

Gastbeitrag: Autonom durch die Stadt



So könnte es gehen: Vernetzte Parkanlagen bilden das Rückgrat eines für Radfahrer und Fußgänger optimierten Verkehrsnetzes, das alle Stadtteile im Stadterweiterungsgebiet Badya City, Ägypten miteinander verbindet. © AS+P Albert Speer + Partner GmbH | Visualisierung HHVison

*Ein Essay von Ron Reck, Assoziierter Partner, AS+P Albert Speer
+ Partner GmbH*

Erstmals in der Menschheitsgeschichte leben mehr Menschen in der Stadt als auf dem Land. Metropolen sind essenzieller Bestandteil moderner Gesellschaften und generieren schon heute 80 Prozent des wirtschaftlichen Wachstums. Und Metropolen werden weiterwachsen. Der Zuzug an Menschen erhöht den Druck auf Städte und Umland zu stärkerer Verdichtung.

Doch verdichtete Lebensräume schaffen neue, sehr komplexe Probleme. Die Bedeutung monofunktionaler Nutzungsstrukturen wie dem großflächigen Einzelhandel nimmt ab. Wohnen als Teil eines vitalen vielfältigen Stadtlebens tritt stärker in den Fokus, dessen Qualität oft durch Lärm, Luftverschmutzung und beengte Verhältnisse beeinträchtigt wird. Durch die Auswirkungen der Pandemie wird die Bedeutung des öffentlichen Freiraums besonders sichtbar, gerade bei tendenziell stärker beengten Wohnverhältnissen.

Städte können langfristig nur erfolgreich sein, wenn sie für ihre Bürger gute Lebensverhältnisse schaffen. Die moderne Stadtplanung steht daher in der Pflicht, für diese Herausforderung die richtigen Antworten zu finden.

Mobilität ist hierbei ein Schlüsselement. Sie ist ein urmenschliches Bedürfnis und entscheidend für das Funktionieren einer Stadt, aber auch ein wesentlicher Teil des Problems. Die starke Ausrichtung auf das Automobil in der Vergangenheit hat dazu geführt, dass große Teile der verfügbaren öffentlichen Flächen heute für Verkehr und Parken vereinnahmt werden. Mit Blick auf den nach wie vor eher niedrigen Besetzungsgrad eines Pkw von ca. 1,2 Personen und der Tatsache, dass Autos etwa 95 Prozent ihrer Zeit geparkt verbringen und daher eigentlich „Stehzeuge“ heißen

Liquide Grenzen für Hannover



Klimastreik auf der Hochstraße an Hannovers Raschplatz. Quelle: nifoto

Die Impression oben zeigt die Raschplatzhochstraße in Hannover. Die vierspurige Hochstraße am Südende der Innenstadt ist ein Relikt der autogerechten Stadt und formuliert eine krasse Barriere zwischen Innenstadt und dem angrenzenden Viertel *List*.

Bemerkenswert also, dass die hannoversche Architektin Dilek Ruf das schon in den 1950ern geplante, aber erst 1970 eröffnete Objekt jetzt als Exempel für ihr Konzept der *liquid boundaries* gewählt hat, also der sich aufweichenden Grenzen in Architektur, Stadtplanung und Städtebau. Wobei Ruf kein Fan der Hochstraße ist. Aber sie weiß, und das Bild oben zeigt: **Auch diese Betonmonster sind nicht so rigide, wie sie erscheinen. Sie haben Aneignungspotenzial.** In diesem Fall haben Fridays for Future-Aktivisten sich ihrer bemächtigt, um einer Klima-Demo ein wirksames Ambiente zu verschaffen.

Die Aktivisten werfen damit auch die Frage auf, wie umzugehen ist mit derlei Mega-Konstrukten. Für Ruf ist die Aktion ein Beispiel dafür, wie sich die rigiden Grenzen in unseren Städten mit kreativen Projekten aushöhlen lassen. Grenzen zwischen Disziplinen, Akteuren, Orten – und zwischen Raumfunktionen. Auf einem Webevent des Netzwerks *Stadtretter* (<https://www.die-stadtretter.de>

[/?utm_campaign=metroscope%20-%20Stadt%20von%20Morgen%20%28BETA%29&utm_medium=email&utm_source=Revue%20newsletter](https://www.die-stadtretter.de/?utm_campaign=metroscope%20-%20Stadt%20von%20Morgen%20%28BETA%29&utm_medium=email&utm_source=Revue%20newsletter)) sagte sie:

Ein Dogma, das einer zukunftsfähigen wie klimagerechten Entwicklung im Wege steht, ist die nutzungsgeteilte Stadt, die nach dem Krieg ihre Berechtigung hatte, diese heute aber vielerorts verloren hat. Wir arbeiten, konsumieren, leben anders. Grenzen verschwimmen, der Status der Stadtplanung ist asymmetrisch zu ihren tatsächlichen Bedürfnissen.