

„Haufen vielleicht mitleids-, aber vor allem verabscheuungswürdiger Kleinbürger“ zu apostrophieren.

Breitbach über sein Erzähler-Ich: „Ich wollte einen Menschen gestalten ... der das Recht hat, hohe Ansprüche zu stellen.“

STÄDTEBAU

FRANKREICH

Autos raus

Hier, sprach der Bürgermeister von Toulouse, „setzen wir einen Meilenstein in der Geschichte des Städtebaus.“

Der Meilenstein soll unweit der südfranzösischen Provinzhauptstadt, fünf Kilometer vom Rathaus entfernt, demnächst emporragen: Europas erste Stadt mit getrennten Straßennetzen für Automobile und Fußgänger.

Louis Bazerque, Bürgermeister von Toulouse, hatte die besten Architekten Frankreichs eingeladen, Pläne für den Bau einer Trabantenstadt für 100 000 Menschen zu entwerfen. Prämiert wurde das Projekt des Pariser Architekten Georges Candilis, der sich zum Ziel gesetzt hatte, in „Le Mirail“ die Straße zur „Domäne des von der Versklavung durch das Auto befreiten Fußgängers“ zu machen.

„Das Auto“, definierte Candilis, ein Franzose griechischer Abstammung, „wird als ein Ding betrachtet, das dem Menschen dient, und nicht als Gegenstand, der unser Leben in der Stadt beherrschend in Anspruch nimmt.“ Sein Konzept für die Trabantenstadt Le Mirail: Autostraßen und Fußgängerwege, die sich nur an wenigen Stellen berühren — an den Parkplätzen.

„Das ist der Stadtplan des Jahres 2000“, urteilte der angesehene deutsche Städtebauer Professor Ernst May, „das bemerkenswerteste Projekt im internationalen Städtebau.“

Die Frage, wie die Städte mit der totalen Motorisierung fertig werden sollen, ist in der Tat zum Kernproblem

für die Stadtplaner geworden. Der von Autofahrern empfohlene und von Städtebauern zunächst auch begangene Weg, mehr und breitere Straßen anzulegen, erwies sich als Sackgasse: Die Zahl der Autos wuchs schneller als das Fassungsvermögen der Straßen.

Längst sinnen die Baubehörden großer Städte daher auf Mittel, die Automobilisten von den Zentren fernzuhalten. „Wir Städteplaner werden alles tun, um den Durchgangsverkehr durch die Innenstadt so schwierig wie möglich zu machen“, erklärte etwa der Ordinarius für Städtebau, Wohnungswesen und Landesplanung an der TH Braunschweig, Professor Jensen.

Und Frankfurts Planungsstrategen regten an, die Gebühren für das Dauerparken rigoros zu erhöhen. „Berufspendler sollen bewußt dadurch gehindert werden, daß man ihnen viel Geld abnimmt“, begründete der Frankfurter Stadtrat Möller den Vorschlag. Der Leiter des Hamburger Tiefbauamtes, Professor Sill, forderte eine Änderung jener Steuerbestimmungen, durch die Kraftfahrer für die Verstopfung der Straßen noch belohnt werden: Autofahrer dürfen für den Arbeitsweg einen höheren Betrag von der Steuer absetzen als Bahnfahrer.

Trotz solcher Maßnahmen könne, prophezeite Professor Sill, „weder Hamburg noch eine andere deutsche Stadt in absehbarer Zeit ein Verkehrs-Chaos abwenden“. Hamburgs Oberbaudirektor Professor Hebebrand gestand: „Wir haben inzwischen die ‚Chance‘ des Wiederaufbaus unserer zerstörten Stadtkerne gründlich verpaßt.“

Der Franzose Georges Candilis hingegen nutzte die Chance, die ihm die Planung einer völlig neuen Stadt bot. Er proklamierte: „Der gängige Begriff von Straße, immer wieder als Durchfahrtsstraße mißverstanden, sollte aus dem Städtebau verschwinden.“

Candilis entwarf eine Stadt, in der die Autofahrer zwar durch ein ausgeklügeltes System von Zufahrtstraßen und Parkplätzen an die Wohn- und Geschäftsviertel heranfahren, aber nicht in sie eindringen können. Nur Liefer-

wagen dürfen spezielle „Zulieferstränge“ benutzen, die von Parkplätzen abzweigen und teils unter die Geschäftshäuser tauchen, teils zu überdachten Laderampen führen. Privatfahrer können nicht vor Wohnung oder Büro vorfahren, sondern müssen fast immer einen kurzen Fußweg machen.

