

Temporär-autofreie Verkehrsflächen könnten die Lebensqualität in Krefeld erhöhen. Bild: Paris Plage, autofreie Uferstraße an der Seine.



Summer Street

New York macht es, Paris macht es auch, Bogotá macht es überall und Köln macht es auf den Ringen: die Städte schenken ihren Bürgern Straßen ohne Autos. Zeitlich begrenzt und mit geringen Investitionskosten wird damit viel Lebensqualität geschaffen, frei nach dem Motto: sonntags gehört die Straße ihren Menschen von **CHRISTIAN KRAUS**

In den Metropolen der Welt ist es schon längst zum städtischen Alltag geworden: „Man sperrt eine viel befahrene Straße einige Stunden für den Verkehr und plötzlich erschließt sich eine neue Welt voll von überraschenden Qualitäten.“ So könnte auch in Krefeld eine prominente Verkehrsachse der Stadt in den Sommermonaten zum attraktiven Boulevard für Roller, Radler und Flaneure werden. Dort, wo an Wochentagen normalerweise Kolonnen von Autos und Kleintransporter fahren, wo Busse und Bahnen die Fahrbahnen besetzen, überlässt die Stadt ihren Bürgern nun jeden Sonntag die gesamte Straße, um zu tun, was einem beliebt: mitten auf der Straße Rad fahren, spielen, Musik hören oder nur Verweilen. Dafür müssen Autos, Busse und Bahnen in dieser Zeit draußen bleiben. Entschleunigung ist gefragt. Ruhiger, ohne Gefahren und Abgase, mit Raum und Zeit erleben die Bürger ganz neue Qualitäten ihrer Stadt. Vor Beginn des Projektes „Krefelder Sommerallee“ werden alle notwendigen Fachbereiche der Stadt, sowie die Polizei, die Betreiber der öffentlichen Verkehrsmittel und die betroffenen Anlieger an einem runden Tisch zusammengebracht. Abstimmung ist gefragt, um den unterschiedlichen Anforderungen und den technischen

Schwierigkeiten bei der Umsetzung gerecht werden zu können. Eine eigens dafür gegründete Koordinationsgruppe entwickelt dazu ein für alle Beteiligten tragfähiges Konzept zur temporären Straßensperrung im Krefelder Stadtgebiet.

Neben einer professionellen Öffentlichkeitsarbeit mit dem Ziel, eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung zu erreichen, besteht die wichtigste Aufgabe der Koordinationsstelle in der Umsetzung des Projektes unter Berücksichtigung der vielen unterschiedlichen Bedürfnisse der direkt betroffenen Anlieger. Alle sollen von der „Sommerallee“ profitieren: die Anlieger wie die Besucher, Wohnquartiere wie die Innenstadt, die Kinder wie die Senioren. Denn sie erhalten den Straßenraum. Die Entscheidungsfindung, welche Straßen für eine Sperrung in Frage kommen, muss dabei möglichst offen geführt werden. Schließlich legt man bei der Auswahl folgende Kriterien zu Grunde: Die Straße soll eine gewisse Prominenz und Aufenthaltsqualität besitzen, sie soll im Stadtgrundriss eine räumliche Nähe zu möglichst vielen Nachbarschaften/Quartieren haben und mit der Innenstadt verbunden sein, um viele Menschen anzusprechen. Zudem wünscht man sich die Nähe zu vorhandenen Plätzen, Parks und öffentlichen

Einrichtungen, um ggf. begleitende Zusatzveranstaltungen anbieten zu können. Schließlich muss ein gewisses Angebot an (Außen-)Gastronomie vorhanden sein.

