

Carla Aßmann

Tagungsbericht

Konfliktfeld „autogerechte Stadt“ und urbane (Frei-)Räume im internationalen Vergleich seit 1945

Workshop der Historischen Forschungsstelle des Leibniz-Instituts für Raumbezogene Sozialforschung Erkner (IRS) am 09. Dezember 2016 im Center for Metropolitan Studies, TU Berlin

„Konfliktfeld ‚autogerechte Stadt‘. Innerstädtische Freiraumgestaltung als Urbanisierungsstrategie seit 1945 in Ost und West“ heißt das aktuelle Leitprojekts der Historischen Forschungsstelle des IRS. Ausgangspunkt ist die These, dass der prägende Einfluss des Automobilverkehrs auf die Stadtentwicklung nach 1945 zwar weithin anerkannt ist, aber die starken inneren Widersprüche dieses Gestaltungsprozesses häufig übersehen werden. Bei der Untersuchung dieser Widersprüche liegt der Fokus insbesondere auf dem Aus- und Rückbau autogerechter Stadtstruktur, der Aneignung städtischer Freiräume durch die BewohnerInnen, der Zirkulation des Leitbilds „autogerechte Stadt“ und der Rolle lokaler Akteure sowie den Unterschieden und Gemeinsamkeiten in Ost- und Westeuropa.

Auf dem Workshop wurden diese und andere Forschungsfragen und erste Erkenntnisse des Projekts zur Diskussion gestellt. Ein Schwerpunkt war der Austausch mit Wissenschaftlern, die zur Entwicklung der „autogerechten Stadt“ in Polen forschen.

In seinem Einleitungsvortrag gab **Christoph Bernhardt** (IRS Erkner) einen Überblick über die unterschiedlichen Entwicklungslinien der „autogerechten Stadt“ und benannte aktuelle Forschungsfragen, beispielweise die Infragestellung der 1970er Jahren als Zäsur in der Mobilitätsplanung.

Anschließend ging **Andreas Butter** (IRS Erkner) auf die baukulturellen Aspekte der Verkehrsarchitektur ein und hob eine Neuausrichtung des Raum-Zeit-Regimes als grundlegend für automobil intendierte Planungen hervor. Dabei provozierte der Bau von Tunneln, Hochstraßen und Parkhäusern einerseits neue sinnliche Wahrnehmungen, andererseits aber auch Verlusterfahrungen durch den Abriss von Zeugnissen der vorautomobilen Stadt. Die Faszination der Beschleunigung veranlasste nicht nur Metropolen wie Paris, stadtbildprägende Architektur für Schnellstraßen abzureißen, auch Kleinstädte auf beiden Seiten des Eisernen Vorhangs konnten sich ihr nicht entziehen – wie etwa Lychen in Brandenburg, wo das mittelalterliche Stadttor zugunsten des Verkehrsflusses bis auf einen Mauerrest geschleift wurde. Heute hingegen seien die Verkehrsarchitekturen der „autogerechten Stadt“ das Ziel von Rückbaubestrebungen.

Zum Abschluss des ersten Panels gab der Kommentator **Steffen de Rudder** (Bauhaus-Universität Weimar) zu bedenken, dass die Ursachen dieser Entwicklung nicht befriedigend geklärt seien. Noch zu wenig wisse man etwa über das Zusammenspiel der unterschiedlichen Treiber der Aus- und Rückbauprozesse. Denn auch wenn der Einfluss einer Auto-Lobby unstrittig sei, dürfe man nicht die Bedeutung des Autofahrens als emotional besetztes Erlebnis unterschätzen. Daran schloss sich eine offene Debatte darüber an, was als ausschlaggebend für den Wendepunkt in der Einstellung gegenüber der „autogerechten Stadt“ zu werten sei: die Kritik im intellektuellen Diskurs der 1960er oder der Wandel der Haltung der Bevölkerung in den 1970er Jahren.



Das Stargarder Tor in Lychen vor dem Abriss 1976 (Foto: Stadtverwaltung Lychen) und heute (Foto: Andreas Butter).

Das zweite Panel, „The Car and the City in Eastern Europe – The Case of Poland“ begann mit **Błażej Brzosteks** (Universität Warschau) Darstellung der Entwicklung des Autoverkehrs in Warschau. Gegenläufig zum europäischen Trend sank dort die Anzahl der Autos in Privatbesitz in der ersten Hälfte der 1950er Jahre, während sich der Staatsapparat eine große KfZ-Flotte zulegte. Dies führte zu sozialen Spannungen, weil das Auto für die Bevölkerung ein starkes Symbol einer Modernität westlicher Prägung darstellte, die ihr versagt blieb. Erst in den 1960er Jahren begann eine „aufholende Motorisierung“ auch in Warschau. Trotz des immer noch niedrigen Motorisierungslevels setzte sich rasch die „autogerechte Stadt“ als Planungsleitbild durch. Es zielte vor allem auf Trennung der Verkehrsarten ab.

