

Wie wird die Stadt der Zukunft aussehen?

Forscher aus Bremen und Vietnam suchen gemeinsam nach Antworten auf eine Frage von globaler Bedeutung

VON JÜRGEN WENDLER

Bremen. Vor zwei Jahrhunderten lebte in Deutschland nur etwa ein Viertel der Bevölkerung in Städten; heute sind es ungefähr 85 Prozent. Städte haben nicht nur hierzulande immer mehr an Bedeutung gewonnen: Inzwischen sind mehr als die Hälfte der rund sieben Milliarden Menschen auf der Erde in Städten zu Hause. Die Weltbevölkerung wächst weiter – und mit ihr viele Städte. Was aber bedeutet das zum Beispiel für den Verkehr und die Lebensqualität? Wie müssen Städte organisiert werden, um lebenswerte Bedingungen zu erhalten oder zu schaffen? Fragen wie diesen sind Wissenschaftler der Hochschule Bremen gemeinsam mit vietnamesischen Kollegen nachgegangen.

Die Überlegungen, die sie unter anderem bei zwei Konferenzen in der vietnamesischen Hauptstadt Hanoi und Bremen erörtert haben, sind inzwischen auch in ein Buch mit dem Titel „Auf dem Weg zu nachhaltigen städtischen Transportsystemen. Ein deutsch-vietnamesischer Dialog über die Zukunft der Stadt und die Stadt der Zukunft“ (Rainer Hampp Verlag, 29,90 Euro) eingeflossen. Einer der Herausgeber, der Bremer Professor Hans-Heinrich Bass, nähert sich dem Problem in seinem Beitrag aus Sicht der deutschen Stadtentwicklung. Eine wesentliche Rolle, so betont er, spiele die Frage, wie sich die Bevölkerungszahl entwickeln werde. 2005 habe sie in Deutschland bei 82 Millionen gelegen, und das Statistische Bundesamt schätze, dass sie bis 2050 auf einen Wert zwischen 69 und 74 Millionen sinken werde. Während in den Medien gewöhnlich mit der Abnahme verbundene Risiken für die Wirtschaft betont werden, stellt Bass die Chancen einer solchen Entwicklung in den Vordergrund. Eine geringere Bevölkerungsdichte eröffne die Möglichkeit, mehr Lebensqualität zu erreichen. Angesichts des globalen Bevölkerungswachstums und begrenzter natürlicher Ressourcen sei das Sinken der Bevölkerungszahl im dicht besiedelten Deutschland positiv zu bewerten.

Bass macht gleich zu Beginn seines Beitrags deutlich, dass die Zukunft zwar ungewiss sei, dass sich aber sehr wohl Faktoren benennen ließen, die für die weitere Entwicklung der Städte von grundlegender Bedeutung seien. Einer dieser Faktoren sei der Verkehr, der mit Lärmbelastungen, Flächenverbrauch und Luftverschmutzung verbunden sei. Der Verkehr sei hierzulande im vergangenen Jahr für etwa 20 Prozent der Kohlendioxidemissionen verantwortlich gewesen. Im Jahr 2008 habe der durchschnittliche Pkw-Nutzer die Atmosphäre pro Tag mit 6,4 Kilogramm Kohlendioxid belastet, der Stammkunde des Öffentlichen Personennahverkehrs dagegen lediglich mit 5,6 Kilogramm. Vor diesem Hintergrund sei die Verringerung der Umweltbelastung durch den Autoverkehr ein wichtiger Ansatzpunkt.

Immer mehr Autos in Peking

Besonders deutlich wird dies in großen Städten wie Peking. In der chinesischen Hauptstadt betrug die Zahl privater Fahrzeuge 1996 noch knapp 174.000. Im Jahr 2003 waren es bereits 1,3 Millionen – Tendenz weiter steigend. Zu den Folgen der zunehmenden Verkehrsdichte in der chinesischen Metropole, die heute mehr als 17,5 Millionen Einwohner hat, gehört auch, dass Busse immer langsamer durch die Stadt kommen. Genauer: Die Geschwindigkeit eines öffentlichen Busses sank von 45 auf gut neun Kilometer pro Stunde, wie der Kulturwissenschaftler Detlev Quintern von der Universität Bremen in seinem Beitrag erläutert.

