

Es gibt auch erhaltenswerte Zeugen aus der Zeit der autogerechten Stadt, wie die Hochstraße in Düsseldorf, der sogenannte Tausendfüßler. 1962 erbaut, stand er bis vor kurzem unter Denkmalschutz, bevor er im letzten Jahr doch abgerissen und durch ein aufwendiges Tunnelsystem mit vielen Rampen ersetzt wurde. Der Tausendfüßler war städtebaulich ambivalent: Einerseits

lag unter ihm ein unwirtlicher Ort, mitten in der Stadt, andererseits war die Hochstraße im Ensemble mit Jan-Wellem-Platz und Dreischeiden-Hochhaus ein typischer Zeuge der 60er Jahre. Das Bauwerk selbst beeindruckte durch seine schlanke Form – ein (abgerissenes) Denkmal der autogerechten Stadt?

Foto: Kay Röhlen



Die autogerechte Stadt ist heutzutage ein ähnlicher Schreckensbegriff wie Urbanität durch Dichte. Straßendurchbrüche, Stadtautobahnen und Hochstraßen haben weder für Autofahrer noch für die anderen Stadtnutzer eine Verbesserung gebracht: Die einen stehen im Stau, die anderen müssen sich nur zu oft mit den unschönen Restflächen begnügen. Wir stellen deutsche Städte vor, die gemeinsam mit ihren Bürgern den Rückbau wagen – und zeigen zwei mutige Initiativen gegen das Autochaos in Antwerpen und Athen

.de Dazu auf Bauwelt.de | Bildstrecke: Aufstieg und Niedergang der Hochstraßen in Düsseldorf und Ludwigshafen

Ein ungeliebtes Erbe

Text Hartmut Topp, Ralf Huber-Erler

„Die autogerechte Stadt“ war 1959 der Titel eines durch das Bundesministerium für Wohnungsbau geförderten Buches. Autor Hans Bernhard Reichow schrieb: „Seit Jahrtausenden hat sich der Verkehr noch nie so völlig verändert und so eindeutig einen neuen Stadtgrundriss verlangt wie heute.“ Reichow beklagt, dass „schon beim Aufbau der kriegszerstörten Städte manche Chancen verpasst“ wurden. Die „neue Durchbruchstraße“ in Ulm feiert er als „sinnvolle Bezogenheit zwischen Verkehrsplanung und den historischen Baudenkmalern“ mit der „optischen Erschließungs- und Gestaltungsmacht der neuen Verkehrsbahnen“. Das war keine Einzelmeinung: Eine ganze Architektengeneration hatte die Kriegszerstörungen als große stadtplanerische Chance begriffen. Le Corbusier war ein prominenter Vertreter der ideologischen Wegbereiter der autogerechten Stadt. Verkehrs- und Stadtplaner übersetzten diese Ideen in den verkehrstechnischen Funktionalismus der sechziger und siebziger Jahre. Das Leitbild der autogerechten Stadt war mehr oder weniger gesellschaftlicher Konsens.

Diese Ära hat uns ein langlebiges bauliches Erbe bar jeder Baukultur hinterlassen: Straßendurchbrüche wie in Ulm (S. 32), Hochstraßen wie in Ludwigshafen (S. 34) und Stadtplätze als Parkplätze oder Verkehrsverteiler bedienen die vermeintliche Funktionalität der autogerechten Stadt – und das nicht nur in Ulm, Ludwigshafen, Pforzheim oder Kaiserslau-

tern, woher die Beispiele auf den folgenden Seiten stammen. Ulm gibt es fast überall, so zum Beispiel in Berlin: Mühlen-damm, Dresden: St. Petersburger Straße, Düsseldorf: Berliner Allee, Frankfurt am Main: Berliner Straße, Hamburg: Ost-West-Straße, Hannover: Cityring, Karlsruhe: Kriegsstraße, Köln: Nord-Süd-Fahrt, Saarbrücken: Saarufer-Autobahn A 620, Stuttgart: Konrad-Adenauer-Straße, um nur einige zu nennen. Und innerstädtische Hochstraßen gibt es immerhin noch in etwa einem Dutzend deutscher Städte, wie Bielefeld, Bremen, Halle, Hannover, Ludwigshafen, Mainz, Mühlheim an der Ruhr, Siegen oder Wetzlar.

