

Stadtraum als Medium der Verkehrswende

Verkehr in einem post-fossilen Raumsystem

46

SRL

BEITRÄGE · PLANERIN 4_20

Bei der Abkehr von automobilen Raumvorstellungen und Lebensstilen, wie sie für die Bewältigung der post-fossilen Transformation entscheidend ist, spielt die Gestaltung des Stadtraums eine wesentliche Rolle. Die notwendigen Verhaltensänderungen können durch räumliche Mittel so unterstützt werden, dass sie von den Einzelnen nicht als Beschränkung, sondern letztlich als Gewinn wahrgenommen werden. Zentrales Element ist dabei ein durchgehend fußgängergerechter öffentlicher Raum. Um diesen herzustellen, muss im Städtebau vor allem an zwei Aufgaben gearbeitet werden: An der kleinteiligen Struktur der Bebauung, und an der Gliederung der Verkehrsflächen, um den Autoverkehr hinter die anderen Arten der Fortbewegung zurücktreten zu lassen. Dabei ist wesentlich, dass diese Prinzipien der Gestaltung nicht, wie derzeit, selektiv und gebietsweise, sondern flächendeckend zur Anwendung kommen.

Gehen als Voraussetzung für Nähe und Konnektivität

Die Disziplinen der Planung behandeln das Gehen als einen Modus der Fortbewegung – neben zahlreichen anderen. Diese Sichtweise übergeht die Bedeutung des Gehens als elementare Lebensfunktion. In der Nutzung öffentlicher Verkehrsflächen steht das Gehen in der Stadt stets in Konkurrenz mit anderen Modi, vor allem mit dem Autoverkehr. Neben den modernistischen Strategien der Trennung von Fahrzeug- und Fußverkehr gibt es nunmehr auch integrative Ansätze, wie Begegnungszonen und verkehrsberuhigte Bereiche, die meist dort entstehen, wo für den Autoverkehr bereits großzügige Umfahrungen zur Verfügung stehen. Man folgt damit weiterhin dem etablierten Muster der Spezialisierung, wonach es in einer Stadt fußgängerfreundliche Räume geben soll und zugleich auch andere, „in denen der Verkehr fließen kann“. Eine strukturelle Abkehr vom Autoverkehr kommt nicht zustande.

Das im Folgenden vorgestellte Konzept unterscheidet sich von der aktuellen Praxis darin, dass die Spezialisierung des Stadtraums konsequent zurückgenommen wird und der gesamte öffentliche Raum durchgehend fußläufige Qualität aufweist, ohne auszuschließen, dass in diesen Räumen Fahrzeuge aller Art unterwegs sind. Der Haupt-Gegensatz zum aktuellen Konsens ist der Grundsatz, dass in keinem öffentlichen Raum Fahrzeuge dominieren.

Indem über den fußläufigen Raum jeder Punkt der Stadt in zumutbarer Weise, also ohne technische Hilfsmittel angebunden ist, werden die Bedingungen dafür geschaffen, dass das Prinzip „Nähe“, auf dem das räumliche und funktionale Format „Stadt“ seit jeher aufbaut, auch in Zukunft wirksam sein kann.

Es wird gemeinhin gefordert, dass man effektiv „von einem Ende der Stadt zum anderen“ gelangen können müsse, wofür nach gängiger Vorstellung Autos und hoch-

rangige Straßen vonnöten sind. In der post-fossilen Stadt gibt es dafür ein flächendeckendes Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln und Radwegen. Es gibt auch Autos, wenngleich diese nach dem Abbau der Privilegien im Straßennetz keinen zeitlichen Vorteil bieten. Das Gehen dient vor allem dem Zugang, nicht der Überwindung von Distanzen.

Zur Frage des Güterverkehrs nur die folgende Anmerkung: Auch heute werden die letzten Kilometer mit geringer Geschwindigkeit zurückgelegt, es müsste also möglich sein, diesen Verkehr auch auf den post-fossilen Straßenquerschnitten abzuwickeln. Und es muss möglich sein, im urbanen Raum eine große Zahl an Verteilzentren anzuordnen – für den Umschlag vom Fernverkehr auf die Nahverteilung.

