



Muss i denn, muss i denn

Städte vibrieren. Städte leben. Städte wachsen. Weltweit. Nur das Auto bleibt irgendwie immer gleich. Und das ist sein Problem. Von André Boße

Der Groschen fällt, als die Besucher aus Frankreich in einer Kneipe mitten in der Tübinger Südstadt einkehren und sich ein Glas Wein gönnen. Die Stadtplaner aus dem Nachbarland schauen aus dem Fenster auf die belebte Straße – und sehen Geschäftsleute, Müßiggänger, Handwerker, Einkäufer und spielende Kinder. Eine Szenerie wie aus einem der Wimmelbücher, in denen Kleinkinder blättern. Allerdings, etwas fehlt: die Autos. Markus Staedt liebt diese Momente. Wenn seine interessierten Gäste, die aus ganz Europa nach Tübingen kommen, endgültig merken, dass in diesem Viertel, in dem bis 1991 in anonymen Blocks Soldaten kaserniert waren, etwas funktioniert. Eine Stadt der Zukunft, die nicht mehr das Auto in den Mittelpunkt stellt. Funktionieren kann das nur, weil die Menschen mitmachen, das weiß auch Staedt, der seit neun Jahren als Projektentwickler bei

der Stadt Tübingen arbeitet. „In dieser Kommune gibt es nur noch eine Volkspartei: die Grünen. Und der größte Arbeitgeber ist die Uni.“ Vor allem im Süden der Stadt findet ein akademisch, ökologisch geprägtes Klientel ein Zuhause, das sich eine andere Form von Stadt wünscht. Und bereit ist, dafür auf etwas zu verzichten. Zum Beispiel auf die Gewohnheit, immer und überall direkt in das eigene Auto steigen zu können.

Weg mit dem eigenen Auto!

Lange schien es undenkbar, dass Menschen, die es sich finanziell leisten können, auf ein eigenes Auto verzichten. Schon gar nicht in Deutschland. Doch wer sich intensiv mit der Mobilität und dem Ätto in der Stadt von morgen beschäftigt, kommt zu Schlüssen,

die auf den ersten Blick keinem Autohersteller gefallen werden: Zu viele Pkw in einer mittelgroßen Stadt oder erst recht in einer Metropole – das passt nicht. Die Straßen sind eng, Parkplätze fehlen, Staus machen aggressiv, Feinstaub und Lärm tun ihr Übriges. Städter müssen mobil sein, gleichzeitig aber wollen sie ruhig, behaglich und gesund wohnen. Wer diese Gegensätze auch nur halbwegs miteinander versöhnen will, muss mit Gewohnheiten brechen.

In der Südstadt von Tübingen ist genau das geschehen. Zwar gibt es dort kein striktes Fahrverbot, denn ein solches, so Stadtplaner Staedt, würde das Leben der Geschäftsleute erschweren, die mit ihren Läden das Quartier lebendig machen und natürlich auch für Beschäftigung sorgen. Doch es gilt Schritttempo und halten dürfen Autos und Lieferwagen nur zum Ein- und Ausladen. Anschließend müssen sie wieder wegfahren. „Die Straßen hier sind ein Aufenthaltsbereich für Menschen, nicht für Autos.“

Markus Staedt weiß, dass so ein Satz polarisiert. Tübingen ist Schwabenland. „Hier ist das Auto das sprichwörtliche heilige Blechle.“ Manch alteingesessener Tübinger – Staedt spricht vom „Kernstädter“ – findet es untragbar, dass Stadtplaner das fahrbare Heiligtum an den Rand drängen. Als hätten die Autos eine ansteckende Krankheit: weg von den Straßen, hinein in die Quarantäne. In Gemeinschaftsgaragen, die keinem Punkt im Viertel näher sein dürfen als der Weg zur nächsten Bus-, Bahn- oder Car-Sharing-Station. In Diskussionen fielen Begriffe wie „Öko-Stalinismus“ und „Sowjet-Utopia“. Auf politischer Ebene haben die Ratsmitglieder heiß diskutiert: Wollen wir wirklich eine autoarme Südstadt? Wollen das die Leute? Funktioniert das überhaupt?

Lasst die Bürger die Viertel gestalten!

