

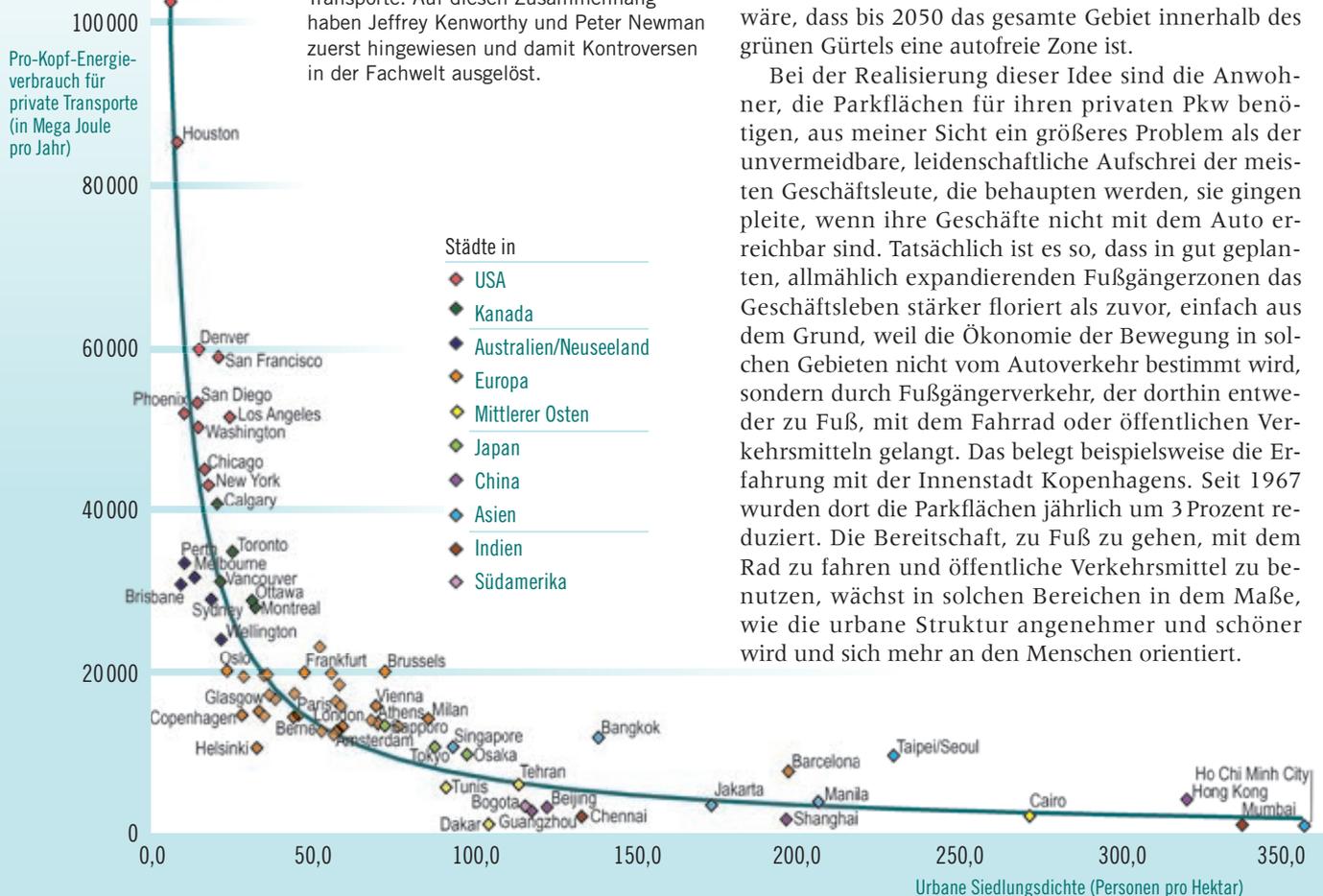
Visionen des urbanen Transports in den Megacities der Zukunft

Für Jeffrey Kenworthy ist Stau-Kontrolle die größte Herausforderung



Hardy: Herr Kenworthy, Sie beschäftigen sich seit Jahren mit der nachhaltigen Entwicklung von Megacities und insbesondere mit dem urbanen Transport. Wie realistisch ist es aus Ihrer Sicht, dass Frankfurt 2050 eine autofreie Stadt ist?

