

Persistenter Identifier: 1571051867188_1979

Titel: ARCH+ : Zeitschrift für Architekten, Stadtplaner, Sozialarbeiter und kommunalpolitische Gruppen

Ort: Stuttgart

Datierung: 1979

Strukturtyp: volume

Lizenz: [Rechte vorbehalten - Freier Zugang](#)

PURL: https://digibus.ub.uni-stuttgart.de/viewer/image/1571051867188_1979/1/

Abschnitt: Editorial

Autor: Zwoch, Felix

Strukturtyp: article

Lizenz: [Rechte vorbehalten - Freier Zugang](#)

PURL: https://digibus.ub.uni-stuttgart.de/viewer/image/1571051867188_1979/216/LOG_0090/

Editorial

Wenn ARCH⁺ diesmal ein Schwerpunktheft der Stadtverkehrsplanung und Verkehrsberuhigung widmet, dann nicht nur der kurzfristigen Aktualität wegen.

Dazu ist das Thema auf der einen Seite viel zu wichtig, zudem weist die Diskussion um die „Qualitätsverbesserung des öffentlichen Raumes“ (so die offizielle planerische Diktion ...) noch eine Vielzahl ungelöster Fragen und Probleme auf. Um die Aufnahme dieser teilweise kontroversen Diskussion kann es uns mit diesem Themenheft nur gehen, nicht um eine „Problemlösung aus kritischer Sicht“.

Deshalb sollen durchaus widersprüchliche Positionen vor allem in zwei grundsätzlichen Problembereichen der Verkehrsberuhigungsdebatte aufgezeigt werden. Einmal an der Frage gesamtstädtischer Auswirkungen von wohnquartiersbezogenen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, zum Zweiten an den konkreten Fragen der Umgestaltung des Straßenraumes:

- Bedingt Verkehrsberuhigung von Wohnquartieren auf gesamtstädtischer Ebene zwangsläufig eine Bündelung der Verkehrsströme auf wenige Hauptachsen (Müller), wobei die unvermeidbaren Folgen für die räumliche Organisation des städtischen Lebens in Kauf genommen werden müssen oder sollte vielmehr eine Beruhigung und ein „Rückbau“ auch von städtischen Hauptverkehrsstraßen (Monheim) integraler Bestandteil einer neu zu definierenden „alternativen Stadtverkehrsplanung“ werden: Kann es in der Folge von wohnquartiersbezogenen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen nur um eine räumliche Umverteilung des Kfz-Verkehrs gehen, oder muß eine an den sozialen Bedürfnissen der Stadtbevölkerung orientierte Verkehrsplanung auf einem Bündel strategischer Maßnahmen – von einer Änderung der Verkehrsmittelwahl bis zu einer allgemeinen Reduzierung des Verkehrsaufkommens – aufbauen? (Monheim)
- Kann eine spielerisch-zufällige (auf individuellen Gestaltungsvorstellungen beruhende) Aneignung des öffentlichen Raumes in einen kollektiven Planungs- und Gestaltungsprozeß überführt werden und im Verlauf des Prozesses Potentiale für alternative Gebrauchsweisen des Raumes und eine (Wieder-)Ermöglichung sozialer Lebensweisen freisetzen (Bannwart)? Oder ist es nicht vielmehr so, daß durch eine zwar dispers vielfältig, aber konkret nur abschnittsweise monofunktional nutzbare Straße der letzte – dann allerdings besonders fatale – Schritt auf dem Weg der „Fragmentierung aller Lebensbereiche“ getan wird? Radiert die nach Internationalem Konfektionsmuster umgestaltete Wohnstraße endgültig das aus, „was an historischen Qualitäten auch in den heruntergekommenen Quartieren durchaus noch in Spuren vorhanden ist“ (Jacoby, Martin, Pächter)?

Auch im Dossier sollen kontroverse Positionen anhand eines konkreten Fallbeispiels verdeutlicht werden (vgl. z.B. die Beiträge von Ganz u.a. sowie Guggenthaler/Reich); die alte (aber trotzdem immer noch wichtige) Frage nach der Übertragbarkeit der holländischen (Kleinstadt-)Beispiele (Kahmann) wird unter einem neuen Blickwinkel betrachtet: Aktuelle Erfahrungen aus den Niederlanden lassen auch für bundesdeutsche Städte Mieterhöhungen, Verdrängung und neue räumlich-soziale Strukturen absehbar erscheinen (Glott).