Könnten viele Autofahrer die Notwendigkeit, sich in Le Mirail — wenn auch eine nur kurze Strecke — mit eigener Kraft fortzubewegen, als Zumutung empfinden, so bietet ihnen Candilis andererseits einen Service, den sie in keiner anderen Stadt der Welt finden. Le Mirail wird mehr Parkplätze (28 000) haben als Wohnungen (23 000):

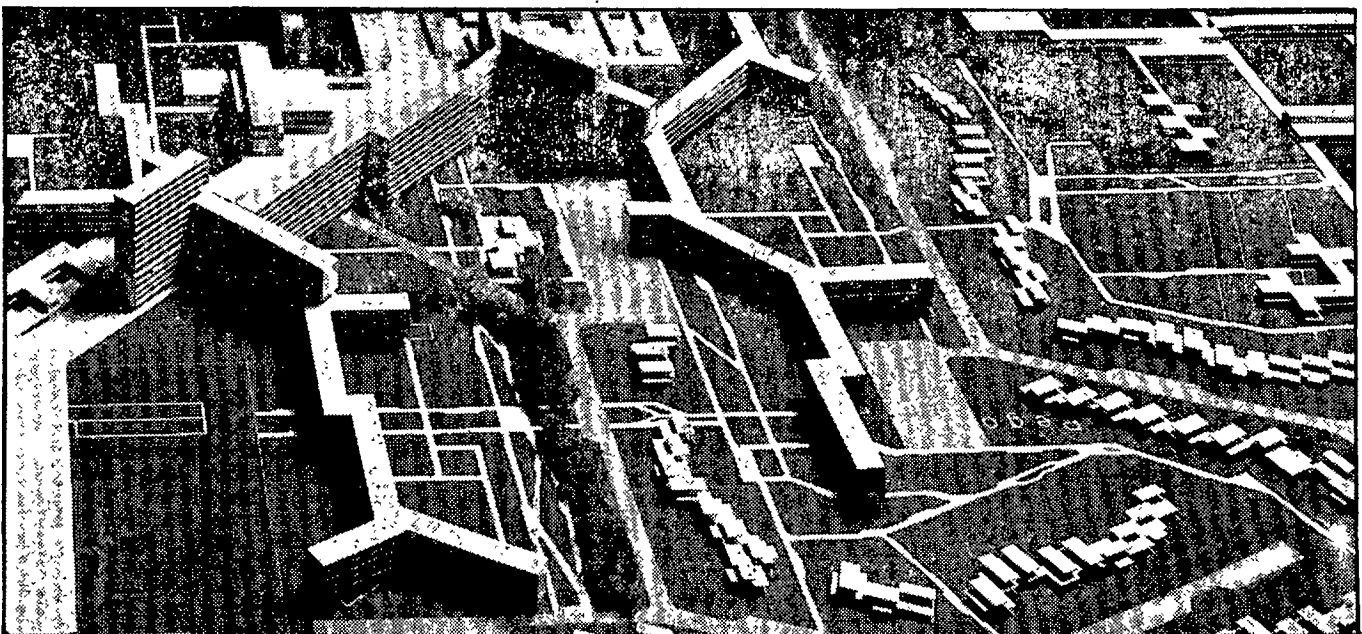
- ▷ 7500 Parkplätze im Freien,
- ▷ 14 000 in unterirdischen Garagen,
- ▷ 4000 in Parkhäusern und
- ▷ 2500 in Privatgaragen.

Das revolutionäre Verkehrssystem, zum Teil in zwei Ebenen angeordnet, ermöglichte dem französischen Architekten auch, alle Elemente städtischen Lebens zu mischen. In Le Mirail sollen weder Viertel entstehen, die nach Geschäftsschluß verödet sind, noch eiförmig aneinandergereihte Wohnblöcke (Candilis: „Langweiler“).

Im Zentrum von Le Mirail sollen vielmehr Wohnviertel mit Läden, Märkten, Kirchen, Kinos, Theatern, Geschäfts- und Verwaltungsgebäuden, Postämtern, Grünanlagen sowie überdeckten Fußgängerpassagen durchsetzt werden. Candilis hat überdies einen Bebauungs- und Bepflanzungsplan ausgetüftelt, der möglichst vielen Einwohnern den Blick auf Häuserwände ersparen soll. Lobte Professor May in Hamburg: „Das sollten sie sich bei uns mal zu Herzen nehmen.“

Frankfurts Stadtväter nahmen sich den Rat des einstigen Frankfurter Stadtplaners May zu Herzen: Sie luden den Architekten Candilis ein, sich an einem Wettbewerb für die Neuordnung der Frankfurter City zu beteiligen.

• Wegenetz für Fußgänger weiß, Autostraßen hellgrau.



Französische Trabantenstadt „Le Mirail“ (Modell) *: Mehr Parkplätze als Wohnungen