

Das Paradies der Bürger steht abends leer

Frankfurts Fußgängerzone — „Demonstrationsobjekt für eine häßliche Straße“

Immer mehr Kommunen sperren Teile ihrer Zentren für den Kraftfahrzeugverkehr und schaffen „Fußgängerzonen“, um die Innenstädte wieder freundlicher zu machen. Die Nachteile solcher City-Planung zeigen sich nun in Frankfurt, wo die „Zeil“, der Kaufhaus-Korso der Main-

metropole, gesperrt wurde: Das Konsum-Quartier ist abends wie ausgestorben, der abgedrängte Autoverkehr belastet bislang saubere und ruhige Wohnviertel, der öffentliche Nahverkehr wird behindert. Bürgerinitiativen protestieren und drohen der Stadt mit Klagen.

Auf der Frankfurter Bleichstraße, nahe dem Eschersheimer Turm, spielten Kinder Ball und Haschen. Dazwischen, an bunten Gartentischen, saßen die Eltern bei Bier und Limonade. Und fast ein Vergnügen war es auch für die Autofahrer, die im Schrittempo durchgeschleust wurden: Freundliche Bürger bedachten sie mit Blumen und Informationsmaterial, eine Band machte flotte Musik.

Doch dann kam die Polizei. 350 Beamte mit Stock und Schild zogen auf, um die Straße für den fließenden Verkehr freizukämpfen. Nach anderthalb Stunden konnten Frankfurts Autofahrer die Bleichstraße wieder passieren — nunmehr beschimpft und mit Bierdosen beworfen.

So endete mit Verletzten auf beiden Seiten ein „Straßen- und Kinderfest“ der Bürgerinitiative Bleichstraße, deren Mitglieder schon seit Wochen die Hausfronten mit Protest-Transparenten behängt hatten. Verstärkt durch Sympathisanten aus der Nachbarschaft, demonstrierten und randalierten sie gegen die Fegefeuer-Folgen des neuen Fußgänger-Paradieses auf der Hauptgeschäftsstraße, der Zeil.

Dem als die Zeil am 8. Mai für zwei Monate — tatsächlich wohl auf immer — für den Autoverkehr völlig gesperrt wurde, gerieten die Bleichstraße und später die parallel gelegene Stiftstraße zu Teilstücken eines überaus frequentierten „City-Rings“. Und was als umweltfreundlicher Akt für die Allgemeinheit gedacht war, machte den Anrainern die Umwelt unerträglich.

Der Medizinstudent Peter Braun befürchtet seitdem „ein durch ständige Kopfschmerzen und Lernunfähigkeit verhaunenes Examen“. Für die Ursachen (nach seiner Erkenntnis Luftverschmutzung und Lärmbelästigung) wie für die möglichen Folgen (Verlust einer zugesagten Klinikstelle) will er Oberbürgermeister Rudi Arndt haftbar machen.

Die Justitiarin Adelheid Steindreier-Viesel machte den Frankfurter Magistrat für die Gefährdung von 60 Kindern einer Tagesstätte durch den Kfz-Verkehr verantwortlich und forderte namens der Eltern, „daß die ‚fröhliche Stadt‘ nicht zum Nachteil der Kinder gestaltet wird“.

Und der Professor Klaus Jürgen Gantzel, Vorsitzender der Bürgerinitiative „Aktionsgemeinschaft Innenstadt“, wirft der Frankfurter Stadtverwaltung einen vorsätzlichen Verstoß gegen das öffentliche Wohl vor — ein Anwurf, über den bald ein Verwaltungsgericht befinden soll.

Allen sollte es dienen, doch nun sind beinahe alle dagegen. CDU-Kommunalpolitiker und Jungsozialisten, City-Bewohner und Busbenutzer, Pendler und Händler bekämpfen seit einigen Wochen den kommunalen Kraftakt, der — schlecht geplant, zu früh vollzogen — den Kaufhaus-Korso Zeil zum



Hauptverkehrsader, Fußgängerzone „Zeil“: Verstoß gegen das öffentliche Wohl?



Nehmen Sie Platz auf dem Plaza Gail

1 Gail weiß alles über die Schönheit eines Bodens. Weiß, wie man das Raum-Erlebnis eines weiten, schönen Platzes in den persönlichen Raum überträgt. Eben das macht die Faszination dieser Gail Interieur-Keramikböden aus: gesteigertes Wohngefühl. Großzügigkeit. Weite des Raums. „Ein Hauch von Welt zu Ihren Füßen.“

2 Es kommt nicht von ungefähr, daß Gail ein ganzes Jahr an der Gestaltung einer einzigen Keramik-Platte arbeitet. Denn das Ergebnis muß eine Gail Interieur-Keramik-Platte sein.