Um nicht mißverstanden zu werden:

Bei allem Unbehagen an dem offiziellen Propagandarummel über Verkehrsberuhigung und Wohnumfeldverbesserung, bei aller berechtigten Kritik an der herrschenden „Beruhigungs-Praxis“ sollte nicht übersehen werden, daß auf breiter Ebene erste Erfolge eines Umdenkprozesses sichtbar werden:

Verkehrsberuhigung als (wenn bisher auch nur halbherziges und oft deklamatorisches) Ziel der offiziellen Städtebaupolitik und Verbesserungsmaßnahmen im öffentlichen Raum sind nach jahrzettelanger Vernachlässigung sicherlich wichtiger als stets neue und ebenso hilf- wie erfolglose Stadthauskonzepte o.ä. Daß über die Frage des öffentlichen Raums überhaupt wieder diskutiert wird, ist ein sicherlich nicht zu unterschätzender Erfolg.

Nunmehr wird es jedoch vor allem darum gehen müssen, daß sich das Schrebergartendenken des privaten Reichtums bei öffentlicher Armut und Tristesse nicht auch weiterhin (oder jetzt erst recht!) unseres öffentlichen Straßenraums bemächtigt (Jacoby/Martin/Pächter); daß in der Tat progressive Potentiale dieser Diskussion: die Wiederentdeckung und Wiederbelebung verschütteter sozialer Qualitäten des öffentlichen Raumes nicht einer kleinbürgerlichen Individualisierung und Idyllisierung unterliegen und daß der vielleicht größten Gefahr: der Fragmentierung der Stadt in privilegierte, verkehrsberuhigte Wohnquartiere und benachteiligte, stark belastete Verkehrsgebiete entschlossen entgegengetreten wird.

Felix Zwoch

Die allseitige Euphorie über die bewohnerfreundlichen Ziele der Verkehrsberuhigung sollte nicht den nüchternen Blick auf die Gefahren verstellen, die sich aus einer allzu forschen – wenn auch wohlmeinenden – Herangehensweise an das Problem ergeben. Denn die unheilige Allianz von zunächst durchaus berechtigten Partikularforderungen, dem kurzfristigen Erfolgswang der Politiker (ein vorzeigbarer Schlagert ist besser als langfristige Strukturverbesserungen) und dem Schematismus der Planungsbürokratie kann durchaus mit Beifall von allen Seiten die Stadt weiter zerstören. Das Thema Verkehrsberuhigung ist viel zu wichtig, als daß es zum Modegag verkommen darf. Gerade weil wir für die VB sind, sind wir engagiert gegen eine verkehrte Beruhigung.

1. VERKEHRSBERUHIGUNG – EINSEITIGE OPTIMIERUNG DES PRIVATBEREICHES ODER BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER STADTSTRUKTUR?

Nach der Welle: „Rettet unsere Innenstädte – baut Fußgängerzonen!“ (das Ergebnis war allzu oft die Desintegration der Innenstädte) rollt nun die Welle „verkehrsberuhigte Wohngebiete“. Nach den bisherigen Erfahrungen scheint Skepsis angebracht. Trotz gegenseitiger Beteuerungen der Planer besteht vor allem in der Praxis die Gefahr, daß nur ein Moment des städtischen Gefüges, der Durchgangs- oder Schleichverkehr, Anlaß von Umstrukturierungsmaßnahmen wird, die zwar diesen Anlaß u.U. beseitigen – besser verlagern können, die aber gleichzeitig andere Qualitäten der Struktur zerstören, die sich langfristig als problematischer erweisen könnten als der ursprüngliche Anlaß. Damit aus der Verkehrsberuhigung nicht eine verkehrte Beruhigung wird, müssen wir uns kurz mit den beiden diametral unterschiedlichen Tendenzen auseinandersetzen, die sich hinter dem harmlosen Begriff „Verkehrsberuhigung“ verbergen.

Indem Verkehrsberuhigung dazu dient, bestehende Hauptverkehrsstraßen weiter zu belasten und von den umgebenden Quartieren zu isolieren, reiht sich dieses Vorhaben – trotz bewohnerfreundlicher Argumentation – nahtlos ein in den allgemein herrschenden Trend der Hierarchisierung, Konzentration und Monofunktionalisierung. We-