„Und ob“, sagt Markus Staedt – und hat schnell die Argumente parat: 4.500 Menschen leben in den zwei Quartieren der Südstadt, benannt nach den alten Namen der Kasernen: Französisches Viertel und Loretto-Viertel. 2.000 Arbeitsplätze gibt es dort. In Geschäften und Werkstätten, Kindergärten und Kneipen. Der Trick: Wer baut – und das tun in der Regel Baugemeinschaften – muss im Erdgeschoss ein Gewerbe ansiedeln. Damit es bunt und lebendig bleibt und nicht zwangsberuhigt. „Die Leute sind überaus motiviert, das Viertel lebenswert zu gestalten“, sagt Staedt und appelliert an andere Kommunen, sich an Tübingen ein Beispiel zu nehmen: „Jede Stadt mit mehr als 100.000 Einwohnern hat genug Bürger, um mit ihnen ein Viertel zu gestalten, das sich nach den Wünschen der Leute richtet. Nur müssen die Kommunen auf diese Menschen zugehen, statt sie durch eine unzeitgemäße Strukturpolitik von der Bettkante zu schubsen.“

Das ist umso wichtiger, weil Städte miteinander um Einwohner wetteifern. Längst nicht nur in Deutschland. Die Bedeutung der Städte wächst und wächst. Im Jahr 2007 legte die Menschheit den Schalter um. Zum ersten Mal lebten mehr Leute in einer Stadt als

auf dem Land. Im Jahr 2030, so heißt es im Weltbevölkerungsbericht der Vereinten Nationen, wird die Stadt gegenüber dem Land bereits einen deutlichen Vorsprung haben, Prognose 60 zu 40. Neben der reinen Größe der Stadtbevölkerungen hat der Einfluss der Stadt auf die Weltgesellschaft auch eine qualitative Dimension, stellt der amerikanische Soziologe Richard Florida fest. „Die Städte sind mehr denn je der Motor des Fortschritts. In ihnen konzentrieren sich wirtschaftliche Kraft und Innovation.“

Wo es Jobs und Wohlstand gibt, Stil und Kultur, wollen die Menschen hin, sagt Florida. „Die Idee, dass Globalisierung bedeutet, es sei egal, wo man wohnt, weil man von überall am Weltgeschehen teilhaben kann, ist falsch. Die Welt ist nicht flach. Sie hat immer deutlicher hervorstechende, machtvolle Peaks, und das sind die Städte.“

Die offensichtlichsten Peaks sind schnell aufgezählt: New York und Moskau, London und Tokio und weitere übliche Verdächtige. Doch die Urbanisierung schafft – vor allem in Asien – immer neue Megacities, Städte mit mehr als 10 Millionen Einwohnern. Viele dieser neuen Giganten wachsen in einem atemberaubenden Tempo. Lagos in Nigeria hatte 1971 gerade mal 1,2 Millionen Einwohner; rund 40 Jahre später werden dort zehn Mal so viele Menschen leben – und sich bewegen wollen. Auch die Megacitys Shanghai und Sao Paulo wachsen rasant. „Haben Sie in einer dieser Städte schon einmal im Stau gestanden?“, fragt Lutz Engelke, Chef der Berliner Kreativagentur Triad. Er schon – und mitendrin hat er sich die Sinnfrage nach dem Auto gestellt. „Fatalerweise verwirklicht man dort Verkehrskonzepte, die wir aus den Siebzigerjahren kennen.“ Will heißen: mit Schwerpunkt auf den Individualverkehr, größtenteils in Autos.

Engelke entwickelt Zukunftsvisionen für Städte. Mit seiner Agentur Triad entwirft er für die Weltausstellung 2010 in Shanghai den „Urban Planet“, einen der fünf chinesischen Themenpavillons. Die Expo wird den Titel „Better City/Better Life“ haben – für Engelke ein Widerspruch, denn wenn er an die Zukunft der Citys denkt, ist seine Stimmung ambivalent. „Städte entwickeln sich auf globaler Ebene antizyklisch. In Deutschland und Europa haben wir die grüne Debatte geführt und ernten nun die Früchte. In Asien, Afrika oder Südamerika beginnt dieser Diskurs jedoch gerade erst.“ Wobei der „Code Green“ dort mit den für viele Menschen noch neuen Verheißungen des Wohlstands konkurriert. „In China werden in den kommenden 30 Jahren 300 Millionen Menschen vom Land in die Städte ziehen. Diese ungeheure und historisch einzigartige Landflucht kann unmöglich ökologisch funktionieren.“

Es geht nicht nur ums Geschäft!