3 Und wenn Gail aus über 30 verschiedenen Braun-Tönen eine braune Interieur-Keramik-Platte macht, dann stimmt dieses Braun. Wie alle anderen Farben. Das ganze Spektrum.

4 Es wird Sie sicher nicht interessieren, wieviel Test-Stationen eine Interieur-Keramik-Platte bei Gail durchläuft. Nur soviel: Gail Boden-Keramik ist jeder Strapaze gewachsen. Zwei Füßen oder tausend. (Und wenn Sie wollen, auch noch mehr.)

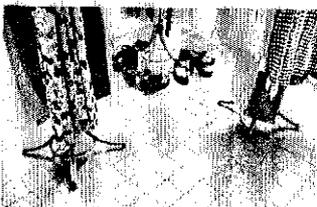
5 Ein großzügiges, ein souveränes Wohnen auf dem Plaza Gail.

Bauherren, Architekten, Bauverantwortliche, die mehr über Gail Interieur-Keramik wissen wollen, erhalten das ausführliche „Place de la Gail“-Informations-Poster.

Gail Interieur-Keramik,
63 Gießen, Postfach 5510.



Gail Interieur-Keramik in Boutiquen. Wo Individualisten kaufen, muß schon der Boden individuell sein.



Boden: „Florentiner“

Gail Interieur-Keramik rund um den Kamin: Wo das Feuer widerflammt. Wo Funken nicht stören.



Boden: „Rosenspitze“

Boden links: „Toscana“ color 91851 erdbraun.
Abb. links: Möbel von „Decorum“ J. + F. Ramon
Forcadell oHG, Frankfurt. Kaminzimmer: Sitzpolster vom
Einrichtungshaus Gessman, Neu-Isenburg

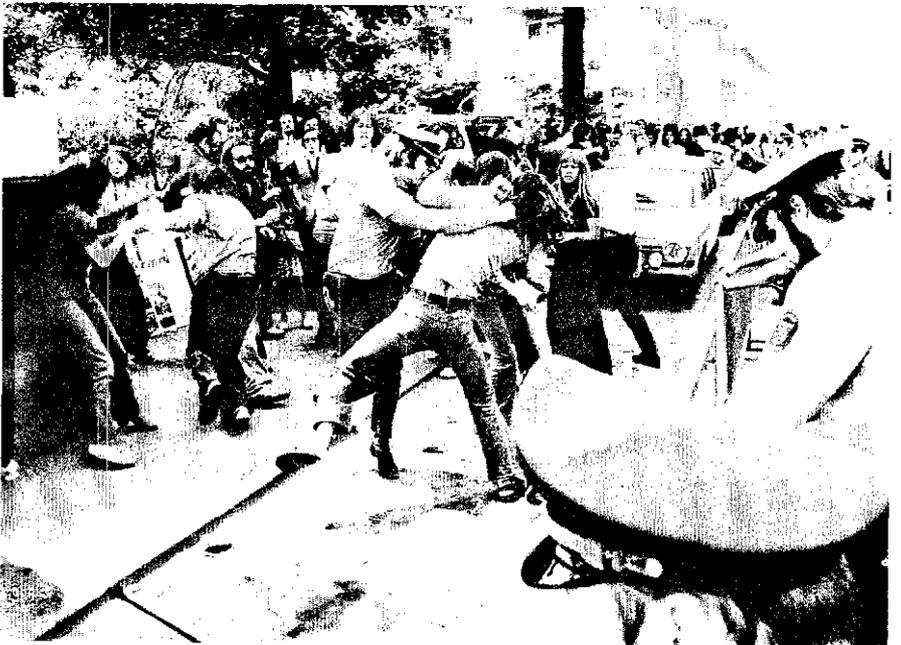
asphaltierten Tummelplatz umfunktionieren sollte: Das Kernstück der einzigen innerstädtischen Ost-West-Achse im Frankfurter Wegewirrwarr wurde gesperrt — eine sechsspurige Durchgangsstraße, 580 Meter lang und etwa 40 Meter breit, mit superbreiten Gehwegen und separatem Gleiskörper für die Straßenbahn, gesäumt von den einfalllos glatten Fassaden der Hauptpost und sechs großen Kaufhäusern, verbrämt mit den bunten Auslagen von rund 60 Ladengeschäften.

Der Fall ist nicht einzig. Um ihre tagsüber verstopften, abends verödeten Kernbezirke wieder „fußläufig“ (Planner-Jargon) zu machen, folgen immer mehr Groß- und Mittelstädte der „städtebaulichen Mode“ (so der Soziologie-Professor Burkhard Lutz) autofreier Fußgängerzonen. So wurden in Ham-

▷ eine Exekution des Autoverkehrs — aber nun sind, schon aus Mangel an öffentlichen Nahverkehrsmitteln, die Randstraßen der City verstopft, bislang behelfsmäßige Durchgangsstraßen zeitweise total blockiert.

