wege in der Stadt“** ging an Erfurt, Neugestaltung Fischmarkt. **Ausgezeichnet** wurden Berlin, Park am Gleisdreieck, und Kassel, Ausbau Goethe- und Germaniastraße. **Belobigt** wurden Eppingen, Öffentliche Räume der Brettener Vorstadt; Raunheim, Geh- und Radwegbrücke über den Ölhafen; Lebach, Bitscher Platz und Umgebung sowie Leipzig, Umgestaltung Richard-Wagner-Platz.

Es sieht so aus, als sei ganz Deutschland politisch korrekt mit Projekten in den Preiskategorien berücksichtigt worden. Weniger wäre vielleicht mehr gewesen, wenn eine klare Botschaft vom Preis ausgehen sollte.

www.staedtebaupreis.de