Die Menschen versprechen sich Wohlstand, den sie im Vergleich zum kargen Landleben oft auch erhalten. Die Staaten wollen Wirtschaftswachstum und neue Märkte, sie unterstützen die →



STAPELPARKEN: Tokio ist die größte Metropolregion der Welt.

rasante Urbanisierung in ihrem Land. Doch der Gedanke, die Stadt möge stinkend in Staus versinken, wenn nur die Geschäfte gut gehen, hinkt. Und zwar gewaltig. „Eine funktionierende und umweltschonende Mobilität ist der entscheidende Faktor, wenn es um die Frage geht, ob eine Megacity in Zukunft wettbewerbsfähig sein wird“, sagt Mobilitätsexperte George Hazel aus Edinburgh, der für die Studie „Megacities Challenges“ politische und wirtschaftliche Entscheidungsträger aus 25 Megacities befragt hat. Bei der Frage, wie man das hinbekommt, setzte ein Drittel der Befragten darauf, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur zu verbessern oder neu zu organisieren. Für den Neubau von Straßen oder Bahnen votierten nur jeweils knapp über 10 Prozent. „Stufenweise Verbesserungen werden als wirkungsvoller eingeschätzt als neue Investitionen. Städte wollen also auf vorhandenen Strukturen aufbauen, anstatt sich neu zu erfinden“, fasst Hazel zusammen. Ein Ergebnis, das ihn daran zweifeln lässt, ob der Trick mit den schillernden Modellprojekten funktioniert. In vielen Ecken der Erde stampfen motivierte Architekten Vorzeigestädte aus dem Boden, die – so heißt es in den Konzepten –

eine Vorbildfunktion für eine nachhaltige Urbanität einnehmen sollen. Wie die Öko-Stadt Masdar in den Vereinigten Arabischen Emiraten, die 30 Kilometer von Abu Dhabi entfernt entsteht: CO₂-neutral und ausgestattet mit einem modernen, autofreien Transportsystem auf drei Ebenen. Das klingt gut, ist aber sündhaft teuer und nagelneu – und damit in den seit Jahrzehnten wachsenden, eher ärmeren Städten in Indien, Brasilien oder Nigeria nicht anwendbar.

Gleich mehrere Paradeprojekte sind in China geplant. Doch nicht immer läuft es dort so, wie es sich die zumeist europäischen oder amerikanischen Städteplaner gedacht haben. Beispiel Dongtan: Dort sollte der Brite Peter Head im Auftrag einer chinesischen Investorengruppe die erste Öko-City der Welt bauen. Eine Planstadt für 500.000 Menschen, auf einer Insel auf dem Fluss Jangtse direkt vor Shanghai. Herkömmliche Autos hätten dort nicht fahren dürfen, die Fahrer wären von einem riesigen Parkplatz vor den Toren der Stadt mit Bahnen, Rädern oder Elektro-Autos in die City gefahren. 2010, zur Eröffnung der Weltausstellung, sollte alles fertig sein. Doch die Investoren in Shanghai haben Head

vor einigen Monaten kaltgestellt. „Das Projektbüro war eines Tages geschlossen, ich habe einfach niemanden mehr erreicht“, schreibt er in einem Statement.

Weniger Komfort, neue Optionen!

Aus der Traum, in China künstlich eine „ökologische Moderne“ zu etablieren, wie es der Direktor der chinesischen Investorengruppe noch 2006 formuliert hatte. Aber ob das überhaupt funktioniert hätte: Wandel erzeugen durch Musterprojekte, die zwar klimaneutral sein mögen – aber nicht kostenneutral? Andreas Knie, Leiter des Innovationszentrums für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel in Berlin, verfolgt einen anderen Ansatz. Er schaut auf den einzelnen Menschen. Auf das mobile Individuum, das – ob in China, Brasilien oder Deutschland – am liebsten Herr über Zeit und Raum ist. Und das scheint nun einmal am besten im eigenen Auto zu gehen. Andreas Knie will genau das ändern. „Man kann alte Gewohnheiten nur brechen, wenn man ihnen auf der einen Seite den Komfort nimmt und auf der anderen Seite neue Optionen bietet.“

Eine Pkw-Maut in Innenstädten und strenge Parkregeln sind das eine, ein reichhaltiges Angebot an Alternativen das andere. „Wer die Möglichkeit hat, sich vor der Haustür ohne Aufwand Fahrräder mit Anhängern oder Elektro-Carts zu leihen, wird schnell vergessen, dass er früher die Getränkeboxen mit seinem eigenen Auto geholt hat.“ Das gilt auch für Geschäftsleute: Das System „Zwang trifft Alternative“ funktioniert vorbildmäßig im italienischen Vincenza, wo in den Straßen der Altstadt normale Lieferwagen Fahrverbot haben und die Elektro-Lieferwagen des Öko-Transportdienstleisters „Veloce“ Produkte von der Autobahnabfahrt bis in die Läden in der Stadt liefern.