Heute ist die städtebauliche Reparatur von Stadtautobahnen, Hochstraßen und Durchbrüchen, Hauptverkehrsstraßen, großen Straßenkreuzungen und Verkehrsverteilern ein wesentlicher Schlüssel zur Rückgewinnung urbaner Qualität.

Ulm: Neue Mitte auf altem Stadtgrundriss

Die Ulmer Altstadt wurde 1944 zu etwa 80 Prozent zerstört. Mitte der fünfziger Jahre entstand – recht einvernehmlich – die Schneise der vierspürigen Neuen Straße. Die Verkehrsbelastung stieg kontinuierlich. Anfang der siebziger Jahre dann wurde der Stadtgesellschaft die Unverträglichkeit einer solchen Straße zwischen Ulmer Münster und Rathaus bewusst. Es folgte eine Zeit der fruchtlosen Tunnelpläne, die erst 1991



1977



2008



Von der brachialen Verkehrsachse zum nutzbaren öffentlichen Raum: Die neue Mitte Ulm gilt als Musterbeispiel heutiger Stadtrenovierung

Fotos: Stadtarchiv Ulm

durch einen eindeutigen Bürgerentscheid (81,5 Prozent gegen den Tunnel, bei einer Beteiligung über 50 Prozent) gestoppt wurden.

Die Neuorientierung der Ulmer Verkehrs- und Stadtentwicklung begann umgehend, mit einem Runden Tisch aus Bürgerinitiative, Gemeinderatsfraktionen, Industrie- und Handelskammer, Gewerkschaft und Naturschutzverbänden. Dessen Ergebnisse waren ein konsequenter Ausbau des ÖPNV, eine verkehrsberuhigte Innenstadt sowie die Erkenntnis: „Verkehrsbau ist Städtebau!“. Mit seinem „neuen Dialogmodell von Bürgerschaft und Stadtpolitik“ (Alexander Wetzig) war Ulm Anfang der neunziger Jahre Vorreiter einer neuen Planungskultur. Nächste Meilensteine waren ein städtebaulicher Ideenwettbewerb 1998, die im öffentlichen Stadtdialog aufbereiteten Wettbewerbsergebnisse und das im Sommer 2000 gestartete Bebauungsplanverfahren. Von 2002 bis 2007 wurde die „Neue Straße“ drastisch reduziert. Auf dem alten Stadtgrundriss entstanden in moderner Architektur u.a. die Kunsthalle Weishaupt, das Kaufhaus Münsterort und eine Sparkasse, darunter eine Tiefgarage mit 600 Stellplätzen.

Das Ulmer Ergebnis ist bundesweit beispielgebend. In der zweispurigen Tempo-30-Straße (jetzt Tempo 20) werden Fahrbahn und Gehwege weich voneinander getrennt. Sie kann ohne Ampeln oder Zebrastreifen an jeder Stelle gequert werden, obwohl Fußgänger nach der Straßenverkehrsord-



In einem aufwendigen Beteiligungsverfahren konnten die Ludwigshafener Anfang des Jahres vier verschiedene Konzepte für Sanierung oder Rückbau der Hochstraße bewerten. Rechts oben eine Variante mit, rechts unten eine ohne die Hochstraße.



nung hier keinen Vorrang haben. Das Miteinander von vielen Fußgängern und ca. 15.000 Autos pro Tag funktioniert. Der Straßenraum macht nun den Eindruck eines Wohnzimmers der Stadt, und im Wohnzimmer verhält man sich meist gesittet.

Ludwigshafen: Stadtboulevard statt Hochstraße

Das Ludwigshafener Hochstraßensystem folgt amerikanischen Vorbildern. Mit der Einweihung des ersten Teilstücks 1959 war es eines der ersten in Europa und wurde entsprechend gefeiert. Die 1,8 Kilometer lange Hochstraße Nord wurde 1981 fertiggestellt. Jetzt ist sie marode und müsste für rund 330 Millionen Euro (Stand Frühjahr 2013) saniert bzw. wieder aufgebaut werden. Die Straße wird von ca. 40.000 Kfz pro Tag genutzt, davon ist der größere Teil für die Innenstadt Durchgangsverkehr zur BASF und nach Mannheim.