Das Haus als Baustein für Vielfalt und Kleinteiligkeit

Allerorts werden von den Menschen jene Stadträume, die von vielfältigen Nutzungen und visueller Vielfalt geprägt sind, positiv wahrgenommen – als Gegenbild zu den „gesichtslosen“ und „monotonen“ Bauten und Räumen, die von der industrialisierten Bauwirtschaft hervorgebracht werden. Der Eindruck der Eintönigkeit ist vor allem dem Maßstab der Produktionseinheiten geschuldet, also dem räumlichen, aber auch dem institutionellen Ausmaß der Bauprojekte, die oft „Anlagen“ zum Gegenstand haben, also Konglomerate von Gebäuden, Verkehrseinrichtungen und gestalteten Freiräumen. Das Wesen der Anlage besteht darin, die Bedingungen für die Nutzer auf einem Grundstück in möglichst autonomer Form zu optimieren, durch eigene Grünbereiche, mittels privater Stellflächen und Garagen, und durch die Organisation der Räume in Abwendung vom öffentlichen Raum. Das Ergebnis sind oft lange, abweisende Außenseiten mit einer geringen Zahl an Eingangspunkten. Sobald diese Fronten eine bestimmte Länge überschreiten, erlahmt der Fußverkehr im öffentlichen Raum.

Für die Etablierung des durchgängig fußläufigen Raumes ist es also notwendig, das Entstehen von Anlagen zu vermeiden – durch Verkleinerung der Produktionseinheiten, also der Bauvorhaben, die von einer Bauherrschaft als eine selbstständige wirtschaftliche Einheit umgesetzt werden, auf das „Haus“, das unmittelbar an den öffentlichen Raum angebundene Objekt (Eberle/Tröger 2015, 203). Sind diese Einheiten in einem städtischen Verband angeordnet, sind sie in wesentlichen Aspekten, etwa der Belichtung, des Lärmschutzes, des Parkens und der Erschließung auf den öffentlichen Raum angewiesen. Das erzwingt und erzeugt ein produktives Zusammenwirken von „Haus“ und „Straße“ – elementare Entstehungsbedingung für einen attraktiven fußläufigen öffentlichen Raum.

Ein zentraler Aspekt ist dabei die horizontale Ausdehnung der Gebäude. Während die Höhe von Gebäuden

kaum Einfluss auf die fußläufige Qualität der Straße hat, ist die Länge der Abschnitte, die entlang einer Straßenseite von unterschiedlichen Gebäuden geprägt werden, für das Gehen von großer Bedeutung. Gibt es vielfältig genutzte Sockelzonen (Gehl 2006, 95) und eine dichte Abfolge unterschiedlicher Häuser und deren Eingänge (Adressen), die unterschiedliche Identitäten und Geschichten vermitteln, so wird der alltägliche Weg zu einer Abfolge von Mikro-Erlebnissen, deren Bedeutung für die gesellschaftliche Zugehörigkeit nicht zu unterschätzen ist. Die Länge zwischen den Adressen ist ein äußerst sensibler Wert und lässt sich selbst mit aufwendiger Gestaltung und Grünausstattung kaum über das Maß der gründerzeitlichen Bauparzellen hinaus ausdehnen. Auch die Strategie, die bei längeren Fronten aufkommende Monotonie durch bemühte Detaillierung der Gebäudesockel zu überspielen, wird von den Menschen rasch durchschaut. Was zählt, ist die Frequenz authentischer Identitätswechsel.

Das zentrale städtebauliche Instrument liegt in der Definition der Größe der Bauplätze – eine essenziell öffentliche Aufgabe, die nicht weniger legitim ist als die üblichen Beschränkungen betreffend Höhe und Nutzung. In der post-fossilen Stadt ist die Parzellierung von Bauland eine zentrale Aufgabe der Stadtplanung, in Form allgemeiner Richtlinien, die die Länge der straßenseitigen Grundstücks-kanten auf das genannte Ausmaß begrenzen, umgesetzt in den Verfahren zur Bebauungsplanung.

Straße als multifunktionaler Raum

Infolge der Inanspruchnahme des Straßenraums durch den Autoverkehr und des Entstehens monofunktionaler, auf das Auto ausgelegter Verkehrskorridore, hat die „Straße“ ein negatives Image erhalten. Sie wird vor allem als Quelle von Umweltbelastungen und oft als unsozialer Ort wahrgenommen. Das führt zu vielfältigen Reaktionen: typologische Abwendung der Gebäude vom Straßenraum, Entstehen von Anlagen, Abwanderung in suburbane Gebiete, wo mit Sackgassensystemen versucht wird, das Dilemma aus gewollter Autogerechtigkeit und Schutz vor Autoverkehr aufzulösen.

