

# Utopie im Quadrat

**URBANISTIK** Was in Barcelona schon gelungen ist, soll auch in Hannover klappen: Zentren mit weniger Autos und Parkplätzen, dafür mit mehr Grün und auch menschenfreundlicher. Stadtplaner und Verkehrsexperten arbeiten an der Stadt der Zukunft.



»Superblock« im Barceloner Stadtteil Sant Antoni

**D**er Oberbürgermeister von Hannover geht durch seine Stadt, er kommt an diesem lang gestreckten Platz vorbei, beste Zentrumslage, nahe der Altstadt, Platanen. Es ist ein hübscher Ort, eigentlich. Wenn da nicht die Autos wären. Der Köbeler Markt ist ein Parkplatz für rund 100 Fahrzeuge.

Oberbürgermeister Belit Onay, 42 Jahre alt und Mitglied der Grünen, möchte das Parken auf diesem Areal für immer verbieten. In Zukunft soll hier ein Brunnen plätschern. Um den würden dann Kinder toben. Die Eltern würden sich keine Sorgen wegen herumkurvender Autos machen müssen. So stellt Onay sich das vor.

»Man könnte hier in aller Ruhe die Mittagspause verbringen, abends Freunde treffen«, sagt er und zeigt auf eine alte Markthalle, denkmalgeschützt, die an den Platz grenzt: »Wenn der Platz schöner wird, würde auch die Halle aufgewertet.«

Das Parkverbot soll der Anfang vom Ende Hannovers als »autogerechter Stadt« sein. Denn als besonders autogerecht ging Hannover in den 1950er-Jahren in die Geschichte der deutschen Stadtplanung ein.

Doch eigentlich ist Hannover überall. Wohin man sieht, kennt man die gleichen Probleme: in den großen Städten, in den kleinen Städten, in Deutschland, in Europa und in den USA. Autos beanspruchen viel Raum. Wie viel genau? Dem Statistischen Bundesamt zufolge wurden in den vergangenen Jahren täglich knapp acht Hektar Verkehrsfläche ausgewiesen. Deutschland fehlt es allerdings auch jetzt schon nicht an Straßen.

Und: Mit der Zunahme der Autos vergrößert sich vor allem die zum Parken benötigte Fläche Jahr für Jahr deutlich. Bei mittlerweile weit mehr als 48 Millionen Pkw käme man, wenn man alle Wagen nebeneinanderstellen würde, auf einen etwa 585 Millionen Quadratmeter großen Parkplatz. Größer als Frankfurt am Main und München zusammen.

Die meisten Autos stehen tatsächlich vorwiegend herum, 23 Stunden am Tag im Durchschnitt. Und die fahrenden verursachen ihren eigenen Stress: die ewige Parkplatzsuche, die ewigen Staus, die Unfälle.

Städte sind mit ihrer Bevorzugung des Autos unmenschlich – gerade für die jüngsten Bürgerinnen und Bürger. Beispiel Hamburg, wo mehr Verkehrs- als Erholungsflächen vorhanden sind. Dort gibt es dreimal so viele Pkw wie Kinder im Alter von unter 15 Jahren. Und während jedem dieser Kinder draußen im Durchschnitt nur knapp zehn Quadratmeter Spielfläche zur Verfügung stehen, beträgt die Stellplatzfläche für ein Auto durchschnittlich zwölf Quadratmeter.

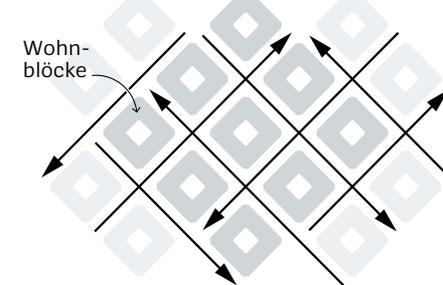
Die Technische Universität Berlin hat einen ebenso anschaulichen Vergleich parat. In Berlin-Mitte mit seinen rund 400.000 Einwohnern wird dem ruhenden motorisierten Verkehr »fünfstufig so viel Fläche eingeräumt wie sämtlichen Spielplätzen im Bezirk zusammen«.