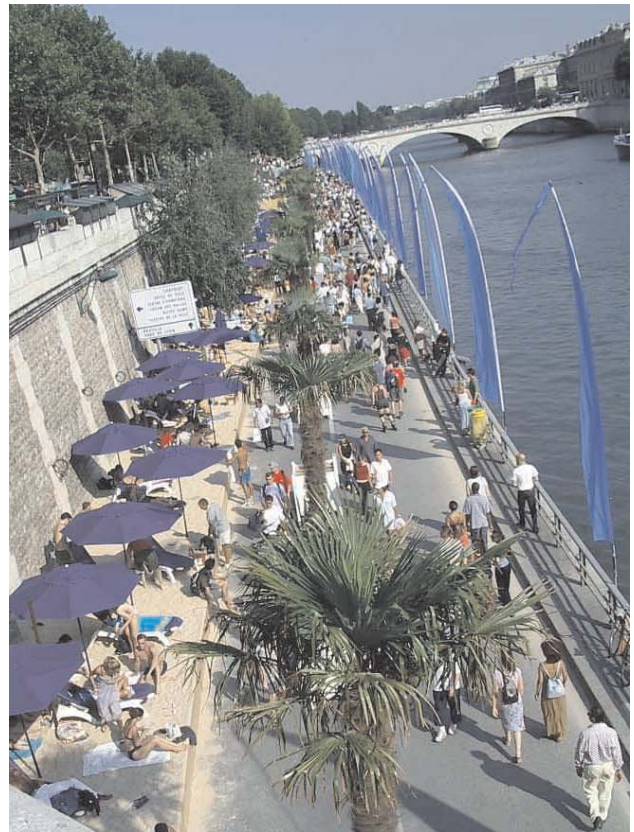
Auch muss festgelegt werden, in welchem zeitlichen Rahmen die temporäre Sperrung erfolgt. Da hier zunächst keine Erfahrungswerte vorliegen, könnte man an vier Sonntagen in den Sommermonaten einen ersten Testlauf durchzuführen. Die Menschen werden Rad fahren, Vereine Rollhockey spielen, vielleicht wird ein Basketballturnier veranstaltet, der benachbarte Fitnessclub richtet einen „Muscle Beach“ ein und eine Tanzschule bietet Schnupperkurse *open air* an. Bierbänke werden auf die Straße geschoben, Spanferkel gegrillt und Schulklassen bemalen die Fahrbahn.

Nach jeder Sperrung wird sich das Koordinationsteam über die Erfahrungen beraten und wenn nötig, schnell Veränderungen umsetzen und Rahmenbedingungen neu anpassen, um die Nachhaltigkeit des Projektes zu erhöhen.

Zeitlich flexibel, inhaltlich offen und mit relativ geringem Kostenaufwand verbunden kann „Sommerallee“ damit zu einem festen Bestandteil des öffentlichen Raumes in Krefeld werden und leistet im sensiblen Gefüge des städtischen Grundrisses einen attraktiven Beitrag zur gerechten Verteilung des knappen Gutes „Straßenraum“.

Urbanität bedeutet, dass viele Menschen auf begrenztem öffentlichem Raum unterschiedlichsten Aktivitäten nachgehen können.

Das Straßennetz als dynamischer öffentlicher Raum ist stark von Nutzungskonflikten geprägt. Diese entstehen vor allem dort, wo die begrenzte Erschließungsfläche sowohl vom fließenden Individualverkehr, von öffentlichen Bahnen und Bussen, von geparkten Autos, Radfahrern, Skatern und Rollbrettfahrern, von Fußgängern und von Flaneuren beansprucht wird, die jeweils unterschiedliche Flächenbedürfnisse besitzen und sich mit zum Teil erheblichen Geschwindigkeitsunterschieden bewegen. Die Moderne reagierte auf diese Vervielfältigung der Fortbewegungsmöglichkeiten mit dem Konzept der baulichen Funktionstrennung. Jeder Verkehrsbereich erhält seinen eigenen, geschützten Lebensraum. Der Autofahrer nutzt eine Fahrbahn und den Stellplatz für sein Auto, der ÖPNV eine separate Bus- oder Bahnrasse, der Fußgänger den Gehweg, später eine ganze Fußgängerzone und der Radfahrer, wenn noch Raum übrig blieb, einen Radweg. Nach jahrzehntelanger Erfahrung können wir heute feststellen, dass dieses Konzept auf Grund des überproportional ansteigenden KFZ-



Die Straße wird zum Strand ... (Paris 2008)

Aufkommens unweigerlich an seine Grenzen stoßen muss. Aus der einzelnen Fahrbahn wurden mehrspurige Schnellstraßen, durch aufgeständerte Hochstraßen und Tunnelanlagen ergänzt, die einen reibungslosen Verkehrsfluss sicherstellen sollen und zu den kostspieligsten Bauwerken überhaupt zählen.