Heute gibt es eine Fülle mehr oder weniger öffentlicher Raumtypen, die selektiv einzelne soziale Funktionen übernehmen sollen. Fußgängerzonen, für Events hergerichtete Innenstadtplätze, Spielstraßen, halböffentliche Grünbereiche in Wohnanlagen und vieles mehr. Was zu kurz kommt, ist der multifunktionale und alltagstaugliche öffentliche Raum, der neben den genannten sozialen Funktionen auch jene des Verkehrs in allen seinen Formen aufnimmt. Verkehr ist für zahlreiche soziale Funktionen essenziell, sowohl in kultureller als auch in kommerzieller Hinsicht. Diese Tatsache muss wieder ins Bewusstsein gebracht werden, denn für die meisten Menschen ist „Verkehr“ noch immer gleichbedeutend mit Autoverkehr und wird daher per se dem Aufenthalt im öffentlichen Raum als abträglich bewertet.

Das post-fossile Prinzip besteht darin, dass jede Straße in einer Weise gebaut bzw. adaptiert wird, dass Autoverkehr an keinem Punkt eine dominante Rolle einnimmt. Das wird dadurch erreicht, dass nie mehr als eine Fahrbahn pro Richtung angeboten wird, durch eine Querschnittsgestaltung, die den ZuFußgehenden an jedem Punkt das Que-

ren ermöglicht, sowie durch eine dichte Folge geregelter Übergänge. Mit dieser Gestaltung wird eine faktische Geschwindigkeitsbeschränkung etabliert, die kaum mehr als 40 km/h zulässt. Neben dem Effekt der durchgehenden Fußläufigkeit und der Bewohnbarkeit der an die Straße grenzenden Häuser kommt es in diesem System dazu, dass das Auto für Routinewege, also zur Arbeit, für Einkäufe, Hol- und Bringdienste oder für regelmäßige Freizeitaktivitäten ineffektiv wird. Nachdem in der heutigen Situation der Großteil der Autofahrten solchen Routinezwecken dient, wird dieser Anteil im post-fossilen Raumsystem entfallen. Es gibt freilich weiterhin die Möglichkeit, mit dem Auto zu fahren, für Transporte, Ausflüge oder Notfälle. Aber: Autofahren wird zur Gelegenheitsmobilität – so, wie das in vielen, vom historischen Bestand geprägten Stadtgebieten bereits der Fall ist.

Ein wesentlicher Effekt des durchgehend fußläufigen Straßenraums besteht darin, dass er die Erreichbarkeit und die Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel unterstützt. Für viele Menschen besteht nämlich eine der größten Barrieren im abweisenden Charakter des öffentlichen Raumes auf dem Weg zum Bahnhof oder zur Haltestelle, dem Autoverkehr ausgesetzt zu sein, nicht nur in Bezug auf Lärm, schlechte Luft oder Unfallgefahr, sondern auch in psychosozialer Hinsicht, in der Selbstwahrnehmung als ein „an den Rand“ gedrängtes Individuum. Dieser Effekt steht mit der Gestaltung des Straßenraums im Zusammenhang und er kann mit der dargestellten post-fossilen Form von Straßen ins Gegenteil verkehrt werden. Das individuelle Erleben von Stadtraum ermöglicht dessen „multiple Aneignung“ – das Zu-Eigen-Machen, ohne dass die Möglichkeiten für andere geschmälert würden.

Gibt es in der post-fossilen Stadt auch hochrangige, für größere Distanzen und Geschwindigkeit ausgelegte Straßen? Hier ist eine grundsätzliche Neuorganisation erforderlich. Autobahnen und Schnellstraßen induzieren die Annahme privilegierter Erreichbarkeit mit dem Auto, damit eine automobiler Raumvorstellung, die in alle Stadtgebiete hineinwirkt. Möglich wären aber hochrangige Verkehrskorridore für Transporter, Busse und Einsatzfahrzeuge als geschlossene Systeme, mit einer externen Steuerung betrieben, mitunter auch mit einem Energieversorgungssystem ausgestattet – letztlich wie eine Bahn. Die Fahrzeuge können, mit oder ohne Fahrer, koordiniert auf- und abfahren und werden auf der Strecke verdichtet geführt (Fiedler 2019). Ein wesentlicher Paradigmenwechsel besteht darin, dass die solcherart adaptierten Autobahnen und Schnellstraßen nicht mehr Teil des allgemein zugänglichen Straßennetzes sind, das in der post-fossilen Stadt ja flächendeckend fußläufigen Charakter hat.

*Johannes Fiedler, Dipl.-Ing. Dr.techn., Architekt,
fiedler.tornquist arch + urb, Graz*

Quellen

- Fiedler, Johannes (Hg.) (2019):** Broadacre City 2.0 – postfossil, ein urbanistisches Szenario für 2050. Haus der Architektur. Graz
- Eberle, Dietmar; Tröger, Eberhard (2015):** Dichte Atmosphäre – Über die bauliche Dichte und ihre Bedingungen in der mitteleuropäischen Stadt. Basel
- Gehl, Jan (2006):** Life between Buildings. Copenhagen