



# Rückbau von Stadtstraßen

Die Ära der autodominierten Stadt hat uns ein langlebiges bauliches Erbe ohne jede Baukultur hinterlassen. Heute gilt es, Übertreibungen der Vergangenheit zu sanieren und die Infrastrukturen an die zukünftigen Bedürfnisse anzupassen.

Der wieder freigelegte Cheonggyecheon in Seoul (Südkorea).

Unter der Devise der Funktionalität wurden ab Ende der 1950er-Jahre die Städte und ihre Strukturen dem Auto und dessen Raumansprüchen angepasst. Durch das Bündelungsprinzip (der Autoverkehr wurde auf Hauptstraßen gebündelt) entwickelten sich vormals multifunktionale Hauptstraßen zu monofunktionalen Autorouten. Die Reste der autodominierten Stadt lassen sich in vielen Städten finden: in innerstädtischen Hochstraßen, die auf einer höheren Ebene, beispielsweise auf Viadukten oder Dämmen geführt werden; auf Stadtplätzen als Parkplätzen; auf großen Straßenkreuzungen und Verkehrsverteilern oder auch bei zahlreichen Unterführungen, die Gehende unter die Straße verbannen.<sup>179,178</sup>

Dem Trend „Zurück zur Stadt“ folgend, bietet die Sanierung dieser Stadtstraßen die Chance, urbane Lebensqualität und die Stadt als Lebensraum zurückzugewinnen, und zwar durch Rückbesinnung auf vielfältige Funktionen von Straßen und Plätzen.<sup>178,179</sup> Heute sind viele Infrastrukturen in die Jahre gekommen und vielerorts eröffnen sich Diskussionen über Rückbau beziehungsweise Sanierung von Stadtstraßen, etwa in Bruck an der Mur, Düsseldorf oder Halle. Es gilt, die

wertvollen innerstädtischen Gunstlagen unter Berücksichtigung der vielfältigen Nutzungsansprüche zu diskutieren und neue städtebauliche und verkehrliche Lösungen zu finden, anstatt lediglich die alten Infrastrukturen zu sanieren.

## Die Stadt wurde dem Auto untergeordnet

Die Sanierung der innerstädtischen Hochstraße in Ludwigshafen zeigt den breiten Diskussionsprozess und seine Mechanismen im Rahmen der integrierten Stadt- und Verkehrsentwicklung. Nach der Motto „Man muss Amerika kopieren und nicht kopieren“,<sup>104</sup> wurden in der Phase der Massenmotorisierung in Amerika gewonnene Erkenntnisse auf die europäische Stadt übertragen, indem die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes zur Maxime erhoben wurde. Ein bauliches Ergebnis dieses Ansatzes ist die Hochstraße Nord (B44) mit ihrem Stadtautobahncharakter, die als zentrale Verkehrsader die Schwesterstädte Mannheim und Ludwigshafen verbindet. Sie wurde zwischen 1970 und 1981 erbaut, ist rund zwei Kilometer lang und umfasst vier Fahrstreifen. Täglich befahren zirka 40.000 Autos die Straße, meist im Durchgangsverkehr.<sup>146</sup>

Anstatt der Hochstraße Nord in Ludwigshafen, die im Jahr 2019 abgerissen wird, kommt ein Stadtboulevard mit optimaler Anbindung an das Geh- und Radwegenetz.



Foto: GTL Landschaftsarchitekten



Foto: Stadt Ludwigshafen am Rhein

### Sanierungsbedarf als Planungsanlass

Bereits nach 30 Jahren Betriebsdauer ist die Hochstraße Nord ein Sanierungsfall. Die Brückenbauwerke sind stark beschädigt, ein Neubau ist unabwendbar. Schnell wird klar, dass neue Lösungen für die Straße eine große Chance für die Ludwigshafener Stadtentwicklung und die Rückgewinnung von urbanen Qualitäten darstellen. Aber auch Rahmenbedingungen wie die Leistungsfähigkeit der Straße als überregionale Verkehrsverbindung sind zu klären. Vier Varianten zur künftigen Straßenführung, die von einem Neuaufbau in bestehender Hochlage als Brückenbauwerk bis zu einem ebenerdigen Stadtboulevard reichen, wurden als Optionen von Fachleuten untersucht und Anfang 2014 in einen breiten Dialogprozess mit der Bevölkerung eingebracht.