## Lebenswertere Städte

Superblocks – wie der Barceloner Stadtökologe Salvador Rueda den öffentlichen Straßenraum wiederbeleben will

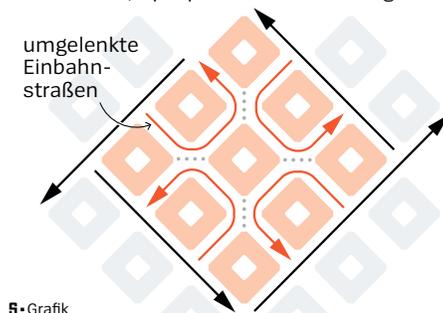
### Vorher

Durchgangsverkehr und Parkplätze im gesamten Straßenraum



### Nachher

verkehrsberuhigte Quartiere mit Platz für Grünflächen, Spielplätze sowie Radwege



5 • Grafik

Wegen der vielen Autos und der Straßen fehlt es in vielen deutschen Städten an Platz für eine grüne Nutzung, die dem Menschen und dem Klima entgegenkäme, konkret fehlt es an Wiesen, Sträuchern und Bäumen. Von Flächenkonkurrenz, von fehlender Flächengerechtigkeit ist mittlerweile oft die Rede. Wegen des vielen Asphalts und Betons heizen sich die zentralen Viertel ohnehin schon auf, wenn es dann aber auch an kühlendem Grün fehlt, wird der Klimawandel das Leben in den Städten absehbar unerträglich machen.

Das Leben der Zukunft aber wird in Städten stattfinden müssen, dafür plädieren Urbanisten schon lange. Verdichtung ist das zentrale Stichwort. Denn der Raubbau an der Natur außerhalb der Ballungsräume durch immer neue Einfamilienhaussiedlungen ist – wegen der damit einhergehenden Bodenver-



Dichter Stadtverkehr in Berlin-Kreuzberg

siegelung – in Zeiten des Klimawandels nicht mehr zu verantworten.

Daher stellen sich Wissenschaftler und Verkehrsplanerinnen nach diesem heißen Sommer dringlicher als vorher die Frage: Wie kann das Leben in der Stadt klimagerechter und – mit mehr Grün, mehr Radwegen, weniger Autoverkehr – zugleich menschenfreundlicher werden?

Es gibt Vorbilder. Barcelona etwa oder Paris oder die kleine Stadt Pontevedra in Galicien und ja, Hannover. An den Ideen, die hier umgesetzt werden sollen oder schon wurden, nehmen sich andere Orte ein Beispiel.

Bis 2030 soll die Innenstadt Hannovers »nahezu autofrei« und für den Durchgangsverkehr zur Tabuzone werden. Manche Straßen, auch beide Tunnel am Hauptbahnhof, will Onay ganz für Autos sperren. Andere wie die Georgstraße, eine Shoppingmeile, will er fußgänger- und fahrradfreundlich umgestalten lassen.

Das Wort »nahezu« drückt allerdings einen Kompromiss aus: Taxen und Lieferwagen dürfen weiterhin ins Zentrum, wenngleich nur mit Tempo 20, Parkhäuser und private Parkplätze sollen erreichbar bleiben. In den Straßen werden, wenn alles nach Plan läuft, nach und nach rund 4000 öffentliche Stellplätze wegfallen.

Die Stadt tritt also auf die Bremse – und muss sich damit erst anfreunden. Sie empfand sich immer mal wieder als besonders fortschrittlich. 1826 führte sie mit Gas betriebene Straßenlaternen ein und war damit weiter als alle anderen Orte auf dem europäischen Festland. Nach dem Zweiten Weltkrieg bestaunte man sie im ganzen Land für ihr Netz aus Schnellstraßen.

Der für dieses Verkehrssystem zuständige Stadtbaurat Rudolf Hillebrecht hatte, worüber nicht so gern gesprochen wird, schon 1943 im Wiederaufbaustab des NS-Rüstungsministers Albert Speer Pläne geschmiedet, wenngleich noch nicht für Hannover.