Das größte Konfliktpotential auf unseren innerstädtischen Straßen besteht in den unterschiedlichen Geschwindigkeiten, mit denen sich die Teilnehmer fortbewegen. Und auch dabei nimmt der KFZ-Verkehr eine einsame Spitzenposition ein, da sich ein Auto in der Regel 10 bis 12 mal schneller bewegt, als ein Fußgänger und immerhin noch 4 mal so schnell wie ein Fahrradfahrer oder ein Skater.

Hinzu kommt der spezifische Flächenverbrauch, der beim Auto sogar 20 mal größer ist als bei einem Fußgänger. Da die Straße aber einen begrenzten Raum darstellt, der nicht ohne weiteres ausgedehnt werden kann, erfolgt die Verteilung der Flächen zwangsläufig zu Gunsten des KFZ-Nutzers. Ein Ungleichgewicht, das noch eklatanter erscheint, wenn man den Qualitätsverlust des öffentlichen Raumes berücksichtigt, den das Autofahren in dicht bebauten und genutzten Gebieten mit sich bringt. Alle Städte leiden unter der erheblichen Schadstoffbelastung und dem gesundheitsschädlichen Lärmpegel des motorisierten Individualverkehrs. Die Aufenthaltsqualität sinkt gegen Null.

Wie kann es gelingen, unter diesen schwierigen Voraussetzungen urbane Qualitäten in den Städten zu erzeugen. Und was heißt überhaupt urbane Qualität?

Urbanität bedeutet, dass viele Menschen auf begrenztem öffentlichen Raum unterschiedlichsten Aktivitäten nachgehen können. Ein ideales Beispiel ist der innerstädtische Platz, der morgens als Marktplatz dient, mittags von Gastronomen bewirtschaftet und nachmittags von Kunden der Einzelhandelsgeschäften frequentiert wird, der abends schließlich durch ein Kultur- und Kneipenangebot zur öffentlichen Bühne avanciert.

Das Bespielen eines solchen Platzes mit unterschiedlichen Programmen gelingt umso besser, je zurückhaltender die „Möblierung“ der Fläche mit platzgestaltenden Elementen ausfällt. Dafür muss das größte Augenmerk auf die Oberflächen des Belags fallen, die der den unterschiedlichen Nutzungen gerecht werden muss. Zudem braucht es ein professionelles Zeitmanagement, das in Abstimmung mit allen Beteiligten die Nutzungszeiträume festlegt und entsprechende Maßnahmen für temporäre Umbauten koordiniert.

Wenn der öffentliche Raum multifunktional sein soll, darf eine Nutzung die andere nicht ausschließen

Die Qualität dieses Platzes als punktueller urbaner Raum kann teilweise auf die Straße als lineare Struktur übertragen werden. Dann reden wir von einem Boulevard, einer Flaniermeile oder einem Corso. Die Qualität der Nutzung verändert sich leicht zugunsten von Bewegung und Erschließung. Der Raum wird „dynamisiert“, ohne jedoch seine Eigenschaft als Aufenthaltsfläche zu verlieren. Auch hier müssen die notwendigen Einbauten sorgfältig ausgewählt und platziert werden (less is more), dem Belag kommt eine noch größere Bedeutung zu, um die Begeh- und Befahrbarkeit für unterschiedlichste Nutzungen sicherstellen zu können und schließlich muss ein Zeitmanagement schwer zu vereinbarende Nutzungen zeitlich organisieren, ohne sie per se durch Verbote zu untersagen.