Die Sperrung der Zeil (Adrian: „Demonstrationsobjekt für eine häßliche Straße“) zwischen Hauptwache und Konstablerwache legte so allenfalls modellhaft die Schwächen der Frankfurter Planungs- und Verkehrspolitik bloß:

Während etwa in München und Düsseldorf die aus der Altstadt verdrängten Autofahrer auf mehrere gut ausgebauten Ring- und Umgehungsstraßen geleitet werden, aber dennoch die City leicht erreichen oder verlassen können, müssen sich in Frankfurt vor allem die Pendler und Kunden aus Offenbach



Polizei-Einsatz gegen „Zeil“-Demonstranten: Bürgerwehr mit Bierdosen

burg und Hannover, Köln und Düsseldorf, Nürnberg und München stark frequentierte Ladenstraßen oder enge Altstadtgassen in gefällig garnierte Promenaden umgestaltet. Denn die Bürger sollen „wieder ungestört spazieren und flanieren können wie in früheren Jahrhunderten“, schwärmte der heutige Städtebauminister Hans-Jochen Vogel, als er noch Städtobhaupt von München war.

In Frankfurt jedoch, wo Arndts SPD besonders laut eine „menschliche Stadt“ propagiert und der städtische Baudezernent Hans Adrian Spielraum „für Frauen und Kinder zurückgewinnen“ will, wurde die schöne Idee in eine fragwürdige Praxis umgesetzt. Beabsichtigt war

▷ ein Exempel für den Umweltschutz — aber Lärm und Abgase wurden lediglich in bisher saubere Grünviertel und Wohnstraßen der Innenstadt verlagert:

und Hanau, aus Spessart und Rodgau in Schlangenlinien über Straßenstücke quälen, die hochtrabend zum „City-Ring“ ernannt worden sind.

Unvermittelter Wechsel von vier auf zwei oder drei Spuren macht die Ringfahrt zum strapaziösen wie gefahrvollen Slalom. Die Ausweichstraßen sind oft verstopft, weil Gehwegparker und Lieferanten eine Fahrbahn behindern oder Halteverbote auch während der Rush-hour ständig mißachtet werden. Und wie die Kraftfahrer — im Bewußtsein mancher Stadtverwalter eine besondere, bürgerfeindliche Spezies — leiden nun auch die übrigen Bürger.

Zwar war die Zeil, die täglich von über 31 000 Fahrzeugen passiert wurde, mit 70 Teilen Kohlenmonoxyd in einem Kubikmeter Luft mitunter „eine regelrechte Giftküche an der Grenze des Smog-Alarms“ — so Dr. Georg Lorenz, Leiter des Frankfurter Amts für



Protestplakate am Frankfurter „City-Ring“: Abgase durch alle Ritzen

Umweltschutz. Jetzt aber halten die Anwohner vordem ruhiger Wohn- und Parkstraßen im „City-Ring“ tagsüber Fenster und Rolläden geschlossen, weil die Abgase der Autokolonnen durch alle Ritzen dringen und in Schwaden über Grünflächen und Kinderspielplätze treiben.

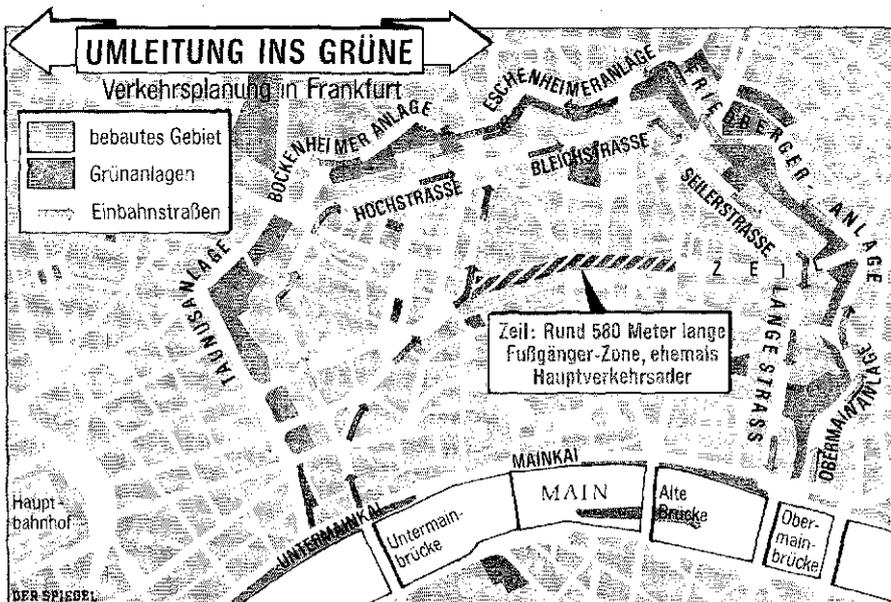
Betroffen schließlich sind auch Bewohner von Ausweichstraßen nahe der Zeil. Und die Zeil selber, auf der nun eigentlich paradiesische Zustände einkehren sollten, ist so ungemütlich wie zuvor.

