

Quelle: www.frei04-publizistik.de, # 7|2016

16. Februar 2016

Schlagworte: Baukultur | Infrastruktur | Politik

Ursula Baus

(Hoch-)Baukultur und (Wahl-)Kampfgetöse

Am 2. Februar 2016 wurde zum ersten Mal der „Staatspreis Baukultur“ in Baden-Württemberg vergeben, wo am 13. März Landtagswahlen anstehen. Der Preis entspringt einem politischen Wunsch- und Werbebild, Wahlplakate offenbaren die Banalität des politischen Alltags im Land derer, die gerade merken, dass „Benzin im Blut“ zum Sauerstoffmangel im Kopf führt.



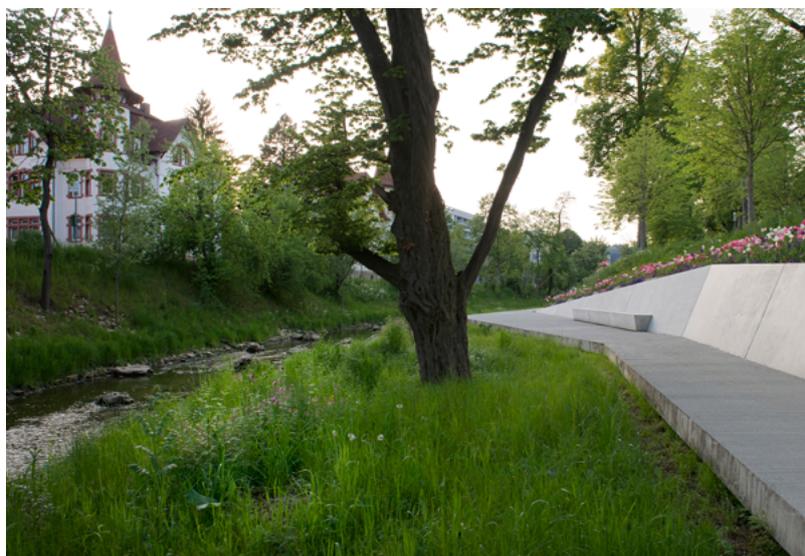
Ein Staatspreis: Pforzheims neuer Busbahnhof. ÖPNV hat Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr. Dieser Botschaft verleiht die Architektur von Metaraum und Engelsmann Peters Ingenieuren eine klare Stimme. (Bild: Presse / Zoöy Braun)
Zu allen Staatspreisen > [hier](#)

Seit etwa zwei Jahrzehnten verschieben sich die Diskussionen darüber, wie wir leben wollen, von der Architektur wieder in Richtung Stadt- und Landschaftsplanung, wobei in diesem Kontext viel zu oft die Berücksichtigung dessen fehlt, was weltweit die baubezogene Gestalt des Zusammenlebens festlegt: die Infrastruktur. Genau sie ist nun Thema zweier Ereignisse, die das Land Baden-Württemberg gerade bewegen: des neuen, am 2. Februar erstmals vergebenen „Staatspreises“ und der Landtagswahlen am 13. März. Sowohl im Staatspreis als auch in den Wahlplakat-Botschaften spielt das Thema Infrastruktur eine kuriose Rolle, zu der sich die Parteien immerhin unterschiedlich positionieren.

CDU-Kandidat Guido Wolf scheint seine politische Verantwortung für das Land mit dem zu verwechseln, was er als Knabe bei der Modelleisenbahn geübt hat. Dort wurden die Schienen gelegt und die Straßen mit Uhu aufgeklebt. Dass mehr Straßen zu noch mehr des unbestritten zu vielen Straßenverkehrs führt, scheint in den CDU-Kreisen nicht begriffen zu werden. Wie sieht eine von Guido Wolf zu verantwortende Stadt aus, in der beim Straßenbau aufs Tempo gedrückt wird?



Man muss die Prämissen der anstehenden Landtagswahl am 13. März kennen. 2011 waren die Grünen dank des Widerstands gegen das Infrastruktur-Projekt Stuttgart 21 gewählt worden. Und Winfried Hermann, einem der schärfsten und kompetentesten Stuttgart 21-Gegner, bescherte der Wahlsieg das Amt des Verkehrsministers, der als solcher vertraglich gebunden ist, Stuttgart 21 zum Erfolg zu führen. In seine Amtszeit fällt nun auch das durchaus belächelte Projekt „Baukultur“: Im so benannten neuen Ressort kümmerte man sich als erstes um einen „Staatspreis Baukultur“, als ob es in Baden-Württemberg nicht schon genug Preise dafür gäbe – große und kleine „Hugos“ des BDA, die Auszeichnungen der Architektenkammern und, und, und. Nun also wurde am 2. Februar 2016 zum ersten Mal der neue „Staatspreis Baukultur“ vergeben. Allerdings gibt es nicht *einen* Staatspreis, sondern sieben Staatspreise in unterschiedlichen Sparten und einen „Sonderpreis“ – und schon befürchtet man halbherzige Unentschlossenheit. Im Vergleich der Preise und der Wahlkampfbotschaften zeigt sich die politische Brisanz des weitgreifenden Themas Baukultur vortrefflich – und sie erklärt die Unentschiedenheit.