Je dichter Städte besiedelt sind, umso geringer ist der Energieverbrauch für private Transporte. Auf diesen Zusammenhang haben Jeffrey Kenworthy und Peter Newman zuerst hingewiesen und damit Kontroversen in der Fachwelt ausgelöst.



Jeff Kenworthy: Das ist aus meiner Sicht unrealistisch. Ich meine jedoch, wir sollten als Gesellschaft sicher erwarten können, dass die Fußgängerzone, die jetzt im Wesentlichen auf die Zeil begrenzt ist, ausgedehnt wird. Diese Gebiete sollten an die Zeil angrenzen, so dass dieser sehr limitierte und immer überfüllte Bereich, der einer Insel in einem Meer von Verkehr gleicht, nach und nach andere Teile der Stadt einbezieht. Vorstellbar wäre, dass bis 2050 das gesamte Gebiet innerhalb des grünen Gürtels eine autofreie Zone ist.

Bei der Realisierung dieser Idee sind die Anwohner, die Parkflächen für ihren privaten Pkw benötigen, aus meiner Sicht ein größeres Problem als der unvermeidbare, leidenschaftliche Aufschrei der meisten Geschäftsleute, die behaupten werden, sie gingen pleite, wenn ihre Geschäfte nicht mit dem Auto erreichbar sind. Tatsächlich ist es so, dass in gut geplanten, allmählich expandierenden Fußgängerzonen das Geschäftsleben stärker floriert als zuvor, einfach aus dem Grund, weil die Ökonomie der Bewegung in solchen Gebieten nicht vom Autoverkehr bestimmt wird, sondern durch Fußgängerverkehr, der dorthin entweder zu Fuß, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln gelangt. Das belegt beispielsweise die Erfahrung mit der Innenstadt Kopenhagens. Seit 1967 wurden dort die Parkflächen jährlich um 3 Prozent reduziert. Die Bereitschaft, zu Fuß zu gehen, mit dem Rad zu fahren und öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen, wächst in solchen Bereichen in dem Maße, wie die urbane Struktur angenehmer und schöner wird und sich mehr an den Menschen orientiert.



So wie hier in Montreal könnte die verkehrsberuhigte Stadt der Zukunft aussehen. Ganz anders in Peking, wo 5,5 Millionen Autos um 800 000 Parkplätze kämpfen.

Aber die autofreien Bereiche innerhalb Frankfurts müssen bis 2050 nicht nur auf den Bereich innerhalb des grünen Gürtels limitiert sein. Man kann sich kleinere, aber bedeutsame Fußgängerzonen im ganzen Stadtgebiet vorstellen, eventuell im Umkreis der Haupteinkaufsgebiete oder der öffentlichen Einrichtungen. Montreal hat beispielsweise einige wunderbare Fußgängerbereiche in der Innenstadt geschaffen ■.

Ich denke, wir können auch erwarten, dass die Zahl der verkehrsberuhigten Straßen zunehmen wird und diese gänzlich autofreien Bereiche ergänzen. Das würde bedeuten, dass mehr Straßen den Charakter von beispielsweise der Leipziger Straße haben. Vorstellbar sind auch Hauptstraßen, die von vier auf zwei Spuren reduziert werden, um für eine neue Straßenbahnlinie Platz zu machen. Die Berliner Straße in Offenbach hat im Zuge der Verkehrsberuhigung breitere Bürgersteige und Radwege auf beiden Straßenseiten erhalten und ist dadurch auch optisch attraktiver geworden. Der Teil der Friedberger Landstraße, der sich vom Börneplatz bis zum Hessendenkmal erstreckt, war ein sechsspuriger Verkehrskanal. Dann wurden die mittleren Spuren für die Straßenbahn und den Bus für den öffentlichen Nahverkehr zurückerobert. Ebenso hat die neue Straßenbahnlinie 18 dafür gesorgt, dass die Friedberger Landstraße für den Verkehr von der Fachhochschule stadtauswärts zu einem viel attraktiveren und ausbalancierten Transportkorridor geworden ist. Solche Projekte sollten bis 2050 zugenommen haben.