In der Landeshauptstadt der Niedersachsen räumte Hillebrecht in den Fünfzigerjahren dann aber auf und um: Er ließ für die neuen Verkehrsschneisen nicht nur die Trümmer, die vom Krieg übrig geblieben waren, wegschaffen, sondern auch – und gleich massenweise – erhaltene Gebäude abreißen. Womöglich redete er sich ein, dass man die Vergangenheit noch leichter und noch weiter hinter sich lässt, wenn man im Auto aufs Gaspedal treten darf.

Über »die einzige Stadt der Bundesrepublik mit einem System von Stadtautobahnen« berichtete 1959 auch der SPIEGEL und schwärmte vom »Wunder von Hannover«, diesem »Wallfahrtsziel« für Architekten, Verkehrsingenieure und Städtebauer, in dem Autofahrer »mit unbeschränkter Geschwindigkeit bis zum Stadtkern preschen«.

Auch noch in einer Broschüre zur Expo 2000, die in Hannover stattfand, stand: Der »autogerechte« Wiederaufbau nach dem Krieg sei die Grundlage dafür, »dass in Hannover die Menschen, die Autos und das

Grün bis heute nebeneinander Platz haben.«

Autos, die gleichberechtigt neben Mensch und Grün genannt werden? Das sagt eine Menge darüber, wie vor gar nicht langer Zeit noch über das Verhältnis Mensch/Auto/Natur nachgedacht wurde. Jetzt also die Kehrtwende zu einem vielleicht ganz anderen Wunder von Hannover.

Und freuen sich die Hannoveraner über die verkehrspolitische Revolution? Geht so.

Reichen die verbleibenden Parkplätze in Messezeiten? Wie kommen die Kunden mit schweren Bildern zum Rahmenmacher? Was sei, wenn die Öffentlichen streikten? Was, wenn kleine Läden »kaputtgingen«, weil Auswärtige ausblieben? Auch solche Fragen stellten Bürger bei einer Informationsveranstaltung an Onay.

Schon als der Oberbürgermeister sein Konzept im September der Öffentlichkeit präsentierte, hatte der NDR in einem Beitrag gefragt: »Welche Stadt wünschen sich die Hannoveraner?« Dem lokalen Handelsverband zufolge wünschen sie sich jedenfalls keine Zukunft ohne Autoverkehr in der City – im NDR-Betrag fiel der Begriff »Verbotspolitik«. Das Argument des Handelsverbands: »Es gibt so viele zugelassene Autos wie noch nie in Deutschland. Die Menschen haben also das Bedürfnis, mit dem Auto zu fahren.«

Das also ist das Dilemma. So sehr sich die Menschen die Stadt der Zukunft grüner wünschen, mit kürzeren Wegen und urbanem Flair, so sehr hängen sie an dem Auto, das diese Wünsche zunichte macht. In Deutschland ist die Autolobby so groß wie fast nirgendwo. Ein Tempolimit hat es schwerer als in anderen Ländern. Und jetzt soll die autofreie Innenstadt eine reale Chance haben?

48,8 Millionen Pkw sind aktuell angemeldet, das macht 583 Wagen pro 1000 Einwohner, was einen neuen Rekord darstellt. Rund 30 Prozent der Neuzulassungen sind SUV, die bekanntermaßen besonders viel Platz beanspruchen, auf der Straße und beim Parken. Dass im gesamten Land laut Kraftfahrt-Bundesamt immer mehr E-Autos gekauft werden, über eine Million fahren inzwischen auf den Straßen, hilft aus Sicht von Klimaschutzern und vieler Stadtplaner nur bedingt weiter.

E-Autos benötigen zwar deutlich weniger Energie als Verbrenner, und diese kommt auch zunehmend aus erneuerbaren Quellen. Das Platzproblem in den Städten lösen E-Autos

## Gute Visionen kommen ohne Abrissbagger aus.

aber nicht, jedenfalls so lange nicht, wie das Primat des raumgreifenden Privat-Pkw fortbesteht – und über Kaufprämien auch noch subventioniert wird.