Oben: Staatspreis: Vom Auto befreit sind Ufer und Wege. In Schwäbisch Gmünd wurde die Stadtmitte neu gestaltet. Projektträgerin: Landesgartenschau Schwäbisch Gmünd 2014 GmbH, Architekten: A24 Landschaft Landschaftsarchitektur, Berlin (Bild: Presse / Hanns Joosten)
Links: Wahlplakat der FDP 2016 (Bild: Ursula Baus)



FDP: die Lachnummer I

Die FDP interpretiert in ihrem „Stammland“ auf den Wahlbotschaften die „Freiheit“ mal wieder primär als „Freie Fahrt für freie Bürger“. Zum Lachen! Deutsche Autos werden gerade weltweit als Dreckschleudern par excellence verspottet, Manager von VW strafrechtlich verfolgt – aber die FDP ficht das in ihrer Lobbytreue zur Autoindustrie nicht an.

Nun bekam aber prompt der Stadtbau der Stadt Schwäbisch Gmünd einen der Staatspreise. Dazu heißt es: „Im Rahmen der Landesgartenschau 2014 wurden das Areal zwischen Bahnhof und Altstadt sowie die innerstädtischen Ufer der Rems und des Josefsbachs umfassend umgestaltet. Wichtigste Voraussetzung dafür war die Verlegung der vielbefahrenen Bundesstraße B 29 in einen Tunnel und der Rückbau der verbleibenden oberirdischen Verkehrswege. Dadurch konnte die Mündung des Josefsbachs freigelegt werden. Es entstanden auf den vom Verkehr zurückgewonnenen Flächen neue Fuß- und Radwegebeziehungen zum/vom Bahnhof in die Stadt.“ Die deutliche Botschaft des Staatspreises signalisiert die Abkehr von der Ideologie der „autogerechten Stadt“. Hätte ein FDP-Minister als Mitglied einer Staatspreis-Jury dergleichen zugelassen?

Freie
Demokraten
FDP

Es heißt
Fahrzeug,
nicht
Stehzeug.

Der nächste Schritt für unser Land.

Es ist aber Stehzeug und heißt Fahrzeug: Das anfangs bewundernswerte, technische Konstrukt ist in seiner Massenherstellung funktional ad absurdum geführt worden. Autoindustrie und Politik stehen in einer globalen Verantwortung – aber jede/r einzelne Autofahrer/in auch. (Oben: FDP-Plakat; Bild rechts: Christian Holl)



FDP: Die Lachnummer II

In ihrer Autofahrer-Treue sendet die FDP eine weitere Botschaft, die in ihrer dreist vorgetragenen Ahnungslosigkeit schaudern lässt. Denn das Auto (hier als „Fahrzeug“ benannt) ist mindestens 22 von 24 Stunden am Tag ein „Stehzeug“ auf Parkplätzen und in Garagen. Der „nächste Schritt“ für unser Land muss also sein: hin zu einer neuen Mobilität ohne Stehzeuge, damit der öffentliche Raum in unseren Städten seinen ursprünglichen Funktionen entsprechend umgestaltet werden kann. Der öffentliche Raum ist kein Blechlager und kein Parcours für Dreckschleudern, sondern der Raum, in dem Menschen Platz brauchen, um aus der Privatheit in zwanglosen, direkten Kontakt mit ihren Mitmenschen treten können – auf dem Schulweg, auf dem Weg zur Arbeit, beim Herumsitzen, beim Einkaufen, beim Spielen, beim Tratschen. Wir brauchen vor allem in den Städten und an ihren Rändern eine Verkehrswende mit neuen Mobilitätssystemen – die überall auf der Welt erforscht werden. Pars pro toto sei an Kopenhagen erinnert, weil das Modell Kopenhagen auch der FDP nicht verborgen geblieben sein kann.