In einem Protestbrief mit 550 Unterschriften von Umleitungs-Geschädigten, adressiert an Oberbürgermeister Arndt und den SPD-Fraktionschef Hans Michel, wurde denn auch der Nutzen des neuen Fußgänger-Bereichs angezweifelt: Dort biete sich immer noch „gähnende Leere am Morgen und am

späten Abend und hektischer Trubel am Nachmittag“.

Und wie der kommunale Ortsbeirat „Innenstadt“, der die Zeil-Sperrung mit den Stimmen aller Fraktionen abgelehnt hatte, hielt auch die Juso-Arbeitsgemeinschaft des SPD-Ortsvereins Innenstadt das Experiment für verfrüht und verfehlt. Die Jusos sehen die Lage der City-Bewohner erst dann je und fragten die Leitungs-Genossen: „Wie stellt sich der Magistrat eine menschliche Stadt vor, aus deren Kern die Bevölkerung vertrieben wird?“

Jungsozialisten verurteilten schon vor zwei Jahren in der Streitschrift „Kommunalpolitik — für wen?“ den Boom solcher „Fußgängerzonen, die allein dem Zweck dienen sollen, den Warenumschlag in diesem Bereich zu erhöhen, ohne daß sie zu Aktivitäten reizen würden, die über das Ökonomische hinausgehen“.



Diese Einschätzung aber wird durch das Frankfurter Beispiel bestätigt. Denn vor allem die Industrie- und Handelskammer zog aufgrund der Umsatz-Berichte ihrer Zeil-Mitglieder positive Bilanz: „Experiment geglückt.“ Bei turbulenten Bürgerversammlungen hingegen wird dem SPD-Magistrat „Kumpagnei mit der Wirtschaft“ vorgeworfen. Und sogar die Frankfurter CDU, sonst stets dem Handel gewogen, wirft der SPD „unmenschliche Methoden“ vor — „weil sie ohne ausreichende Vorbereitungen, zu der die Bereitstellung geeigneter Verkehrsführungen gehört hätte“, die Zeil abgeschnürt habe.

Störungsfrei läuft nicht einmal der öffentliche Nahverkehr ab, der doch die Autos entbehrlich machen sollte. Vier Autobus-Linien, die zuvor die Zeil passierten, wurden auf zeitraubende Umwege verwiesen. Die blaßgelben Tramwagen — die früher freie Fahrt hatten, nun aber ohne Absperrgitter rollen müssen — klingeln sich seit dem 8. Mai sachte durch die Massen der flanierenden und konsumierenden Bürger, umschwärmt von Kinderscharen, gebremst durch Geh- und Sichtbehinderte, aber auch durch angeheiterte Paradiesbenutzer oder Passanten, die in der Sonne dösen.

Vier Wochen lang sollen nun im Frankfurter Rathaus die zweimonatigen Zeil-Erfahrungen statistisch und ökologisch, demoskopisch und ökonomisch ausgewertet werden. Bis dahin, so Verkehrsdezernent Hans Joachim Krull, „bleibt die Zeil auf jeden Fall gesperrt, und nach der Auswertung beginnt die öffentliche Diskussion“.

Daß die Rathaus-Herren das Ziel verfehlt und auswärtige Einsichten — etwa in Hamburg oder München — ignoriert haben, steht freilich schon fest.

Wenn schon ganze City-Viertel oder Straßenzüge für den Individualverkehr blockiert werden, gilt es,

- ▷ zuvor günstige Möglichkeiten für den Umgehungs- und Ausweichverkehr zu schaffen, die schnell akzeptiert werden;
- ▷ genügend Linien und Wagen im öffentlichen Nahverkehr bereitzustellen, um Stauungen und Ballungen des Autoverkehrs am City-Rand zu verhindern;
- ▷ den Aufenthalt in Fußgängerzonen auch für die Zeit nach 18 Uhr attraktiv zu machen — etwa durch Spielplätze und Cafés, überdachte Passagen oder Kunst-Domizile wie Kinos, Theater und Galerien, die den Bürger auch sonntags und abends in die City ziehen.

Ein Vorbild entdeckten 15 Frankfurter Stadtverordnete, Mitglieder des Ausschusses „Planen und Bauen“, nach dem Reinfall: im Fußgängerbereich zwischen Stachus und Marienplatz, in Bayerns Hauptstadt. Staunend spazierten die Frankfurter durch das flotte Quartier, dann lobten sie: „Ein großer Wurf.“