### Dialog als Motor der Mobilitätssanierung

Der lokalen Verwaltung und Politik war es wichtig, unterschiedliche Beteiligte einzubinden und verschiedenste Aspekte, wie städtebauliche Entwicklungspotenziale, Bauzeit, Kosten oder Klimaschutz, zielgerichtet, strukturiert und offen

zu diskutieren. Durch Online- und Offline-Aktivitäten wurden viele Personen einbezogen. Diese Ergebnisse bildeten die Grundlage für die weitere Planung und den politischen Entscheid.

Der Stadtboulevard mit einer Länge von 860 Metern, einer optimalen Anbindung an das vorhandene Radwegenetz und fußverkehrsfreundlichen Querungen hat sich durchgesetzt. In den Jahren 2015 und 2016 folgten zwei weitere Dialogphasen. Die erste zur Detailplanung, die zu städteräumlichen Verbesserungen am sogenannten Nordkopf der Straße führte, die zweite zur Stadt- und Grünplanung.<sup>145,146</sup> Der Baubeginn des Stadtboulevards ist für das Jahr 2018 geplant.

## Verkehrssystem-Sanierung braucht:

- von der Politik initiierte städtebauliche und ökonomische Aufwertungen von Innenstädten oder Großprojekte von privat Investierenden, die zu kommunalpolitischem Handeln zwingen
- mutige Personen vor Ort, die nicht nur der Leistungsmaxime des Autos folgen
- lokale an die Situation angepasste Planung
- frühzeitige und breite Partizipations- und Dialogprozesse, mit einer zielgerichteten und offenen Diskussion unterschiedlicher Gesichtspunkte (wie Kosten, Städtebau und Stadtgestaltung, Freiraumgestaltung, multimodale Mobilität) verschiedener sozialer Gruppen
- Ideen für die Diskussionen, die über Wettbewerbe generiert werden können
- Regelwerke<sup>9</sup>, die sich klar am Städtebau orientieren, das heißt, städtebauliche Bemessung anstelle von verkehrstechnischen Entwürfen (Straßenraumgestaltung vom Rand aus bestimmt die Fahrbahnbreite)

## „Highway Removals“

Das U.S. Department of Transportation startete ein Programm,<sup>211</sup> um die Auswirkungen seiner Autobahn-Ausbauten der 1950er-Jahre auf städtische Gebiete zu sanieren. Es propagiert auch „Road Diets“, Verschmälerung von Straßen vor allem mittels Reduktion von Fahrstreifen (etwa zugunsten von Radwegen) für höhere Verkehrssicherheit.<sup>212</sup> Das Prinzip wird in zahlreichen Städten der USA umgesetzt.<sup>213</sup> In den USA, wo der Bau von Stadtautobahnen früher begann als in Europa, werden einzelne bereits wieder abgerissen und ihr Stadtumfeld revitalisiert. Beispiele sind: Portland, Oregon (durch Park ersetzt), San Francisco, Kalifornien (zwei Freeways durch urbane Straßen ersetzt)<sup>214</sup>, New York City (beschlossen durch urbane Straße zu ersetzen)<sup>215</sup>, Dallas, Texas (mit Park überplattet)<sup>216</sup>. In anderen Städten der USA werden Rückbauten eingefordert oder bereits offiziell geprüft.<sup>217</sup> Beispiele außerhalb Nordamerikas sind Utrecht (Niederlande)<sup>218</sup> und Seoul (Südkorea).<sup>219</sup>