Hubert Wilk (Polnische Akademie der Wissenschaften, Warschau) analysierte Garagen und Parkplätze als Orte sozialer Konflikte. Trotz der wenigen Fahrzeuge entzündeten sich bereits ab den späten 1940er Jahren in Polen Auseinandersetzungen über die Nutzung des öffentlichen Raums durch den ruhenden Verkehr. Ebenso wie in Westeuropa standen dabei Sorgen um die Umweltqualität sowie der Topos „Kinder vs. Autos“ im Mittelpunkt. Ein weiterer interessanter Aspekt, der in der Diskussion noch einmal aufgegriffen wurde, war die nicht-automobile Nutzung von privaten Garagen als Frei(zeit)räume vor allem für Jugendliche. Die Garagen in der Nähe der Wohnsiedlungen können somit gleichsam als Erinnerungsorte für eine Jugend im sozialistischen Polen betrachtet werden.

In der Entwicklung der Stadt Danzig seit 1946 identifizierte **Piotr Lorens** (Universität Danzig) drei konsequente Leitbilder: die „Stadt für die Arbeiterklassen“, die „Stadt für die Autos“ und die „Stadt für die Menschen“, welche seit einigen Jahren propagiert würde. Bei den ersten zwei Leitbildern sind zeitliche Überschneidungen festzustellen, denn während die im Krieg zu 95 Prozent zerstörte Altstadt „de-germanisiert“ wurde, griffen Danzigs Planer für die Hauptverkehrsstrassen auf Pläne der nationalsozialistischen Besetzung zurück. Dass viele Elemente der modernistischen autogerechten Planung im Entwurfsstadium verblieben, sei aus heutiger Sicht eine Chance für die Stadtentwicklung. Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen Polen und anderen west- wie osteuropäischen Ländern standen im Zentrum der anschließenden Diskussion, wobei insbesondere noch einmal die Rolle des Autos als Symbol für Freiheit und Chiffre für eine oppositionelle Haltung zum System thematisiert wurde.

Widerstand gegen autofreundlichen Stadtumbau war hingegen das Thema des letzten Panels „Streitfall ‚autogerechte Stadt‘“. Dazu stellte **Harald Engler** (IRS Erkner) die Genese, Hintergründe und Organisation autokritischer urbaner Bewegungen seit den 1970er Jahren vor, die auch in der DDR aktiv waren – wenn auch versteckt unter dem Dach der Evangelischen Kirche. Als Teil der allgemeinen städtischen Umweltbewegungen waren sie in der BRD ebenso wie in der DDR gut

vernetzt, nutzten Formen der Aneignung als öffentlichen Protest und konnten teilweise beachtliche Erfolge erzielen.

Grundsätzlich wurde es in **Angela Jains** (TU Berlin) Vortrag „Mobilität und Aneignung städtischer Räume im Konflikt“, in dem sie die bestimmenden Konfliktlinien zwischen automobilen und anderen Nutzungen des öffentlichen Raums benannte. Diese Aneignungskonflikte müssten bei der Planung der Transformation der autogerechten Stadt beachtet werden, forderte sie.

Sebastian Haumann (TU Darmstadt) arbeitete in seinem Kommentar zwei Kernpunkte heraus: Erstens die Frage, wie aus Praktiken der Aneignung Veränderung entstehe, und zweitens die nach dem Zusammenhang von Konflikten über die „autogerechte Stadt“ mit übergeordneten Konzepten.

In der angeregten Abschlussdiskussion wurde unter anderem das Image der Rationalität autogerechter Planung angesprochen, das es zu hinterfragen gelte, um stärker den symbolhaften Charakter auch von Verkehrsarchitektur in den Blick zu bekommen. Einig waren sich die Teilnehmenden darüber, dass das Konzept der Pfadabhängigkeit gute Ansätze für die weitere Erforschung der „autogerechten Stadt“ bietet, um die Vielfältigkeit der in unterschiedlichen Städten gewählten Aus- und Rückbauprojekte erfassen zu können. In der Debatte zeigte sich, dass die häufig unterstellte Vorherrschaft eines Verkehrsträgers weiterer Forschung bedarf: Genauso wie der öffentliche Nahverkehr nie aus der „autogerechten“ europäischen Stadt verschwand, bleibt zu untersuchen, ob der heute propagierte modale Wandel das Auto wirklich aus der Stadt verbannt – oder der Autoverkehr lediglich auf weniger sichtbare Strecken umgeleitet wird. Um diese und weitere offene Fragen anzugehen, wurde angeregt, die Forschung über konzeptionelle Planung und tatsächliche Nutzung von Verkehrslösungen besser zu integrieren. Schließlich wurde einhellig die Forderung aufgestellt, dass weitere vergleichende Forschung über den Einfluss des Autos auf die Urbanisierung in Ost- und Westeuropa notwendig sei, denn in solchen Studien treten die inneren Widersprüche dieser Entwicklung häufig deutlicher hervor.