Früher sei das Auto vor allem ein Statussymbol gewesen, heute sei es die erweiterte Privatsphäre, was die Abkehr davon erschwere, sagt Uta Bauer, Expertin für Mobilität am Deutschen Institut für Urbanistik in Berlin. »Im Auto ist es warm, trocken und bequem, ich kann meinen Kaffeebecher neben mir abstellen und meine Lieblingsmusik hören, muss keinem anderen Menschen begegnen und womöglich auch noch einen guten Tag wünschen.«

Die Straßenverkehrsordnung stärke das Autofahrer-Ego, weil es von Nichtautofahrern eine nahezu untertänige Rücksichtnahme verlange, so Bauer. Von einer Straße Platz für einen Radweg abzuzweigen sei Kommunen oft nur erlaubt, wenn sich eine Gefährdungslage nachweisen lasse: »Überspitzt formuliert, muss erst mal menschliches Blut fließen.«

Autos hätten ihre Berechtigung, findet sie, aber nicht in der bisherigen Menge, auch nicht für jeden Zweck und nicht für jede Strecke. Für etwa ein Viertel aller innerstädtischen Fahrten legten die Fahrer nur bis zu zwei Kilometer zurück. Immer mehr Menschen aber zögen in Städte und

brächten ihre Autos mit. Lieferwagen blockierten sich längst gegenseitig.

Wenn Urbanisten nach Vorbildern suchen, wie die Zukunft der Stadt aussehen könnte, kommen sie vor allem auf Orte, die außerhalb Deutschlands liegen. Zum Beispiel auf Barcelona. Von der katalanischen Metropole lässt sich lernen, wie unkompliziert eine motorisierte Stadt in eine menschlichere Stadt mit weniger Autos verwandelt werden kann. Der Leidensdruck allerdings war dort groß: Besonders viele Autos fuhren mit besonders vielen Abgasen durch besonders wenig Grün.

Ein Treffen mit Salvador Rueda im Stadtviertel Sant Antoni in der Nähe der Markthalle. Rueda, grauer Bart, herzliches Lachen, war in den Achtzigerjahren in der Stadtverwaltung tätig. Damals führte er eine Studie zur Lärmbelastung durch und entwickelte das wegweisende Konzept der heute international bestaunten »Superblocks«.

Für diese Kleinstviertel, im Katalanischen »Superilles« genannt, werden idealerweise drei mal drei Häuserblocks zusammengefasst. Sie ergeben dann eine verkehrsberuhigte Zone. Rueda, 70, formt mit Daumen und Zeigefinger ein dazu passendes Quadrat. Der Durchgangsverkehr muss die Superblocks auf den äußeren Straßen umfahren, dort verhindert gleichzeitig eine dichtere Bustraktion den Verkehrsinfarkt. Die Straßen innerhalb des Blocks werden zu umgelenkten Einbahnstraßen, Autos und Lieferwagen dürfen nur mit 10 oder 20 Stundenkilometern fahren. Die früheren Kreuzungen werden zu Spielplätzen, Grünanlagen, öffentlichen Plätzen.

Barcelona ist jedoch der Ort des Fortschritts und des Stillstands gleichermaßen. Denn auf den gut 100 Quadratkilometer Fläche wären laut Rueda 500 solcher Superblocks möglich. Verwirklicht wurden bisher aber nur 5, in verschiedenen Ecken der Stadt. Hinzu kommen unter anderem im Viertel Eixample neue grüne Achsen und Plätze. Städte in anderen Ländern aber haben Ruedas Idee übernommen: Die Varianten heißen »Supergrätzl« (Wien), »Barrios Vitales« (Bogotá) oder »Park Blocks« (Los Angeles), auch Berlin will nachziehen und diverse Kieze entsprechend umgestalten.