In Vietnams Hauptstadt Hanoi mit ihren etwa sechseinhalb Millionen Einwohnern verhält es sich ähnlich. Der Öffentliche Per-



Infoolge des starken Wirtschaftswachstums verändern sich die Städte in China besonders schnell: Shanghai ist nur ein Beispiel von vielen. FOTO: AFP



Autos und Mopeds sorgen für verstopfte Straßen. Für zehntausende Menschen – insbesondere in Asien – ist dies ein vertrautes Alltagssphänomen. FOTO: DPA



Öffentliche Verkehrsmittel können helfen, Verkehrsprobleme in den Griff zu bekommen. Magnetschwebebahnen sind dabei eine von vielen Möglichkeiten. FOTO: DPA

sonennahverkehr ist kaum entwickelt; auf den Straßen beherrschen Mopeds das Bild. Wie Jörg Kniefing von der HafenCity Universität Hamburg deutlich macht, hat sich die Altstadt Hanois in den vergangenen Jahrzehnten zunehmend zum Markt- und Wirtschaftszentrum entwickelt, während am Rand neue Wohnquartiere entstanden sind, die kaum über Anbindungen zum Zentrum verfügen. Weil Stadt und Bevölkerung weiter wüchsen – erwartet würden etwa neun Millionen Menschen im Jahr 2030 –, müssten Wohn- und Verkehrsflächen neu geordnet werden. Einen möglichen Ansatz formuliert der vietnamesische Experte Tu Sy Sua so: Eine nachhaltige Entwicklung in Vietnam lasse sich „am sinnvollsten durch den Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs und die Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs“ erreichen.

Auch der Verkehrsexperte Hans-Heinrich Bass und sein Professorenkollege Ernst Mönich von der Hochschule Bremen lassen keinen Zweifel daran, dass sie dem Öffentlichen Personennahverkehr grundsätzlich große Bedeutung beimessen. So weist Bass darauf hin, dass in Deutschland bei Befragungen viele betonten, dass sie ihre Ziele gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen könnten, diese

aber selten nutzen. Das Potenzial sei also bei Weitem nicht ausgeschöpft, schreibt der Wissenschaftler, der zu diesem Schluss gelangt: Im Interesse künftiger Generationen sei angesichts der mit dem Verkehr verbundenen Umweltbelastungen ein Umdenken erforderlich. Der Ökonom Ernst Mönich macht sich vor diesem Hintergrund ausdrücklich für einen „öffentlich organisierten Kern“ stark. Nur so könne der Öffentliche Personennahverkehr eine realistische Entwicklungschance erhalten.

Erhaltung von Grün- und Freiflächen

Die Organisation des Verkehrs ist das eine, die Frage, wie sich Verkehr vermeiden lässt, das andere. Auch sie wird nach den Angaben der Wissenschaftler in Zukunft eine wichtige Rolle spielen. Von Vorteil, so heißt es, seien Stadtviertel, in denen Menschen die Möglichkeit hätten, zu wohnen, zu arbeiten und ihre Freizeit zu gestalten. Dies trage dazu bei, das Verkehrsaufkommen zu verringern. Die Praxis, Wohn- und Gewerbegebiete sowie Bereiche fürs Einkaufen räumlich voneinander zu trennen, sei vom ökologischen Standpunkt die schlechtere Lösung. Jörg Kniefing betont darüber hinaus dies: „Das Siedlungswachstum und der damit verbundene Flächenverbrauch bedrohen die Lebens- und Umwelt-

qualität der Stadtregionen. Deshalb besteht eine besondere Herausforderung darin, die vorhandenen Grün- und Freiräume sowie Umweltqualitäten zu schützen und weiterzuentwickeln.“

Daran, dass Städte schon immer mit dem Ziel verbunden waren, die Lebensqualität zu erhöhen, erinnert der Kulturwissenschaftler Detlev Quintern. Im Gilgamesch-Epos, einem mehrere Tausend Jahre alten literarischen Werk aus dem babylonischen Kulturraum, entscheide sich Gilgamesch, der König der Stadt Uruk, diese mit einer Mauer zu umgeben, um sie vor Fluten zu schützen. Sprich: Die Stadt wurde zu einem geschützten Ort. Schon früh, so Quintern, sei die Stadt aber auch zu einem Ort geworden, der mit Vorstellungen über das ideale Leben, mit utopischen Entwürfen verknüpft worden sei. Dabei verweist er unter anderem auf eine berühmte Schrift, in der sich der Philosoph Abu Nasr al-Farabi vor mehr als einem Jahrtausend mit den Bewohnern einer „vortrefflichen Stadt“ befasst hat. Dazu Quintern: „Al-Farabi verglich die Stadt mit dem Organismus eines Menschen. Auch eine lebensfähige Stadt bedingt das Zusammenspiel aller Organe. Daran erinnernd, werden städtische Parks zu weilen als die Lunge einer Stadt verstanden.“