

Münchener Mobilitätskultur - Nach der autogerechten Stadt. Potentiale der Verkehrsarchitektur für die Stadtgestaltung.

Die vierte und letzte Veranstaltung des Zyklus 2009 zur Mobilität jenseits des Peak Oil widmete sich mit dem Thema Verkehrsarchitektur im öffentlichen Raum einem eher weichen Steuerungselement der Verkehrs- und Stadtplanung. Die Attraktivität der Stadt wird maßgeblich durch die Qualität des öffentlichen Raumes beeinflusst, wobei der Verkehr eine zentrale Funktion dessen darstellt. Verkehrsarchitektur kann in der Stadtlandschaft Identität stiften und Anreiz für Bewohner und Gäste sein, auf das Auto zugunsten anderer Verkehrsmittel zu verzichten oder häufiger zu Fuß zu gehen.

Leitfragen der Veranstaltung waren:

Welchen Beitrag kann eine anspruchsvolle Verkehrsinfrastruktur für eine nachhaltige Mobilität leisten?

Wie lässt sich das Image des öffentlichen Verkehrs steigern?

Welchen Stellenwert besitzt die Verkehrsarchitektur bei Planungen der MVG?

Auf dem Podium diskutierten Gunnar Heipp, Abteilungsleiter Strategische Planungsprojekte, Münchner Verkehrsgesellschaft mbH; Paul Kramer, Leiter der Abteilung Hochbau, Hauptabteilung Ingenieurbau des Baureferats der Landeshauptstadt München; Ina Laux, Stadtplanerin, JATSCH LAUX Architekten sowie Florian Sattler, Münchner Forum, Arbeitskreis Innenstadt.

Herr Sattler bezeichnete den autogerechten Umbau Münchens nach dem Ende des 2. Weltkrieges als großen Irrtum, welcher größere Zerstörungen als der Krieg selbst für die Stadt brachte. Es war und ist ein langer Lernprozess, dass man in der Stadt am besten zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV vorankommt. Wichtige Aufgabe ist dabei weiterhin die bessere Vernetzung innerhalb des Umweltverbunds. Noch immer finden sich zahlreiche Spuren autogerechter Infrastrukturen.

Herr Kramer machte in seinen Ausführungen den unterschiedlichen Stellenwert der Architektur bei der Planung von Verkehrsprojekten anhand des U-Bahnbaus deutlich. Er unterschied dazu in drei Phasen. In den Anfängen diente Phase 1 hauptsächlich der Massenabfertigung. Seit Mitte der 1980er bis 1990er Jahre stand Phase 2 unter der Zielstellung der Schaffung einer dekorativen Atmosphäre, die er mit zahlreichen Beispielen unterstrich. In der letzten Phase, beginnend etwa Mitte der 1990er Jahre gewinnt die künstlerische Gestaltung der U-Bahnhöfe immer stärkeres Gewicht, so ist ein Künstlerwettbewerb obligatorisch. Die Bedeutung der Architektur ist also stetig gewachsen, auch weil ihre Rolle für die Akzeptanz des Verkehrsmittels bei den Fahrgästen erkannt wurde.

In seiner Präsentation zu den Potentialen der ÖPNV-Verkehrsarchitektur hob Herr Heipp zunächst die Elemente des ÖPNV mit Einfluss auf den öffentlichen Raum hervor. Neben den Fahrzeugen selbst stellte er positive und negative Beispiele bei U-Bahnhöfen, Trambanlinien und Bushaltestellen vor und gab Einblick in die Entwurfshandbücher der MVG für U-Bahn und Tram mit ihren verbindlichen und spezifischen Gestaltungsstandards. Als Motive für die Befassung der MVG mit dem Thema Design/Architektur nannte er Kundenbindung/-gewinnung, Wiedererkennungswert, Visitenkarte MVG/SWM, Gestaltung attraktiver öffentlicher Räume, Beitrag zum positiven Image.

Frau Laux erweiterte in ihrer Präsentation den Blickwinkel auf internationale Beispiele. Besonders hob sie das Wechselverhältnis von Siedlungsstruktur und Mobilität hervor. Sie kritisierte, dass monofunktionale Verkehrsarchitektur häufig keinen Bezug zum öffentlichen Raum herstellt, deshalb interdisziplinäres Arbeiten von Stadt- und Verkehrsplanern notwendig ist. Im urbanen Alltag sollte die Funktionsmischung wieder eine stärkere Rolle spielen. Nur so gelingt es attraktive öffentliche Räume zu schaffen.