

Stadt heißt Dynamik ...

von **Weert Canzler**



Weert Canzler | Foto: privat

... und Shared Space passt deshalb nicht zur vitalen Stadt. Shared Space ist ein sympathisches Konzept. Weniger Schilder, reduzierte Geschwindigkeiten, gleiches Recht für alle Verkehrsteilnehmer und ein „In-die-Schranken-Weisen“ des Autos sollen das menschliche Maß auf die Straßen und Plätze zurückbringen. Der Geist der Beschleunigung soll zurück in die Fläche. Klingt gut, funktioniert aber nur bedingt.

Es kann nur in kleinen Orten klappen, in Dörfern und Kleinstädten. Vielleicht gehts noch in einigen städtischen Wohngebieten, am ehesten noch in Gründerzeitvierteln mit engen Verkehrsflächen. Aber dann ist auch Schluss mit der Idylle. Denn die große Stadt ist dynamisch, voller Konkurrenzen um Raum. Sie ist widersprüchlich und verlangt eine anstrengende „Ambivalenz-Toleranz“ von ihren Bewohnern. Die moderne Gesellschaft treibt auseinander, sie individualisiert sich. In erster Linie in den großen Städten. Jeder und jede geht eigene Wege. So ist die Geschwindigkeit des Gehens in großen Städten höher als in kleinen Ortschaften. Urbanisierung verträgt sich nicht mit Entschleunigung. Viele Angehörige aus den Mittelschichten, die dem Traum vom „Häuschen im Grünen“ nachhängen, fliehen deshalb die Stadt. Paradoxerweise tragen sie als Pendler dazu bei, die genutzten Wege zu Transiträumen zu entwerfen, sie sind selbst Teil des Problems.

Trotz guter Absichten: Die vitale Stadt lässt sich planerisch nicht verlangsamen. Zonen der

Verkehrsberuhigung lassen sich nicht unbegrenzt ausweiten. Finden wir uns damit ab, dass es nicht überall in der Stadt relaxed zugeht. Statt Frustrationen mit aufwändigen Shared-Space-Experimenten zu erzeugen, sollten wir uns mehr um den öffentlichen Verkehr kümmern, um seine Verknüpfung mit dem Fahrrad und um neue Dienstleistungen rund um das öffentliche Elektroauto. Mit einem gestärkten öffentlichen Verkehr, mehr Fahrrädern und mit effizient genutzten kleinen Elektroautos wird es nicht langsamer zugehen in der Stadt, oft wahrscheinlich sogar zügiger. Denn das zum Stehzeug mutierte private Auto, in dem statistisch nur 1,3 Personen sitzen, umgeben von vier, fünf oder mehr Sitzplätzen und tonnenschwerem Ballast, verliert so an Bedeutung. Gewinner ist die vitale Stadt.

Weert Canzler | Studium der Politikwissenschaften, Wirtschaftswissenschaften und Jura an der FU Berlin. Promotion in Soziologie an der TU Berlin. Mitbegründer der Projektgruppe Mobilität am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung und seit 2009 Senior Researcher in der Forschungsgruppe Wissenschaftspolitik. Herausgeber zahlreicher Publikationen zum Thema Verkehrspolitik.

Integration von Straße und Stadtraum

von **Hermann Knoflacher**

Die Straße ist immer ein Sozialraum für alle gewesen. Der öffentliche Raum in Siedlungen war Ergebnis und Voraussetzung für Sozialbeziehungen. Siedlungen nach menschlichem Maß waren die logische Folge. Plätze waren durch Straßen und Gassen mit vielfältigen Funktionen und hoher Aufenthaltsqualität als integrale Bestandteile der begrenzenden Bebauung verbunden und so schon immer das, was heute richtigerweise mit Shared-Space-Konzepten neu erzeugt werden soll. Sie waren Teil des Lebensraums für alle Altersschichten und sozialen Gruppen, deren Sicherheit durch die Bewohner selbst garantiert wurde. Diese nachhaltigen Strukturen beweisen die gelungene Integration in den Naturraum wie auch in das Sozialgefüge. Begrenzt verfügbare Energie für Mobilität zwang zu intelligentem und sparsamem Umgang mit dem öffentlichen Raum. Der soziale

Umgang ergab sich durch die in allen Richtungen gleiche Geschwindigkeit der Fußgänger, mit der die Menschen verantwortlich umgehen können.

Mit den technischen, durch externe zusätzliche Energie angetriebenen Verkehrsmitteln wurde diese über Jahrtausende erzielte Optimierung des öffentlichen Raumes im 19. Jahrhundert gestört und im 20. Jahrhundert durch den massenhaften Autoverkehr zerstört. Mythen des Verkehrswesens wie „Wachstum durch Mobilität“ oder „Zeiteinsparung durch Geschwindigkeit“ verdunkelten die Gehirne der Experten, Politiker und der Gesellschaft. Man übersah, dass Autofahrten nur andere Mobilitätsformen verdrängten und dabei der Reichtum der Nähe verloren ging. Der einst belebte öffentliche Raum wurde unter parkenden Fahrzeugen und bewegten Maschinen begraben. Die lebendige Stadt stirbt in dem Maß, in dem sich in ihrem Organismus Parkplätze an all jenen Orten festsetzen, an denen menschlichen Aktivitäten Vorrang haben sollten. Die Stadt beginnt zu leben, entfernt man dieses Virus aus ihren Zellen und damit die Geschwindigkeiten aus ihren Straßen. Diese Straßen und Straßenräume werden dann wieder zu Lebensräumen selbstbestimmter Menschen, unabhängig von der Prothese Auto und vom Tropf der Erdölkonzerne.

Hermann Knoflacher | emeritierter Professor für Verkehrsplanung und -technik der TU Wien. Als Vertreter der „Sanften Mobilität“ erregte er Aufsehen mit seinem Konzept des „Gehzeugs“, einem Holzrahmen für Fußgänger, der den Platzbedarf eines Autos demonstriert. 2009 erschien „Auto Virus. Eine Geschichte der Zerstörung“.

Hermann Knoflacher | Foto: G. Emberger