Rueda freut sich über die Nachahmer – und rät zu einer maximalen Kantenlänge von rund 400 Metern: »Denn nur dann dauert es ähnlich lange, den Block zu Fuß zu umrunden, wie ihn mit dem Auto zu umfahren.«

**Hannovers Oberbürgermeister Onay:** 4000 öffentliche Stellplätze weniger





Stadtplanerin Nurmann  
auf Fahrradweg in Hamburger  
Innenstadt

LISA NGATZKE / DER SPIEGEL

An diesem Tag führt der Vater des Superquadrats in eines seiner städtischen Paradiese und wirkt durchaus zufrieden. Als ein Mofafahrer die Markierung ignoriert und verbotenerweise über den Platz fährt, lacht er sogar angesichts dieses Übermuts.

In seinem Konzept, er nennt es den »ökosystemischen Urbanismus«, steckt die Idee einer 15-Minuten-Stadt. Im eigenen Viertel wäre alles, was man braucht und was das Leben lebenswert macht – Läden, Bars, Cafés, Sportstudios –, so gut zu Fuß zu erreichen, dass die Bewohnerinnen und Bewohner gar nicht erst versucht wären, die Strecke mit dem Auto zurückzulegen.

Gute Visionen wie die Ruedas kommen ohne Abrissbagger aus. Auch David Sim, ein in Schweden lebender britischer Architekt und Autor des Buchs »Sanfte Stadt«, wirbt dafür, moderat, aber schnell vorzugehen – ein paar mehr Bäume und Bänke würden bereits viel ausmachen. Sim stellt zugleich klar, dass ein grundsätzlicher Wandel des Verhältnisses Mensch/Natur/Verkehr notwendig sei.

»Die Stadtplanung hat den Menschen aus den Augen verloren«, klagt Sim. Der Brite weiß aber auch, dass es Leute gibt, »die sich darüber beschweren, dass Blätter auf ihr geparktes Auto fallen«. Geht es nach Experten wie Sim, soll es endlich innerhalb der Stadtgrenzen grüner werden.

Die Sommer sind ja selbst in mitteleuropäischen Städten kaum noch zu ertragen. Und einer Studie der Zürcher Hochschule ETH zufolge sind Straßen mit Bäumen um bis zu zwölf Grad kühler als Straßen ohne ausreichende Bepflanzung.

Autos wiederum heizen die Städte zusätzlich auf, selbst wenn sie nur parken. »Sie werden heiß, wenn sie in der Sonne stehen. Wenn eine Wohnstraße voll mit Autos steht, dann wirken die wie viele zusätzliche Heizungen«, sagt die Hamburgerin Judith Nurmann, 34, die sich bei der Initiative Architects 4 Future engagiert.

Gerade jüngere Stadtplanerinnen und -planer wie sie würden gern Großstadtdschungel anlegen – im Sinne des Wortes, mit echtem Grünzeug: Fassaden müssten begrünt, mehr Bäume gepflanzt, mehr asphaltierter Boden entsiegelt werden. »Denn noch sind unsere Städte nicht gemacht für das, was auf uns zukommt«, sagt Nurmann.

Wenn mehr versiegelte Flächen zu Grünanlagen werden, können Wassermassen bei heftigem Regen besser versickern. Allein in diesem Sommer liefen in Freiburg Keller voll, standen in Kassel ganze Straßen unter Wasser oder wurde der Südbahnhof in Frankfurt am Main geflutet. In Hamburg liegt der Hauptbahnhof in einer Senke, so zeigt es Nurmann auf einer Karte, auch da könnte es schnell mehr als nur nass werden.

Die am stärksten versiegelte deutsche Stadt ist Ludwigshafen, gefolgt von Mannheim. Doch fast überall muss mehr Grün in die Stadt, müssen mehr Autos raus aus der Stadt. Das würde ganz nebenbei dazu beitragen, dass sich die Menschen wieder gern in ihrer Stadt bewegen.

Denn das 20. Jahrhundert habe, so beschreibt es der britische Architekt Sim, eine bestimmte Spezies hervorgebracht, den »Indoor-Menschen«. »Wir hatten zuerst warmes fließendes Wasser, dann Waschmaschinen und irgendwann Espressomaschinen und Heimkinos« und hätten doch im Innersten gespürt, dass etwas fehle, sagt Sim, »nämlich der menschliche Kontakt. Das sinnliche Erleben. Draußen sein«.