Die Stadtverwaltung sieht den „Sanierungsfall als Chance für die Stadtentwicklung“ und möchte die Hochstraße in einen ebenerdigen Stadtboulevard umwandeln, der jedoch genausoviel Verkehr aufnehmen soll. Auf eine Machbarkeitsstudie (FIRU und R+T) folgte eine ingenieurtechnische Untersuchung, die die Sanierung der Hochstraße mit dem Bau des vierspurigen Stadtboulevards verglich. Wichtige Aspekte dabei sind Kosten und Finanzierung, denn die Stadt ist Baulastträger. Den rund 330 Millionen Euro für den Wiederaufbau der



Nach gut 30 Jahren müsste die Ludwigshafener Hochstraße Nord jetzt saniert werden – für 330 Millionen Euro. Der Umbau in einen Stadtboulevard ist deutlich günstiger.

Foto: Christoph Blüthner, Renderings: Stadt Ludwigshafen

Die Ludwigshafener Hochstraßen wurden begeistert gefeiert. Sie zählten zu den ersten in Europa



Die neue Schlossberg-Auffahrt dominiert seit dem Krieg Pforzheims historische Mitte. Nach langen Diskussionen soll sie nun für Autos gesperrt werden.

Fotos: Stadtarchiv Pforzheim, Pläne: Stadt Pforzheim

1946

Wie in Pforzheim, so auch anderswo: Aus den schmalen Gässchen der Altstadt wurden luftige Schneisen

Hochstraße stehen ca. 270 Millionen für den Stadtboulevard einschließlich des Abbruchs der Hochstraße gegenüber. Neben den geringeren Kosten sprechen auch städtebauliche Kriterien eindeutig für den Boulevard, der die selbe Verkehrsleistung erbringen kann.

„Mit Blick auf das allgemeine öffentliche und mediale Unbehagen angesichts größerer öffentlicher Infrastrukturvorhaben in Deutschland“ entschloss sich die Stadtverwaltung zu einer frühen und umfassenden Bürgerbeteiligung mit Social Media, einer Website, Veranstaltungen, einer stadtweiten Plakatierungskampagne und einer an alle Haushalte verteilten Sonderausgabe des Stadtmagazins. Die Bürger konnten Anfang des Jahres vier Straßenvarianten – zwei mit, zwei ohne Hochstraße – nach verschiedenen Kriterien wie u.a. Bauzeit, Kosten, Raumgefühl und Verkehr bewerten. Je nach Themenkomplex befürworteten zwischen 61 und 78 Prozent der Befragten die ebenerdige Stadtstraße. Im März stimmten dann auch 49 von 55 Stadtratsmitgliedern für den Abriss der Hochstraße.

Es wird davon ausgegangen, dass die Baumaßnahmen etwa zehn Jahre in Anspruch nehmen werden. Neben den enormen Kosten rechnet man mit erheblichen Eingriffen in das gesamte Umfeld. Das Erbe der autogerechten Stadt ist also nicht nur städtebaulich brisant, sondern im Einzelfall auch extrem teuer.

Pforzheim: Schlossberg ohne Schlossberg-Auffahrt

Auch Pforzheim leidet heute noch unter dem autogerechten Wiederaufbau seiner Innenstadt nach dem verheerenden Bombenangriff vom 23. Februar 1945. Ein besonders prägnantes Beispiel damaliger Planungsmentalität ist die Anfang der sechziger Jahre gebaute Schlossberg-Auffahrt.

Der Schlossberg mit der Schlosskirche ist die Keimzelle und zusammen mit dem Marktplatz die historische Mitte von Pforzheim. Vor der Zerstörung war das Schlossberg-Quartier Teil der Altstadt mit ihrem Netz schmaler Gassen. Jetzt wird es von der Schlossberg-Auffahrt dominiert. Als Fremdkörper im historischen Stadtgrundriss stört diese das städtebauliche Potenzial des topografisch, historisch und kulturell sensiblen Bereichs. Die Auffahrt ist bisher Teil des Innenstadtrings mit einer Verkehrsbelastung von ca. 13.500 Kfz und ca. 140 Bussen des regionalen ÖPNV pro Werktag. Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt von 2010 definierte zur Entlastung der In-