Ohne Zweifel erzeugen die oben beschriebenen Maßnahmen eine hohe urbane Qualität, die die Städte attraktiver werden lassen. Jedoch können auch mit dem Instrument des Zeitmanagements alleine öffentliche Verkehrsräume ohne weitreichende Investitionen in bau-



... und die Fahrbahn zur Liegewiese (New York 2007)

liche Veränderungen attraktiver werden. Bekanntes Beispiel ist die temporäre Sperrung von Straßenzügen für Wochenmärkte, die allseits große Akzeptanz erfahren. Sonderveranstaltungen, wie Quartiersfeste, Umzüge, Radrennen, Marathonläufe etc. sind ebenfalls Bestandteil einer lebendigen Stadtkultur. Auf Grund ihres Eventcharakters spielen sie jedoch keine einheitliche Rolle in der Beantwortung der Frage, wie nachhaltig die Lebensqualität in der Stadt verbessert werden kann.

Da der motorisierte Individualverkehr eine nachhaltige Belastung für die Lebensqualität in der Stadt darstellt, jedoch gleichzeitig ein unabdingbarer Bestandteil der städtischen Erschließung geworden ist, müssen neben den üblichen verkehrsberuhigenden Maßnahmen, die beachtliche finanzielle der Kommune binden, neue Wege beschritten werden, um den öffentlichen Straßenraum für alle attraktiver zu gestalten.

Man sperrt eine Straße für den motorisierten Verkehr und eine neue Welt erschließt sich

Die in regelmäßigem Turnus erfolgende Sperrung einzelner Straßenzüge für den Verkehr kann hier eine Maßnahme sein, um den Bewohnern die Straße nicht nur als notwendige Verkehrsachse mit allen negativen Begleiterscheinungen, sondern auch als einen attraktiven öffentlichen Raum zugänglich zu machen.

Temporär-autofreie Verkehrsflächen erhöhen somit die Lebensqualität in der Stadt. Man sperrt eine Straße für den motorisierten Verkehr und eine neue Welt erschließt sich für den Bürger. Ruhiger, ohne Gefahren und Abgase, mit Raum und Zeit erleben die Menschen neue Qualitäten ihrer Stadt. Der Straßenraum - heute fast ausschließlich als Erschließungsader und Abstellbereich für den motorisierten Individualverkehr (MIV) genutzt - wird dabei wieder zum vielseitig nutzbaren öffentlichen Raum für alle.



Die Straße wird durch eine temporäre Sperrung zum öffentlichen Raum für alle (New York 2007)

Um eine Maßnahme wie die beschriebenen *Summer Streets* in Krefeld erfolgreich durchführen zu können, sollten folgende Punkte besondere Beachtung finden:

Kommunikation:

Alle Betroffenen/Akteure wie Anwohner, städtische Fachbereiche Planung, öffentliche Ordnung, Grünfläche, SWK, Verkehrspolizei etc. müssen durch Partizipation von Anfang an in die Planung eingebunden werden

Zeitmanagement:

Eine Koordinationsstelle muss die unterschiedlichen Belange/Einwände/Bedürfnisse untereinander abstimmen und einen Konsens herstellen, wann, wie oft und wo die Sperrungen erfolgen sollen

Akzeptanz:

Die Maßnahmen müssen professionell in die Öffentlichkeit kommuniziert werden (Slogan: Summer Streets -NYC, Paris Plage), um entsprechende Akzeptanz zu erzeugen

Revision:

Da alle Beteiligte planerisches Neuland betreten, ist es notwendig, die Erfahrungen aus den Maßnahmen immer wieder zur Nachbesserung zu nutzen.

Wie die Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, entwickelt sich dabei in der Regel ein äußerst nachhaltiges Konzept der temporären Umnutzung von Straßenräumen, das auf eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung stößt und die Lebensqualität merklich verbessert.

Christian Kraus
Dipl.-Ing., Architekt b.u.g.
Krefeld, November 2009