

„Die autogerechte Stadt“ ist ein Begriff mit zwei sehr unterschiedlichen Bedeutungen: die eine ist die ursprüngliche, sie wurde zielgerichtet geprägt – die andere hat sich eingeschleift, sie hat erstere schnell verdrängt.

Der Stadtplaner Hans Bernhard Reichow veröffentlichte 1959 ein Buch mit dem Titel „Die autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos“. Er entwirft darin das Ideal einer durchgrünten Siedlung am Stadtrand, die durch Beruhigung und Eindämmung des zunehmenden Verkehrs die sich abzeichnenden Probleme der Massenmotorisierung vermeiden sollte. Zu seinen praktischen Forderungen gehören die Trennung von Fußwegen und Autostraßen, ein kreuzungsfreies und knotenarmes Verkehrsnetz, die Vermeidung von Verkehrsschildern und Ampeln, Ruhe und Zurückgezogenheit als zentrale Wohnqualitäten. Muster und Ethik seines Denkens nehmen immer wieder Bezug auf Natur, Instinkt und Siedlungsformen der Vergangenheit – Fortschritt wird weitgehend als eine Form von Rückbesinnung begriffen. Parallel zur Arbeit an seinem Buch entwarf Reichow die Sennestadt bei Bielefeld: eine neu zu planende Siedlung zwischen Wiesen und Wäldern, in der seine Ideen praktische Umsetzung finden sollten.

Ebenfalls in den 1950er Jahren war in Hannover Stadtbaurat Rudolf Hillebrecht mit der Planung des Wiederaufbaus seiner stark zerstörten Heimatstadt beschäftigt. *Der Spiegel* bezeichnete 1959 dessen unverhältnismäßig schnelles Fortschreiten als „Das Wunder von Hannover“. Zahllose Städteplaner kamen weit gereist, um sich von der neuen Verkehrsführung ein Bild zu machen. Diese orientierte sich in großen Teilen an der alten, passte sie jedoch an die Ansprüche der Gegenwart und der erwarteten Zukunft an: Ring- und Hauptverkehrsstraßen wurden mehrspurig verbreitert, Verkehrskreisel eingefügt, fehlende Verbindungsachsen und Tangenten neu gezogen. In der damals besonders drängenden Bodenfrage, dem Konflikt zwischen privaten Grundbesitzern und öffentlichem Flächenbedarf, handelte Hillebrecht schnelle Kompromisse aus – man sagte ihm ausgeprägtes Organisations-talent und ein volkstümliches Wesen nach. So entstand eine Art Prototyp der deutschen Nachkriegsstadt: aufgrund ihrer emblematischen und funktionalen Betonung des Autoverkehrs häufig bezeichnet als „die autogerechte Stadt“.

Beide Planer legten den Grundstein ihrer Karriere im Dritten Reich und bauten sie in der frühen Bundesrepublik schnell aus. Bei aller Unterschiedlichkeit der Ergebnisse verbindet ihre Arbeit ein gemeinsamer Geist – dieser lässt die Konturen einer Epoche erahnen, deren Bezeichnung noch aussteht. 1933 und 1945 sind ihr keine Einschnitte, allenfalls Anschlussstellen.