Staatspreis für Schwetzingen: Auf lokaler Ebene wurde erkannt, dass horrenden Verkehrsmengen dem Ort und der Stadt schaden. Und wo ein Wille war, war ein Weg: Mit Unterstützung des Landes avancierte der neue Schlossplatz zu einer Pilgerstätte für Bürger, Besucher – und neuerdings Planer.
(Bild: Presse | Tobias Schwerdt; rechts: Wahlplakat der Grünen)



Vom Ende der autogerechten Stadt

Winfried Kretschmann hatte kurz nach Amtsübernahme als Ministerpräsident verkündet, jedes Auto, das nicht gebaut werde, sei gut. Wie recht er hatte! Ewig Gestrige in Baden-Württemberg sahen jedoch den Untergang nicht des Abendlandes, sondern schlimmer: der baden-württembergischen Autoindustrie an die Wand gemalt. Auch sie hatten irgendwie recht. Über Baden-Württemberg baumelt tatsächlich das Damoklesschwert der wirtschaftlich sehr wichtigen Autoindustrie, die den Anschluss an die Mobilität im 21. Jahrhundert verlieren könnte. Wie in Detroit könnte sich in Baden-Württemberg rächen, dass die Zeichen der Zeit weder politisch, noch unternehmerisch erkannt werden. Die falschen Autos zur falschen Zeit wären für die Region eine wirtschaftliche Katastrophe.

Nun könnten aus der Politik die bitter nötigen Impulse kommen, die den verknöcherten Unternehmen neues Leben einhaucht. Doch bei den grünen Hoffnungsträgern läuft im Lande von Mercedes, Porsche und Co. leider vieles schief.

Zwar reiht sich der Ministerpräsident in die Reihe lammfrommer Landesväter. Doch gelingt es den Grünen auf Landesebene kaum, Schwung in die Infrastruktursache zu bringen. Nicht zuletzt, weil in der vom Grünen Fritz Kuhn regierten Landeshauptstadt nichts passiert, was ihrem kommunalen Geschick zu danken wäre.

Fazit: Weder der Straßenfan Guido Wolf, noch die Spezies der FDP und leider auch nicht die saumseligen Grünen begreifen, dass sie die deutsche Autoindustrie, die im „Ländle“ ja unbestritten weltweit geachtete Techniker beschäftigt, zum Projekt „Verkehrswende“ drängen müssen.

Und so muss man in diesem lausigen Wahlkampfgetöse aber auch diejenige, die mindestens so viel Macht und Verantwortung trägt wie die Politik, nicht außen vor lassen: die Wirtschaft.



Im öffentlichen Raum kämpft als Verkehrsteilnehmer jeder gegen jeden. Heidelberg, Innenstadt. (Bild: Ursula Baus)

„Hi, ich bin der Ola“

Es ist ja nicht so, dass die Autoindustrie nicht begriffe, dass es so nicht weitergeht und der Verkehr in den Städten zum Kampf Jeder-gegen-Jeden mutiert. In den Wirtschafts- und Auto-Motor-Sport-Kreisen wird deswegen spekuliert, wer zum Beispiel alsbald Nachfolger des derzeitigen Daimler-Chefs Dieter Zetsche wird, der die traditionellen Automobile trefflich zu verkaufen wusste und die Daimler-Aktionäre bei Laune hielt. Dabei geht es immerhin auch um die „Marke“, die die Automobilität erfunden hat.

Der Schwede Ola Källenius wird als Kronprinz bei Daimler gehandelt, der mit Duzen und Krawattenverzicht schon eine Revolution in Sindelfingen und Untertürkheim auszulösen scheint. Fürs Protokoll verkündete er: „Wir verkaufen künftig keine Autos, sondern ein Lebensgefühl“. Teil 1 der Botschaft klingt vernünftig, Teil 2 kann man besorgniserregend finden. Denn die Mobilität der Weltgemeinschaft ohne Autos ist keine Angelegenheit des „Lebensgefühls“, sondern bedarf einer von Vernunft und Leidenschaft getragenen Leistung, die mit der Erfindung der Automobilität zu vergleichen ist. Das Auto muss nicht abgeschafft, aber neu erfunden werden, um Klimakonsequenzen, Landschaften, Städte und Architektur menschenfreundlich weiter zu entwickeln.

Ola Källenius beklagt in der FAS vom 14. Februar 2016, dass die Rückbank seines neuen SUV für seine drei Jungs „reichlich klein“ sei. Dass Daimler auch zu denen gehört, die so etwas Simples wie die Elektromobilität staatlich gefördert wissen will, obwohl Rekordgewinne zu verbuchen sind, ist auch nicht gut. 5000 Euro Staatszuschüsse für jedes verkaufte Elektroauto? Das ist eine Schande für die Autoindustrie, die auch einen Schwaben wie den Bundesfinanzminister Schäuble zu einem (bisläng) klaren „Nein“ bewegt. Baukultur und Politik: Das geht derzeit nicht gut zusammen.