1966

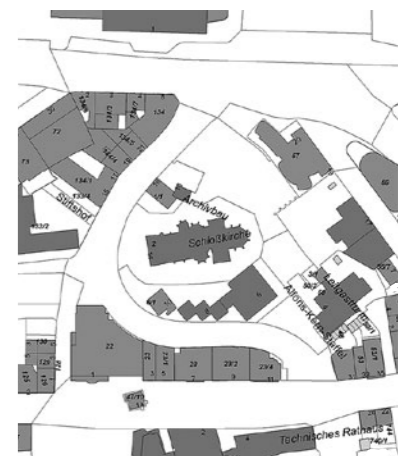
nenstadt zwar einen neuen, im Süden und Osten weiter gefassten, Innenstadtring auf bestehenden Straßen, hielt aber an der Schlossberg-Auffahrt als Teil des „Parkrings“ für das Parkleitsystem fest. 2012 wurde die Straße in einem Werkstattverfahren zur baulichen Neuordnung der östlichen Innenstadt grundsätzlich in Frage gestellt.

Eine Sperrung der Schlossberg-Auffahrt würde Teile des erweiterten Innenstadtrings mit mehr Verkehr belasten. Wie eine Studie zum Verkehrskonzept der Innenstadt (topp.plan und R+T) zeigt, wäre dieser jedoch an fast allen Knotenpunkten durch Anpassungen in der Signalsteuerung und Änderung der Spuraufteilung zu bewältigen, nur an einem käme es in Spitzenzeiten zu (unkritischen) Verkehrsverlagerungen. Die Sperrung für den motorisierten Individualverkehr ist also machbar. Allerdings reichen die dadurch eröffneten Möglichkeiten des Rückbaus für eine Neuordnung, die dem historisch und kulturell bedeutsamen Ort angemessen wäre, bei weitem nicht aus. Ziel muss sein, die Straße auch für den öffentlichen Verkehr zu sperren, sie also komplett aus dem Netz zu nehmen. Es bliebe dann nur noch eine schmale, verkehrsberuhigte Erschließungs-Stichstraße im oberen Bereich, was der historischen Situation entspräche.

Während die Sperrung für Privatfahrzeuge wenig kritisch erscheint, gab es beim ÖPNV lange Diskussionen, weil die erforderlichen Linienverlegungen entweder zur Verlänge-



Vor dem Bombardement



Nach dem Wiederaufbau

Literatur

Ein seltsam glücklicher Augenblick | Zerstörung und Städtebau in Hamburg | Von Jörn Düwel, und Niels Gutschow | DOM Publishers, Berlin 2013

rung der Umlaufzeiten oder zur Aufgabe einer wichtigen Haltestelle führen würden. Der Verlust der Haltestelle könnte durch einen Schrägaufzug (oder einen in eine künftige Bebauung integrierten Senkrechtaufzug) zum 22 Meter höher gelegenen Busbahnhof abgemildert werden – bei der bergigen Topografie der Stadt und ihrer alternden Bevölkerung ein Gewinn für alle. Die Verlängerung der Linienwege durch die westliche Innenstadt würde das öffentliche Verkehrsnetz dort deutlich verbessern. Die Schlossberg-Auffahrt aufzugeben, ist auch aus Sicht des ÖPNV realistisch. Im Februar dieses Jahres hat sich der Gemeinderat mit breiter Mehrheit von 29 zu 8 dafür ausgesprochen.

Kaiserslautern: Neue Stadtmitte statt „Verkehrinsel“

Kaiserslautern wurde im Krieg stark zerstört, jedoch war der mittelalterlich geprägte Grundriss der Innenstadt erhalten geblieben. Das sogenannte „Fackelrondell“, die zentrale Kreuzung in der Innenstadt mit einem kunstvoll gestalteten Brunnen, prägte das Stadtbild. Vielen Kaiserslauterern steht es für die „gute alte Zeit“.

Der Wiederaufbau wurde in vielen Bereichen maßgeblich durch die amerikanischen Streitkräfte geprägt. Sie wollten damals ihre militärischen Liegenschaften im Osten und Westen der Stadt durch eine vierspurige Straße miteinander verbinden. 1951 rückten die Bulldozer der US-Army an und schoben eine Trasse durch das Zentrum. Dabei wurde das Fackelrondell beseitigt und durch ein Einbahnstraßensystem mit zwei bis drei Spuren je Richtung ersetzt. In den siebziger Jahren wurde auf der Fläche zwischen den beiden Einbahnstraßen ein Karstadt-Warenhaus errichtet. Auf dem Areal des früheren Fackelrondells entstand das sogenannte „Karstadt-Loch“. Das war der vergebliche Versuch, dem Untergeschoss des Kaufhauses Erdgeschoss-Charakter zu verleihen. Die Fußgänger wurden in dieser wichtigen Achse der Innenstadt durch das „Loch“ zwangsgeführt, für Radfahrer war die Blockade total. Als später auch eine ebenerdige Möglichkeit zur Querung angeboten wurde, verwarhlte die untere Ebene.

