

- 15. Jun. 2012, 15:00
- 

Diesen Artikel finden Sie online unter  
<http://www.welt.de/106599853>

---

Die Welt 15.06.12

## Veredeln statt Verschandeln

Einfache Mittel, große Wirkung: Der Konvent der Baukultur sucht nach Lösungen für eine bessere Balance von Verkehr und Stadt Von Björn Engel

Seltene Klänge sind das. In einer Zeit, in der sich jeder und alles gern aufplustert, will da einer zurück zu "Demut und Bescheidenheit". Gegenseitige Rücksichtnahme gar. Wer sich nun in einem Priesterseminar wähnt, befindet sich auf dem Irrweg: Michael Braum, Jahrgang 1953, ist Vorstandsvorsitzender der Bundesstiftung Baukultur. Diese tagt alle zwei Jahre, ihr diesjähriger Konvent findet ab Sonntag in Hamburg statt.

Doch es braucht keine 350 geladenen Experten, damit sich Professor Braum schon mal warm läuft. Wenn es um Bausünden geht, gelingt der verbale Sprint auch aus dem Stand heraus. Visionäre Wolkenkuckucksheime, die am Computer entstehen? "Architektur, die sich in den Vordergrund schiebt, ist nicht meine." Poller auf den Straßen zur künstlichen Verlangsamung des Verkehrs? "Blödsinn. Straßen können so gestaltet werden, dass alle automatisch langsamer fahren und der Durchfluss trotzdem besser wird." Alle Autos raus aus der Innenstadt? "Ich bin doch kein Pufferküsser! Es können ja nicht alle zum ÖPNV zwangsverpflichtet werden."

Also was dann? Wie lassen sich Städte veredeln statt verschandeln, ohne dabei die Stadtväter in den Ruin zu treiben? Denn solche Anregungen hat sich die Bundesstiftung Baukultur auf die Fahnen geschrieben. "Wir müssen endlich begreifen, dass Straßen genauso wie Häuser nicht nur einer funktionalen, sondern auch einer gestalterischen Herausforderung unterliegen", sagt Braum. Und träumt ein wenig von London.

Oder wenigstens vom Trafalgar Square. "Eine gestalterische Großtat", sagt er, "weil sie", und jetzt kommt's: "ebenso Demut wie Bescheidenheit ausdrückt." Warum das so ist, erklärt sein Kollege Hartmut H. Topp im Bericht zum vergangenen Konvent der Baukultur: "Der Trafalgar Square in London ist ein Beispiel für den Rückbau eines solchen Verkehrsverteilers." Allein die partielle Rücknahme der Verkehrsfunktion 2003 auf einer Seite des Platzes habe zu einer überzeugenden Verbesserung der Aufenthaltsqualität geführt. "Wo heute auf einer Terrasse Fußgänger gehen und verweilen, war vorher eine fünfspurige Fahrbahn. Aber immer noch dient der Trafalgar Square auch als Verkehrsverteiler." Das zeige, dass Aufenthaltsqualität und Verkehrsfunktion kein Widerspruch sein müsse.

Topp ist aktuell Mitglied des Kuratoriums der Internationalen Bauausstellung (IBA) in Hamburg, um die es beim Konvent der Baukultur unter anderem gehen wird. Das 35 Quadratkilometer große Projektgebiet der IBA Hamburg GmbH umfasst die Elbinseln Wilhelmsburg und Veddel wie den Binnenhafen. Das Gebiet soll, so lautet der Auftrag der Tochtergesellschaft der Hansestadt, zu einem Vorbild für nachhaltige und zukunftsorientierte Entwicklung werden. Da passt es, dass der Konvent mit

dem "Hamburger Appell" enden wird. Dieser fordert mehr Qualität für alle, die sich im öffentlichen Raum bewegen: "Der Umbruch, in dem sich die Mobilität befindet, sollte dabei als Chance für einen qualitätvollen Stadtumbau genutzt werden."

London mag da in Teilen als Vorbild dienen. Nicht nur wegen des Trafalgar Square. Auch bezüglich sogenannter "shared spaces" ist der Austragungsort der diesjährigen Olympischen Spiele experimentierfreudig. "Shared spaces" - zu Deutsch "geteilte Räume", gern hierzulande auch als "Begegnungszonen" bezeichnet - beschreibt dabei die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer.

In der Exhibition Road, die entlang des Princes Garden bis zum Victoria and Albert Museum führt, gibt es beispielsweise keine Bürgersteige mehr. Fußgänger, Radfahrer und Autos müssen sich gemäß des Prinzips der gegenseitigen Rücksichtnahme miteinander verständigen. "Das funktioniert in Teilen mit geringem Verkehrsaufkommen gut", sagt Frank Seehausen. "In den Teilstücken, wo mehr Autoverkehr ist, bewegen sich die Fußgänger hingegen an den Seiten statt mitten auf der Straße."

Seehausen ist Architekturdozent an der TU Braunschweig und hat sich die britische Hauptstadt und deren Lösungen bezüglich der Kompatibilität von Verkehr und Stadtbauten gerade mit seinen Studenten angesehen. Dass auf der Exhibition Road der Verkehr insgesamt langsamer fließt, erklärt er auch mit psychologischen Tricks: "Die Straße ist durchgehend mit einem Rautenmuster - Weiß auf dunklem Grund - gepflastert."

Streifen auf der Straße verlangsamen das Tempo, weil der subjektive Eindruck einer höheren Geschwindigkeit entsteht. Verringert man diese Abstände etwa vor einem Kreuzungsbereich, gehen Autofahrer automatisch etwas vom Gas, weil sich die Geschwindigkeit des eigenen Fahrzeugs zu erhöhen scheint. Sicher, ein Trick. Aber offensichtlich ästhetischer als die Aufstellung von Pollern.

Für die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße in Hamburg fordert deshalb der Vorstandsvorsitzende der Stiftung Baukultur besonders eines: "Mehr Bäume!" Auch sie akzentuieren eine gerade Strecke, auch sie führen dazu, das Tempo zu verringern. Ganz nebenbei verschönern sie das Stadtbild. "Wenn ich eine breite Straße ohne Bäume entlangfahre, schieße ich da durch wie eine Rakete", sagt Michael Braum. Die Gefahr schwerer Unfälle durch Bäume schiebt Braum, begeisterter Fahrer eines 42 Jahre alten Käfer Cabrios, zur Seite. "Wir leben in einem Gouvernantenstaat: Keinem darf etwas passieren." Dabei passiert auch weniger, wenn die Rücksichtnahme steigt und das Tempo sinke.

Ist das also alles, was bereits mehr Lebensqualität in die Stadt bringt? Schließen einer Straße vor einem Museum, "shared spaces", Veränderung und Verengung von Straßenführungen, mehr Streifen und Bäume? So einfach, so billig? "Billig bestimmt nicht, alles hat seinen Preis", sagt Braum. Aber für die Baukultur und die Qualität einer Stadt sei schon viel gewonnen, wenn das Diktat der automobilen Dominanz mit solchen Entscheidungen gebrochen werde.