Darüber hinaus rechne ich mit einer signifikanten Abnahme des Besitzes von privaten Pkws, weil die Frankfurter Stadtbewohner in Zukunft auf mehr Car-Sharing-Systeme, auch dynamische wie »Drive-Now« und »Car-2-Go«, zugreifen werden können. Eben-

so werden integrierte Mobilitätspakete, die Fahrräder, elektromobile Fahrzeuge und das öffentliche Nahverkehrssystem zu einem nahtlosen Ganzen zusammenfügen und die von ausgereiften IT-Systemen unterstützt werden, dazu führen, dass Mobilitätsoptionen für die Menschen viel klarer und unmittelbarer werden. Das Auto wird nicht mehr das erste Mittel der Wahl sein, sondern lediglich eine von vielen Optionen, die dem jeweiligen Weg und Zweck angepasst sind. Der schrittweise Übergang zu menschenfreundlicheren, weniger Auto dominierten öffentlichen Plätzen wird dazu führen, dass es nicht mehr als notwendig empfunden wird, ein eigenes Auto zu besitzen. Ebenso die zunehmende Nutzung von Pedelecs, vor allem durch ältere Menschen, die jetzt schon zu beobachten ist, und die Ausdehnung des öffentlichen Verkehrssystems hin zu mehr U-Bahnen, Straßenbahnen und vermutlich Busspuren. All dies wird auch dazu führen, dass mehr Menschen es akzeptieren, Fußgängerbereiche auf größere Flächen des Stadtgebiets auszudehnen.

Hardy: Welche zukünftigen Entwicklungen finden Sie am schwierigsten zu prognostizieren?

Jeff Kenworthy: Das größte und dringendste Problem im städtischen Transport weltweit, das niemand bisher in der Lage war zu lösen, ist die Vermeidung von Verkehrsstaus im gesamten Stadtgebiet. Vorherzusagen, wie und wann dieses fundamentale Problem gelöst sein wird, ist gewissermaßen die Eine-Million-Dollar-Frage im urbanen Transport.

Es gibt nur zwei Möglichkeiten, die Hauptinfrastruktursysteme zu managen. Entweder mit einem Angebot, das die Nachfrage übersteigt, oder mit einer

Steuerung der Nachfrage, so dass sie einem begrenzten Angebot angepasst wird. In den vergangenen 80 Jahren hat man weltweit fleißig daran gearbeitet, die Nachfrage im Verkehrsbereich durch die Bereitsstellung von immer mehr Flächen für Straßen zu bewältigen. Das hat aber offensichtlich nirgendwo funktioniert.

Gemeinsam mit einem Kollegen habe ich mich kürzlich in einem Artikel mit dem Thema beschäftigt. Der Titel: »Congestion Offsets. Transforming Cities by Letting Buses Compete« (Stau-Ausgleich. Städte verwandeln, indem man die Konkurrenz von Bussen zulässt). Wir wählen einen Ansatz für die Kontrolle von Staus, der sich fundamental von der Einführung von Mautgebühren unterscheidet, weil wir das Straßensystem nicht als einen Markt betrachten, der durch Kauf und Verkauf gesteuert wird. Wir betrachten das Straßensystem als Allgemeingut, das angemessen reguliert werden muss, um Staus zu vermeiden. Zurzeit nehmen Autos einen viel größeren Anteil der Straße in Anspruch, als ihnen zugestanden werden sollte.

Zu einem bestimmten Zeitpunkt werden die Städte gezwungen sein, das Stau-Problem zu lösen. Man wird dazu bestimmte Formen der ökonomischen Abschreckung in Kauf nehmen müssen, flankiert von Maßnahmen, die alternative Optionen attraktiver machen. Dazu gehören deutlich bessere und häufiger verkehrende öffentliche Transportmittel und sichere, gut ausgebaut Rad- und Fußwege.

Vorherzusagen, wann und wie die Städte weltweit mit einer systematischen Stau-Kontrolle umgehen und erstklassige Alternativen zum Auto bereitstellen werden, ist das für mich am schwierigsten zu lösende Problem. Aber das ist vermutlich die wichtigste Aufgabe, mit der sich die Verkehrspolitik beschäftigen muss.

Hardy: Mit Ihren Kollegen Peter Newman haben Sie internationale Metropolregionen verglichen und den Einfluss der Siedlungsdichte auf den Energieverbrauch untersucht. Was sind Ihre wichtigsten Empfehlungen für die Zukunft?

