
Die autogerechte Stadt (Rückführung)

«Die autogerechte Stadt» ist ein allgegenwärtiger Begriff in Debatten zum Wiederaufbau bundesdeutscher Städte nach 1945. Seine Bedeutung ist dabei relativ unscharf, in städtebaulichen wie in populären Kontexten. Im Allgemeinen werden unter ihm all jene infrastrukturellen Entscheidungen verbucht, die zugunsten des sich rasch verbreitenden Automobils getroffen wurden: die Verbreiterung vorhandener Ringstraßen zu Stadtautobahnen, deren Erhöhung in eine aufgebockte zweite Ebene, entsprechende Über- und Unterführungen für Fußgänger – ein Großteil dessen also, was diese Städte laut ihrer späteren Kritiker so «unwirtlich» machte.¹

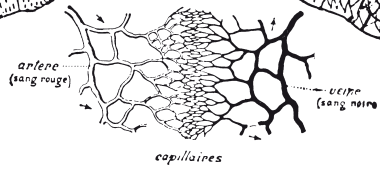
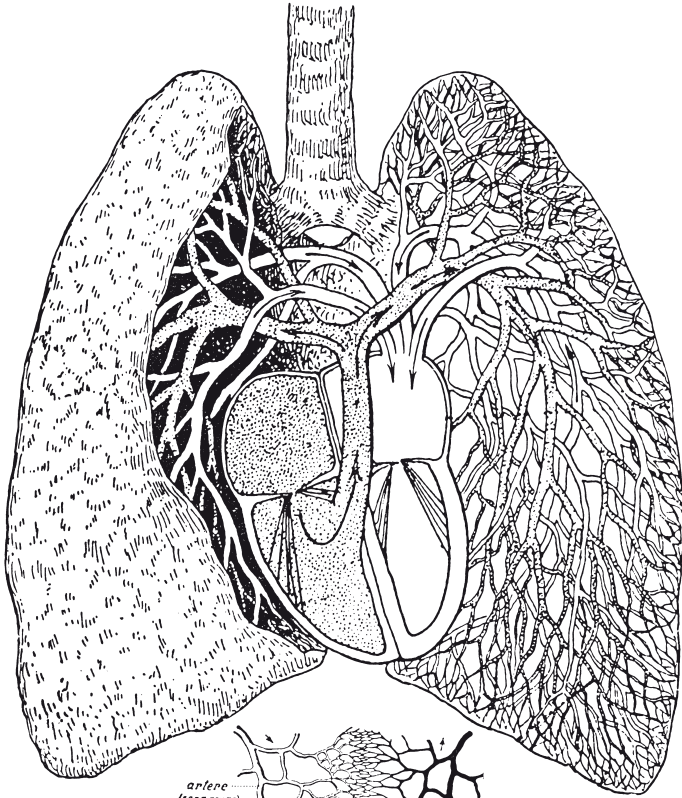
Der Stadtplaner Hans Bernhard Reichow, der den Begriff als Titel für sein 1959 publiziertes städtebauliches Idealmodell wählte,² hatte anderes im Sinn: Die überschaubare Siedlung im Grünen, die er als «autogerechte Stadt» entwarf, war vielmehr geprägt von topografischer wie struktureller Nähe zur Natur. Ruhig und einbahnig sollten die Verkehrsströme hier durch luftig bebautes Gelände fließen, auf kreuzungsfreien und schilderarmen Straßen. Die heranrollende Verkehrswelle sollte mithilfe des «menschlichen Instinkts» eingedämmt werden und sich an organischen Mustern orientieren. Technik und Intellekt hingegen, immer wieder versinnbildlicht in der Form des Rasters, wurde zutiefst misstraut. Reichows Werk ist durchzogen von verschiedenen geistigen Strömungen: Naturverklärung und Fortschrittskritik der 1920er und 30er Jahre sind ebenso präsent wie damals hochaktuelles Nachdenken über selbstregulierende Systeme. Es nimmt damit eine besondere Stellung in den Ideen- und Stadtlandschaften der frühen BRD ein. In der neugegründeten Siedlung Sennestadt in der Nähe von Bielefeld konnte Reichow in den 1950er Jahren einen Prototyp seiner autogerechten Stadt umsetzen. In die Bauzeit der Siedlung fällt auch die Publikation seines Buches, das mit zahlreichen Fotografien, Zeichnungen und Diagrammen deren theoretische Grundideen illustrierte. Diese Grundideen visuell freizustellen und damit einer Rückführung zu unterziehen, angesichts der heute überwachsenen praktischen Umsetzung seines Modells,³ ist Gegenstand dieser Bildstrecke.

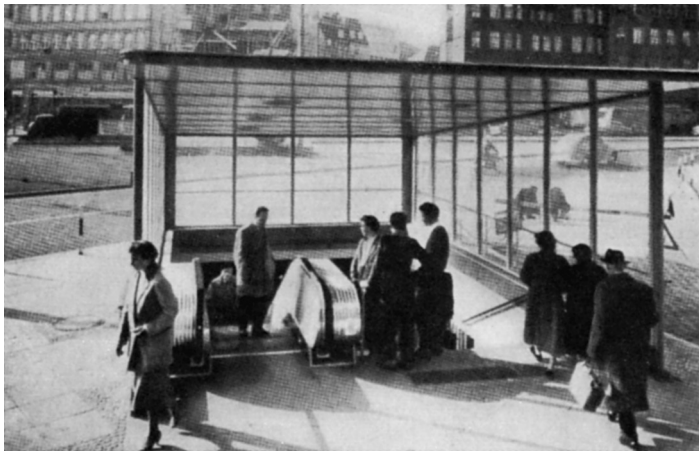
¹ Nach Alexander Mitscherlich: *Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden*, Frankfurt/M. 1965.