Da das Einbahnstraßen-Paar nördlich und südlich des Karstadt-Gebäudes den alten Straßenverlauf ersetzte, geriet ein Streifen von mehreren hundert Metern Innenstadt, auf dem u.a. das Karstadt-Haus, das alte Pfalztheater und eine Fruchthalle standen, in eine von 40.000 Autos pro Tag umtoste Insellage – wie eine überdimensionierte riesige Verkehrsinsel. Aber die beiden Einbahnstraßen sind nicht nur für Fußgänger und Radfahrer eine Barriere, sondern auch für Autofahrer: Wollen sie ein Ziel in der Innenstadt erreichen, müssen sie die „Verkehrinsel“ oft einmal umrunden. Diese Umwege erzeugen viel Verkehr und erschweren die Orientierung.

Mit dem Neubau des Pfalztheaters, Ende der neunziger Jahre an einem anderen Standort, begann die Stadt, über eine Umgestaltung der Stadtmitte nachzudenken. Unterstützt durch Modellrechnungen wurde schnell klar, dass die Auf-



1957



um 1890

gabe des Einbahnstraßen-Paars – neben dem Gewinn an städtebaulichem Potenzial – eine enorme Verkehrsreduzierung bewirkt: Im Schnitt ginge die Belastung von 40.000 Kfz pro Tag auf 25.000 zurück. Über Jahre wurden Varianten und Details diskutiert. Manches scheiterte aus politischen Gründen, das meiste an der Firma Karstadt. Erst mit der Schließung des Kaufhauses Ende März 2010 nahm das Projekt wieder an Fahrt auf: Der Hamburger Entwickler ECE erwarb das alte Karstadt-Gebäude und begann mit der Planung eines Einkaufszentrums, das zukünftig auch den Bereich des alten Pfalztheaters sowie das heutige „Loch“ umfassen wird.

Das war die Chance, Fehler der Vergangenheit zu korrigieren. Das neue Verkehrskonzept von R + T bündelt den motorisierten Individualverkehr auf der nördlichen ehemaligen Einbahnstraße, die zwei Fahrstreifen pro Richtung erhält, und verknüpft diese direkt mit der Innenstadt. Die südliche Seite des Einbahnstraßen-Paars wird in Zukunft als „Umweltpur“ Fußgänger, Radfahrer und öffentlichen Verkehr sowie Lieferverkehr und Taxis aufnehmen. So werden viele Ziele in der Innenstadt logischer erschlossen und Umwege entfallen. Davon profitiert besonders der Radverkehr, aber auch der ÖPNV: Eine neue Bushaltestelle östlich des geplanten Einkaufszentrums wird zentraler liegen und die Umsteigewege so erheblich verkürzen. So wird der alte Stadtgrundriss neu interpretiert und aktuellen Nutzungsgrößen angepasst. Mit dem geplanten Einkaufszentrum weicht auch die autogerechte Gestaltung der Innenstadt, der gesamte Bereich wird gestalterisch und funktional zur neuen Stadtmitte.



2012

Straßenentwurf: Städtebauliche Bemessung

Die Reparatur von Stadtstraßen, die überdimensioniert sind oder dem Auto zuviel Raum zugewiesen haben, hat inzwischen auch die Entwurfsrichtlinien erreicht. In den Richtlinien für Stadtstraßen (2007) und in den Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung (2011) ist die sichtbarste Veränderung gegenüber dem früheren, am Auto orientierten verkehrstechnischen Entwurf die „Städtebauliche Bemessung“. Sie entwickelt die Straße vom Rand aus und kehrt so den verkehrstechnischen Entwurf der autogerechten Stadt um, der Fußgängern, Radfahrern und „nicht-verkehrlichen“ Straßennutzungen die vom Auto nicht benötigten Restflächen zuwies. Heute soll die Gestaltung des Straßenraums der Multifunktionalität der Hauptstraßen gerecht werden: Breite Seitenräume für Fußgänger, Aufenthalt, Erschließung und Bepflanzung sowie Pufferzonen zur Fahrbahn sind das A und O für die Stadtverträglichkeit von Hauptverkehrsstraßen.