Jeff Kenworthy: Es ist völlig klar: Je dichter die Städte besiedelt sind, desto weniger Energie muss pro Kopf

für den privaten Transport aufgewendet werden. Wir haben dazu eine inzwischen berühmte Grafik erstellt , die seit vielen Jahren schon viele als falsch zu entlarven versucht haben. Wir haben selbst drei Jahre mit einem Doktoranden daran gearbeitet, um zu sehen, ob wir sie revidieren müssen, indem wir den Faktor für die Siedlungsdichte eliminiert und versucht haben, die Kurve anders zu erklären. Aber egal aus welchem Winkel wir es betrachtet haben, egal welche statistischen Methoden wir benutzt haben, die Siedlungsdichte ist der wichtigste Faktor bei der Erklärung von Variationen im Gebrauch von Autos und nachfolgenden Transport-Energie-Aufwendungen in den Städten.

Die gleiche Geschichte gilt für Nachbarschaften und Stadtteile. Wenn man sich von einer Makro-Ebene des gesamten Stadtgebiets auf die Mikro-Ebene von Stadtteilen oder Nachbarschaften bewegt, kommen mehr Faktoren ins Spiel, die individuelle Entscheidungen im Transport erklären. Aber kollektiv betrachtet, in jeder etwas detaillierteren Studie innerhalb einer Stadt, sei es nun Paris, Sydney oder San Francisco, bekommt man im Wesentlichen dieselbe Energiekurve: In den jeweils dichtest besiedelten Nachbarschaften innerhalb jeder urbanen Region sind Aufwendungen für Transportenergie pro Person am geringsten, wohingegen sie in den am wenigsten dicht besiedelten Bereichen am höchsten sind.

In Bezug auf politische Entscheidungen ist es also wichtig, dass Städte sich fokussierter und kompakter entwickeln, mit Zentren gemischter Nutzungen innerhalb ihrer urbanen Struktur. Solche Zentren können im Umkreis von Bahnhöfen als Knotenpunkte liegen oder als lineare »Zentren« entlang moderner Straßenbahnlinien, die häufiger innerhalb eines Kilometers halten. Innerhalb solcher Zentren wird sich die gesamte Mobilitätskultur an Fußgängern, Radfahrern und öffentlichem Verkehr orientieren. Solche Zentren sind der Fokus für ein spinnennetzartiges Hochfrequenz-Netzwerk von öffentlichen Verkehrsmitteln, die Fahrgästen erlauben, in alle Richtungen der Region zu gelangen. Das macht nicht nur die Menschen, die in diesen Regionen leben und arbeiten, vom Auto unabhängiger. Solche Zentren können auch weniger dicht besiedelten Stadtteilen Leben einhauchen. Auch die dortigen Bewohner sind weniger auf das Auto angewiesen, weil sie nun mit dem Fahrrad oder mit der Straßenbahn wenige Haltestellen entfernte Geschäfte, Büros, städtische Einrichtungen, soziale und Freizeitaktivitäten erreichen können. Und die Qualität des öffentlichen Raums wird nicht mehr von Autos dominiert. Diese Zentren werden für Menschen gebaut, nicht für Autos. Sie werden grün sein, attraktiv, pulsierend, farbenfroh und menschenfreundlich. Orte, an denen Menschen bereitwillig eine kommunale, unterstützende und interaktive städtische Lebensweise entwickeln. ◆

Die Fragen stellte Anne Hardy.

Zur Person



Prof. Dr. Jeffrey Kenworthy ist Professor für Sustainable Cities an der Curtin University in Perth, Australien. Er verbringt einen mehrjährigen Forschungsaufenthalt in Europa und ist derzeit an der Goethe-Universität und der Fachhochschule Frankfurt als Gastprofessor

tätig. Kenworthy ist ein international anerkannter Experte zur Bedeutung von Siedlungsstrukturen für nachhaltige Stadtentwicklung. Bekannt wurde er durch den Vergleich internationaler Metropolregionen hinsichtlich des Einflusses der Siedlungsdichte auf den Energieverbrauch. Die Bücher und Zeitschriftenartikel, die er mit seinem Kollegen Prof. Peter Newman veröffentlichte, belebten die internationale Debatte.

kenworthy@em.uni-frankfurt.de

Literatur

^{1/1} Bradley, M. and Kenworthy, J. (2012) *Congestion offsets: Transforming cities by letting buses compete* World Transport Policy and Practice 18 (4), 46–69.