² Hans Bernhard Reichow: *Die autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos*, Ravensburg 1959.

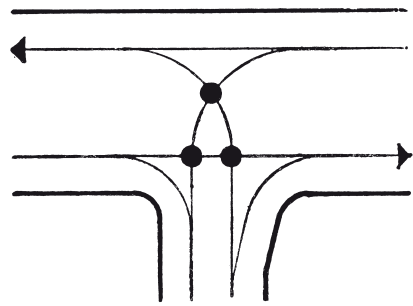
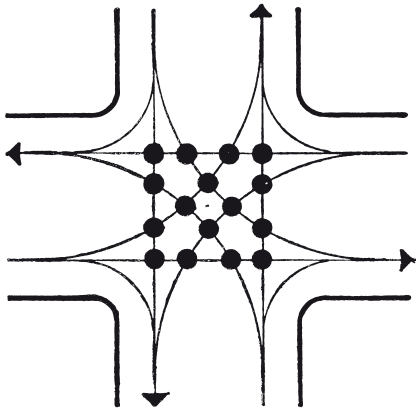
³ Als Beitrag zu dem Ausstellungsprojekt *Vor Ort. Kunstprojekt Sennestadt* (25. Mai bis 19. Oktober 2014) ließ ich eine Auswahl von emblematischen Abbildungen aus Reichows Buch auf große Plakate bringen und auf einer Wiese innerhalb der Siedlung installieren.

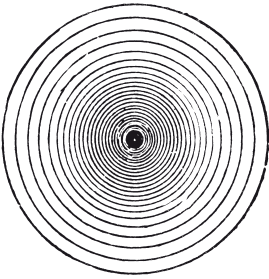
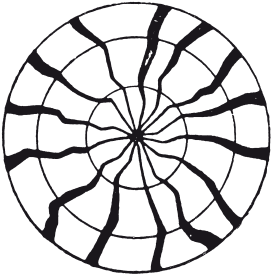


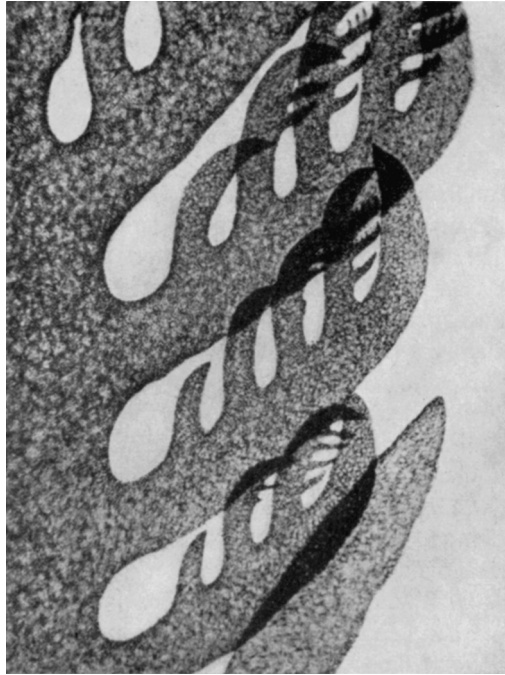














Alle Abbildungen aus: Hans Bernhard Reichow: *Die autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos*, Ravensburg 1959

Bildunterschriften und Seitenangaben im Original:

Abb. 1 «Adern der Erde, Luftbildaufnahme», 10

Abb. 2 «Herz-Lunge-Kreislauf als Beispiel typischer Fließvorgänge in lebendigen Organismen, bei denen sich alles in dauernd leichtem Fluß ohne Stockungen und Kollision befindet», 19

Abb. 3 «Jahnplatz-Unterführung für Fußgänger in Bielefeld», 36

Abb. 4 «Die «alles fressende» ungegliederte Urstraße», 11

Abb. 5 «An Stelle der Kreuzung als einzigem Knotenpunkt des klassischen Rasterplanes tritt die Einmündung (T-Stück) als einziger Knotenpunkt des organischen Verkehrsnetzes. An Stelle von 16 Spurüberschneidungen (Risikopunkten) der Kreuzung enthält die Einmündung nur drei Spurüberschneidungs- und Risikopunkte, die notfalls auf einen zu reduzieren sind und so dem menschlichen Maß und Sicherheitsbedürfnis gerecht wird», 29

Abb. 6 «Mißverhältnis von Straßenbreite (links) und Verkehrsdichte (rechts) bei den bestehenden Stadtstraßen», 8

Abb. 7 «Typische Bewegungsformen der organischen Natur», 22

Abb. 8 «Sehr sinnfällige und zwingende Absperrung der Fahrstraßen gegen das Forum im antiken Pompeji», 32