

Nix für die Mobilität der Zukunft

Architektur Heute Das Tübinger Stadtbahnprojekt setzt wie Stuttgart 21 auf selbstverliebte Ingenieurskunst, sagt der Architekt und Stadtplaner Steffen Braun. *Von Dorothee Hermann*

Der Knaller kam zum Schluss: Ein Zuhörer der Tübinger Ringvorlesung „Architektur Heute“ fragte den Stuttgarter Stadtplaner Steffen Braun, ob er auch etwas zum Tübinger Stadtbahnprojekt („200 Millionen Euro für relativ starre Schienen für die nächsten 200 Jahre“) sagen könne.

Vor zirka 150 Interessierten im Kupferbau erwiderte Braun am Dienstagabend, die Tübinger Pläne setzten wie Stuttgart 21 auf selbstverliebte Ingenieurskunst. Doch die flexiblen Mobilitätsbedürfnisse der Zukunft erforderten keine fixe Stammstrecke, sondern flexible Lösungen: Damit auch Bewohner städtischer Randlagen ohne eigenes Auto mobil sein können – und ebenso die wachsende Zahl junger Leute, die gar keinen Führerschein

„Städte müssen schneller voneinander lernen.“

Steffen Braun, Stadtplaner

mehr machen. Die zentrale Frage sei: „Wie kann ich die Mobilitätsbedarfe in zehn Jahren abdecken?“ – von der Kostenexplosion bei Stuttgart 21 ganz zu schweigen.

In seinem Vortrag „Smart Cities: Wie Stadt- und Technologieentwicklung zusammenhängen“ verwies der Leiter der Abteilung Urbane Systeme am Fraunhofer Institut Stuttgart beispielsweise auf den „on demand shuttle“. Das ist ein laufend verkehrender Mibus, der mit einer App gerufen werden kann, in die man das jeweilige individuelle Ziel eingibt – sowie auf straßengeführte Schnellbusse.

„Städte müssen schneller voneinander lernen“, forderte Braun. Die gesuchten Lösungen seien ver-



Plant urbane Systeme: Steffen Braun *Bild: Architektur Heute*

mutlich weniger auf der Schwäbischen Alb zu finden als in anderen Ländern oder Kontinenten. Stadtplaner und Stadtverwaltungen müssten ein Gespür dafür entwickeln, „wo denn die interessanten Lösungen weltweit sind“. Das Zauberswort lautet „multimodale Mobilitätssysteme“.

Im 19. Jahrhundert wurde die britische Hauptstadt London zum Modell. Als an der Themse 1863 die erste U-Bahn den Betrieb aufnahm, zogen weltweit andere Großstädte nach und schufen ein effizientes öffentliches Transportsystem, das die schwerfälligen Pferdebusse ablöste. Für Braun zeigt sich damit auch, wie

technische Innovationen Städte und auch das jeweilige Stadtbild verändern. Um 1850 entwarf der Stadtplaner Ildefons Cerdà Barcelonas neuen Stadtteil L'Eixample mit leicht gerundeten Häuserzeilen (quadratische Blocks mit abgeschrägten Ecken) so, „dass später dort Straßenbahnen fahren konnten, die es bei der Planung noch gar nicht gab“, sagte Braun. Nach diesem Vorbild gehe es darum, „jede Planung möglichst zukunfts offen zu gestalten“.

Ein aktuelles Szenario der portugiesischen Hauptstadt Lissabon geht davon aus, dass Carsharing und autonome Fahrzeuge in Zukunft 90 Prozent des individuellen Fahrzeugbestands überflüssig machen können. „Carsharing hat sich in den letzten fünf Jahren vervierfacht.“ Statt ein Auto zu erwerben, kaufe man künftig die Nutzung eines Autos auf Zeit. „Das verbessert den Verkehrsfluss.“

Welche Zeiträume Stadtentwickler bedenken sollten, erläuterte Braun so: „Es dauert ungefähr 200 Jahre, bis sich eine Stadt erneuert hat mit ihren Infrastrukturen und Flächen.“ In Zukunft müssten Mobilität, Energie und Ressourcen zusammengedacht werden wie auch Produktion und Logistik – statt dass jede Branche abgeschottet vor sich hin werkelt.

Der Lieferverkehr habe sich in den letzten Jahren verdoppelt: „Was wir in unseren Wohnzimmern bestellen, finden wir auf den Straßen wieder.“

Offene „open government“-Verwaltungssysteme ermöglichen neue digitale Partizipationsmöglichkeiten, sagte Braun. Baugesetze und Flächennutzungspläne bezeichnete er hingegen als „Korsett, das gesprengt werden muss“. Gleichzeitig seien neue regulatorische Regeln erforderlich: Bei der jüngsten „E-Scooter-Schwemme“, die dann als Hindernis auf den Bürgersteigen auftauchte, habe sich offenbar nie-

„Da könnte sich Stuttgart etwas abschauen, wenn der Daimler abschmiert.“

Steffen Braun, Stadtplaner

mand über die Regulatorien Gedanken gemacht. „Das müssen wir vielleicht auch viel stärker als Gesellschaft einfordern, dass wir das brauchen.“

Bei der Arbeitswelt der Zukunft sieht der Stadtplaner Tübinger gut aufgestellt: mit dem Nachhaltigkeitskonzept der Stadt, den gut ausgebildeten Bewohnern und zuletzt als Standort für Neue Technologien. „Da könnte Stuttgart sich etwas abschauen, wenn der Daimler abschmiert.“

Info Am Dienstag, 7. Januar, ist der Architekt Kaspar Guldager Jensen aus Kopenhagen zu Gast bei Architektur Heute. Seine Schwerpunkte sind ökologisch nachhaltiges Design (auch in Büroräumen), digitale Prozesse, umweltfreundliche Technologien und neue Materialien. Kupferbau, Hörsaal 22, 20.15 Uhr.

Die Gesellschaft soll die Digitalisierung gestalten

Für den Stuttgarter Urbanitätsforscher Steffen Braun geht Digitalisierung weit über technologische Feinheiten hinaus. „Die Digitalisierung geht auch nicht mehr weg. Sie ist ein dauerhaftes Zukunftspotenzial unserer

Gesellschaft, und das müssen wir gestalten“, sagt er. Digitalisierung verändere die lokale Wertschöpfung und flexibilisiere die Arbeitsformen: „Man wird zuhause arbeiten, im Büro und in Co-Working-Spaces“, so

Braun. Die Digitalisierung begünstige die Entwicklung von dezentralisierten Systemen – auch in der Architektur: Standardisiertes Bauen werde durch individualisierte Plus-Energie-Häuser abgelöst.