„Wo es opportun erscheint, geht der mobile Mensch temporäre Kompromisse ein“, sagt Andreas Knie. „Dann beginnt auch ein überzeugter Individualist, sich Gedanken zu machen über andere Transportoptionen als das eigene Auto.“ Zeichen des Wandels seien bereits erkennbar. „Während man sich als Fahrer eines großen Wagens in manch einer Innenstadt schon rechtfertigen muss, erntet man Begeisterung, wenn man mit der Bahncard 100 wedelt.“ Vor allem in Berlin oder Hamburg gibt es Viertel, in denen das Auto längst nicht mehr das erste Transportmittel der Wahl ist. Entlang der Kastanienallee in Berlin-Prenzlauer Berg, einer wichtigen Achse in Richtung Mitte, sitzen die Menschen entspannt draußen und beobachten eine urbane Kultur, in der das Auto seine Dominanz verloren hat. Es ist fast wie in Tübingen, fast wie in den Wimmelbüchern: Spaziergänger, Radfahrer, regelmäßig die Tram. Individuelle Statussymbole wie iPhones und iPods, sportliche Kinderwagen und Fahrradanhänger scheinen dort das Statussymbol Auto abgelöst zu haben. Einen Pkw zu besitzen oder ständig zu nutzen, ist für viele Menschen hier keine Gewohnheit mehr. In Städten wie Köln, Frankfurt, Stuttgart oder im Ruhrge-

biet sieht das noch ganz anders aus. Was dort und anderswo nach Ansicht von Andreas Knie fehlt, ist ein „intelligentes und variantenreiches Leitsystem mit einfachem Tarif-Schema. Und eine zentrale Stelle, die alle Verkehrsinformationen vernetzt und kostenlos bereitstellt.“ Doch so etwas geschieht nicht von alleine. Gefragt sind Protagonisten, die einen Anstoß geben. Mutige Kommunalpolitiker wie in Tübingen.

Teilt euch die Autos!

Oder Unternehmen, die mit Mobilität Geld verdienen wollen. So wie der Daimler-Konzern, für den Robert Henrich in Ulm das Projekt car2go realisiert hat: 200 Smarts warten in der Innenstadt rund um die Uhr auf Nutzer. Wer sich als Kunde angemeldet hat, bekommt einen Chip in seinen Führerschein und kann damit spontan für 19 Cent pro Minute jeden freien Smart Fortwo mit einem car2go-Symbol ausleihen.

Schon erstaunlich: Ein Autobauer etabliert ein Auto-Leihsystem. Ist das der Einstieg in den öffentlichen Personennahverkehr? „Nein“, sagt Henrich, „es ist eine innovative Art der individuellen Mobilität.“ Und die soll sich für Daimler rechnen: „Wir sehen car2go als Erweiterung unseres Portfolios und neues Geschäftsmodell. Selbstverständlich wollen und werden wir damit auch Gewinne erzielen.“

Den Verdacht, dass das Projekt die Ulmer Innenstadt einfach nur mit 200 weiteren Wagen belastet und wertvolle Parkplätze raubt, entkräftigt Henrich: Erstens sei das Smart-Modell so kompakt, dass auf einen Parkplatz zwei dieser Wagen passen. Und zweitens seien die „Autos zum Mitnehmen“ deutlich effizienter, weil sie einfach nicht so lange in der Gegend herumstehen. „Ein privater Pkw wird im Durchschnitt pro Tag eine Stunde lang gefahren; die restlichen 23 Stunden blockiert er Parkraum. Unsere Smarts dagegen werden am Tag mehrmals vermietet und genutzt.“

Auf insgesamt rund 100.000 Fahrten kamen die 200 Smarts seit Projektbeginn Ende März 2009. Die Ulmer nehmen das Projekt an – und erneut spielt eine studentisch geprägte Stadt in Baden-Württemberg eine Vorreiterrolle. Wie Tübingen. Doch ein Blick nach Texas zeigt, dass es auch ganz woanders funktioniert. In die City von Austin hat Daimler ebenfalls 200 Smarts gestellt. In eine Stadt, in der jahrelang nur etwas zu melden hatte, wer einen möglichst großen Schlitten fuhr. Doch die Texaner belächeln die kleinen Wagen nicht, sie nutzen sie – und fühlen sich gut dabei: „In den USA wird es als modern und life-stylish empfunden, sich ein kleines Auto zu leihen, statt ein großes zu kaufen.“ Das sagt ein Daimler-Mann. Ein zufriedener Daimler-Mann. □

ANDRÉ BOSSE

ist freier Journalist und Hochschuldozent.
Seine Schwerpunkte sind Interviews und Essays
zu gesellschaftlichen und kulturellen Themen.