Straßen, Plätze, Lebensräume

Straßen und Plätze als städtische Lebensräume sind Schlüssel zu Urbanität und Lebensqualität. Entsprechend hoch ist der städtebauliche und funktionale Anspruch an ihre Gestaltung. Er kann sowohl in „traditionellen“ Straßen umgesetzt werden, die die Verkehrsarten voneinander trennen – wenn städtebaulich bemessen –, als auch im Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer, z.B. in innovativen Tempo-30-Straßen wie in Ulm, in „Begegnungszonen“ wie dem Sonnenfelsplatz in Graz, in verkehrsberuhigten Bereichen oder in Shared-Space-Bereichen. Nach beiden Entwurfsprinzipien – der Trennung oder der Mischung – gibt es gut und schlecht gestaltete Straßen. Die Basis für ein verträgliches Miteinander von Fußgängern, Radfahrern und Autofahrern und der Sicherheit von Kindern, Jugendlichen, Erwachsenen, Alten und behinderten Menschen im Straßenraum ist Sozialverhalten, und das braucht niedrige Geschwindigkeiten und Rücksichtnahme. Die Gestaltung unserer Umgebung beeinflusst unser Verhalten; Verkehrsanlagen färben ab auf das Verkehrsverhalten: Rein funktionalistische, städtebaulich nicht integrierte Anlagen fördern



2015



2012



2015

Stress und Aggression, integrierte, gut gestaltete entspannen. So hat die gestalterische Qualität der Verkehrsanlagen – zumindest indirekt – auch etwas mit Verkehrssicherheit zu tun.

Die autogerechte Stadt hat etwas mehr als eine Generation überlebt. Die Beispiele zeigen, dass ein Rückbau individuelle Lösungen erfordert; das Gemeinsame besteht in der Besinnung auf die vielfältigen Funktionen von Straßen und Plätzen als urbane Lebensräume und in dem mehr oder weniger ausgeprägten Bezug auf den alten Stadtgrundriss. Die Reparatur der autogerechten Stadt ist kein Selbstläufer, sondern braucht Anlässe, die kommunalpolitisch „Fenster“ öffnen. Das kann eine Sanierung der Infrastruktur sein – wie in Ludwigshafen –, ein Bürgerentscheid – wie in Ulm –, die von der Kommunalpolitik initiierte städtebauliche und ökonomische Aufwertung der Innenstadt – wie in Pforzheim – oder das Großprojekt eines privatwirtschaftlichen Investors – wie in Kaiserslautern. Wenn wir die autogerechte Stadt heute auch als Irrweg erkennen, sei daran erinnert, dass sie damals professioneller und gesellschaftlicher Konsens war. ■

Hartmut Topp, | geb. 1942, bis 2007 Leiter des Instituts für Mobilität und Verkehr der TU Kaiserslautern, hat ein Büro für Verkehrsplanung und Moderation (topp.plan). Für die Planungen in Ludwigshafen und Pforzheim hat er maßgebliche Impulse gegeben.

Ralf Huber-Erler | geb. 1960, seit 2009 Lehrbeauftragter für Städtischen Verkehr am Städtebauinstitut der Uni Stuttgart, arbeitet seit 1998 bei R+T (damals Retzko + Topp). Seit 2013 ist er alleiniger Inhaber des Büros, das an den Projekten in Kaiserslautern, Ludwigshafen und Pforzheim beteiligt war.

Am Kaiserslauterner Fackelrondell lassen sich die Zeitströmungen gut ablesen. Schon 1957 war vom namensgebenden historischen Rondell nur noch der Springbrunnen übrig. In den 70er Jahren fiel er dem sogenannten „Karstadtloch“ (Bild Mitte) zum Opfer. Jetzt baut ECE ein Einkaufszentrum auf den Platz.

Foto S. 38 und Pläne: Stadt Kaiserslautern, Foto l.: Petra Rödle, Renderings 2015: ECE