Eigentlich ist es einfach: Sim schlägt vor, man solle sich beim Planen und Umplanen von Städten an solchen Orten orientieren, in denen man seine Ferien verbringen würde.

Pontevedra in Galicien gilt unter Stadtplanern als Beispiel. Im Zentrum ist die 80.000-Einwohnerstadt weitgehend autofrei, damit sich Fußgänger wohler fühlen dürfen. Vor zwei Jahrzehnten wurde mit der Umgestaltung begonnen und dazu mehr getan, als

nur den Verkehr zu verbieten. Stadtplaner haben mit viel Licht eine Atmosphäre geschaffen, die nach Einbruch der Dämmerung wohlige Sicherheit vermittelt.

Auch Weltmetropolen können von Pontevedra lernen, von dem Versuch, auch für die Einwohner Urlaubsstimmung im Alltag zu schaffen. In Paris wurde bereits 2013 ein erster Abschnitt einer der Straßen am Ufer der Seine für Autos gesperrt. Unter Bürgermeisterin Anne Hidalgo hat sich seit 2014 in dieser Hinsicht noch viel mehr getan, und die inzwischen verkehrsberuhigten Bereiche am Seineufer gelten heute als Freizeitparadies. Selbst die Avenue des Champs-Élysées, eine der berühmtesten Einkaufsstraßen der Welt, soll zu einem »außergewöhnlichen Garten« werden, nicht zuletzt damit die Laufkundschaft zum Shoppen animiert wird. Die Umgestaltung kostet allerdings 265 Millionen Euro.

So wurde es 2021 angekündigt, und es folgten noch mehr Versprechen im Rahmen dieser »ökologischen Transformation« von Paris: zum Beispiel 170.000 neue Bäume in der Stadt. Vielen gefällt die Begrünung, die gesamte Neuerfindung – aber natürlich ist in der Metropolenregion, in der mehr als 16 Prozent aller Franzosen leben, nicht jeder begeistert. Mancher Oppositionspolitiker oder Einwohner wirft der Bürgermeisterin vor, mit ihrer grünen Utopie nur das Zentrum aufzuwerten, nicht aber die Vororte mit ihren Hochhausiedlungen. Und natürlich schimpft die Autofahrerlobby.

Ein erbitterter Gegner ist Pierre Chasseray vom französischen Verein »40 Millionen Autofahrer«. Als Hidalgo für Tempo 30 in Paris warb, nannte er das eine »groteske, dumme Maßnahme, die die Bürger gegeneinander aufbringt«.

Oberbürgermeister Onay aus Hannover kennt diese Art Vorwürfe. Dabei steht er erst am Anfang der Umgestaltung. Es sind aber nicht nur die positiven Beispiele aus Barcelona, Paris und Pontevedra, die ihn motivieren weiterzumachen, es sind auch die bedrückenden Orte in seiner eigenen Stadt, an denen er ständig vorbeiläuft. Gerade steht er hinter dem Hauptbahnhof und schaut von dort hoch zu der auf wuchtigen Stelzen errichteten vierspurigen Raschplatzhochstraße.

Sie wurde 1970 für den Verkehr freigegeben. Der Autostrom dröhnt so laut, dass Onay seine Stimme heben muss. »Die Hochstraße ist ein belastendes Erbe.« Er zeigt, wie das lang gezogene betongraue Monument einer motorverliebten Ära die umliegenden Wohnviertel vom Zentrum trennt wie eine unbarmherzige Hürde.

»Hannover ist Karstadt, das war schon immer so, Klimaschutz ist super, aber lieber anderswo... wenn keiner hier was sagt, dann renaturieren sie den Köbelinger Markt«, singt das hannoversche Comedy-Sextett Salon Herbert Royal in einem Video auf YouTube.

Nur: Wer sagt, dass ein Kaufhaus nicht auch in einem Dschungel an der Leine stehen kann?

Lukas Kissel, Ulrike Knöfel