

als landwirtschaftliche Nutzfläche und Erholungszone erhalten und trotzdem an anderer Stelle Wohnquartiere schaffen könne, die „den Bewohnern von Anfang an Heimat“ werden könnten, weil sie nicht nur ansehnlich gestaltet sind, gute Versorgungs- und soziale Einrichtungen und eine ausreichende Dichte für Sozialkontakte aufweisen, in der Nähe von Arbeitsplätzen liegen und trotzdem Naherholungsmöglichkeiten bieten. Bei Änderung der augenblicklichen Politik der Wohnungsbauförderung und Anwendung von Blligbauweisen („Mehrgeschoßbau mit Spannertypen in geschlossener Bauweise, Flach- oder flachgeneigtes

Verfassern – vielleicht weil er nicht verstanden wurde – ein bißchen Geld gebracht hat. Soweit ich weiß, sind manche Wettbewerbsteilnehmer nach anfänglichem Interesse an der Aufgabe dann doch abgesprungen, weil sie sahen, wohin der Hase läuft, und nicht mitlaufen wollten. Ein einziger Teilnehmer hat eine anschauliche Gegenkonzeption für einen anderen Wittener Stadtteil entwickelt (Büro S.E. Goerner, Köln), mit dem die Kritiker von „Vormholz-Süd“ arbeiten konnten. Er ging bei der Preisverleihung leer aus (vielleicht, weil man ihn besser verstehen konnte). Er hatte deutlich gemacht, daß man die Vormholzer Wiesen

Dach“) könnten dort sogar billige Mietwohnungen gebaut werden. Darum müßte meiner Meinung nach in erster Linie die Auseinandersetzung geführt werden. Die Bemühung um landschaftsbezogenes Bauen, um einen neuen „Heimatstil“, gar in Verbindung mit dem Stadthaus-Feuerwerk, das landauf-landab gezündet wird, führt dabei in die falsche Richtung (wie Durth/Hamacher im Stadthaus-Aufsatz im gleichen Arch⁺ Heft sehr schön darlegen).

Klaus Schoppe

Karin Krause

Betrifft: Verkehrsberuhigung

Anmerkungen zum Heft 47

Ich habe mit großem Interesse Ihr letztes Heft gelesen. Für einen Planer im öffentlichen Dienst, dem ich als Stadtplanerin angehöre, ist es wichtig, sich auf öffentlich diskutierte Argumente stützen zu können. Daher wünsche ich mir, daß es gelingen möge, auf der Basis der in Ihrem Heft dargestellten breiten Bandbreite an Verkehrsberuhigungsproblemen eine ebenso breite Diskussion zu entfachen.

Vor dem Hintergrund meiner kommunalpolitischen Erfahrungen interessiert mich an dem Thema „Verkehrsberuhigung“ besonders der Gesichtspunkt „Demokratie und Städtebau“, der mir in Ihrem Heft nicht so ausführlich behandelt zu sein scheint, da eher mehr von Mitgestaltung die Rede ist.

Ich bin ein Befürworter der „Mischnutzung“, d.h. der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer in einer verkehrsberuhigten Wohnstraße. Das ist allerdings wohl auch das Anliegen Ihrer Verfasser. Nur, ich finde nirgendwo erwähnt, daß ohne Mischnutzung Partizipation nicht möglich ist. Verkehrsberuhigung als „räumliche Alphabetisierungskampagne“ mit Hilfe von Simulationsinstrumentarien kann meiner Meinung nicht alles sein. Es geht doch nicht nur um gestalterische Mitbestimmung, sondern vielmehr um Partizipation am kommunalen Gemeinwesen innerhalb der kleinsten Gemeinschaft, nämlich der eines Quartiers oder einer Anliegerstraße.

Angesichts des Zustandes unserer Stadterneuerungsquartiere verstehe ich unter Partizipation das Fertigwerden mit einer Mangelsituation auf der Grundlage des Sich-Vertragens:

Wenn nur eine Fläche für mehrere Nutzer da ist, dann kann man diese Fläche nur „vervielfältigen“, wenn diese Fläche Jedem gehört, allerdings mit der Einschränkung der Rücksichtnahme auf den Anderen. Die Voraussetzung für dieses Modell der Verträglichkeit ist allerdings die Einführung der Mischnutzung für Wohnbereichsstraßen in

die Straßenverkehrsordnung. Durch die Einführung der Mischnutzung würde die Verkehrssicherungspflicht entfallen, die verlangt, daß jedem Verkehrsteilnehmer, nämlich dem Autofahrer und dem Fußgänger, ein „gesicherter“ Raum zur Verfügung gestellt wird. Die Anforderungen an die Sicherung wiederum erfordern die Beibehaltung der Bordsteintrennung zwischen Fahrbahn und Fußweg, die die Mischnutzung ausschließt.

In Nordrhein-Westfalen hat sich die Beratungsstelle für Schadensverhütung des HUK-Verbandes der Verkehrsberuhigung angenommen. Die Intentionen des HUK-Verbandes als einer Versicherungsgesellschaft liegen naturgemäß auf dem Feld einer sozialorientierten Umfeldverbesserung.

Die Vorrangstellung der Sicherheit hat Folgen, die einmal benannt werden müssen:

- 1) Die Sicherungspflicht schränkt die Zahl der Benutzer ein. Es gibt nur noch Fußgänger und Kraftfahrer; dafür keine spielenden Kinder, keine alten Leute, die auf Bänken sitzend am Quartiersleben teilnehmen, keine Erholung suchenden Erwachsenen, die keinen Balkon besitzen und abends vor der Haustür sitzen möchten.
- 2) Die Ausbauplanung wird sicherheitsorientierten Richtlinien unterworfen, die jeden gestalterischen Spielraum und damit jede gestalterische Mitbestimmung auffressen.
- 3) Die Sicherheitsvorschriften beruhen auf einem durchschnittlichen Benutzerverhalten, d.h. Autofahrerverhalten, das nur ein anonymes Verhalten sein kann, da es auf repräsentativer Verhaltensforschung basiert. Dies bedeutet, daß über den Eingang von Sicherungspflicht das Benutzerverhalten hoheitlich gesteuert wird.

Im Gegensatz zu dieser letzten Feststellung soll, der Meinung eines Artikels Ihres Heftes gemäß, die „Beziehungs-

qualität“ zwischen den Bewohnern verbessert werden. Ich verstehe darunter, daß an Stelle eines anonymen Benutzerverhaltens die sich bestimmten (selbstgewählten) Umgangsformen verpflichtende Gemeinschaft tritt.

Die echte Verkehrsberuhigung, die Fremdnutzer aus der Wohnbereichsstraße verbannt, stellt die Voraussetzung für die Bildung von Anliegergemeinschaften in diesem Sinne dar, sofern die Einführung der Mischnutzung die rechtliche Grundlage schafft.

Karin Krause