

■ International

Eine Reise durch sechs amerikanische Städte

aus SIGNAL 02/2003 (April/Mai 2003), Seite 37-38 (Artikel-Nr: 10002430)
Michael Cramer

Teil 1

Vom 3. Juli bis 3. August 2002 war ich mit Unterstützung des Abgeordnetenhaus-Präsidenten als Fellow des German Marshall Fund in den USA unterwegs.

Im Rahmen des vom »Center for Clean Air Policy" durchgeführten Austausch-Projektes zwischen der EU und den USA besuchte ich Washington, Chicago, Portland (Oregon), San Francisco, Los Angeles und New York. Auf meiner Reise kam ich mit Vertretern der unterschiedlichsten Umwelt- und Verkehrsinitiativen, der politischen Administration und auch mit Politikern unterschiedlicher Couleur zusammen. In den vier Wochen habe ich etwa 80 Gesprächstermine wahrgenommen.

An dieser Stelle möchte ich mich recht herzlich bei den Organisatoren vor Ort und insbesondere bei Lea Rosenbohm und Marianne Ginsburg, der Chefin des German Marshall Fund, bedanken, die die Kontakte geknüpft haben und für die Organisation der Reise verantwortlich waren. Außerdem ermöglichten sie mir die Teilnahme an dem in Washington stattfindenden »International Dialogue on Transportation and the Environment". Unabhängig davon habe ich selbst auch etwa 10 Vorträge gehalten über die verkehrspolitische Situation in Berlin und auch über den Umgang Berlins mit der Mauer.

Stadtentwicklung und Verkehr

den USA besteht ein weitaus engerer Zusammenhang zwischen Stadtentwicklung und Verkehr als in Deutschland. Die Stadtentwicklung wird vorbereitet durch den Bau neuer Straßenbahnstrecken und nicht - wie in Berlin in Karow Nord, Buchholz West oder dem Märkischen Viertel - als nachträgliche Verbesserungsmaßnahme. Im Märkischen Viertel z.B. ist die Schienenanbindung nach mehr als 30 Jahren noch immer nicht erfolgt.

In Portland wurde die Straßenbahn nicht nur gezielt in die ärmeren Gebiete geführt, um für diejenigen, die sich kein Auto leisten können, Mobilität überhaupt erst möglich zu machen, sondern auch in brach liegende Gebiete, die erst noch entwickelt werden sollen.

Auch in Los Angeles wurde dieses Prinzip bei der Entwicklung der U-Bahn nach Hollywood angewandt. Da das Gelände um den U-Bahnhof dem Verkehrsbetrieb gehörte, war das für die Verkehrsgesellschaft ein großer Gewinn. Hier wurde ein neues Theater für die Filmstars gebaut, in dem die Hollywood-Preise verliehen werden. Auf dem Areal in den neuen Bauprojekten befinden sich auch Wohnungen und Büroflächen. Die direkte Verflechtung von Verkehrswegen bei gleichzeitiger Entwicklung ist beeindruckend. Sie ist ein Gewinn für den Entwickler, aber auch ein Gewinn für die Stadt und die Verkehrsbetriebe.



Parkhaus. (Foto: Michael Cramer)



Straßenszene in New York. (Foto: Michael Cramer)

In Portland z.B. wurde die Straßenbahn vom Zentrum zum Flughafen von der Flughafengesellschaft gebaut und finanziert, wofür sie ein Grundstück in der Nähe des Flughafens bekam. Man hatte die Erfahrung gemacht, dass sich die Grundstückspreise entlang einer neuen Straßenbahntrasse um 40 % erhöhen. Im Frühjahr 2002 wurde die neue Straßenbahnstrecke eingeweiht, ohne dass die der Flughafengesellschaft übertragenen Grundstücke bislang entwickelt worden sind. Ein gutes Geschäft für die Stadt.

Beeindruckend ist das Bekenntnis zur Bürgerbeteiligung z.B. in Pasadena (LA.), wo durch die oft nervigen Diskussionen schließlich eine Zustimmung von 98 % für die Tram erreicht wurde. Verbesserungsvorschläge der Bevölkerung wurden aufgenommen. Nina deConcini, in Oregon verantwortlich für die Umwelterziehung, sagt, dass für die notwendigen Veränderungen die frühere Methode »with the stick" durch die erfolgreichere »with conviction" ersetzt wurde.

Auch vor den Toren New Yorks wurde dieses Prinzip bei der Straßenbahn in New Jersey realisiert. Dass der Investor die Verkehrswege bezahlt, ist in Berlin undenkbar - weder beim Flughafen noch bei Wohnprojekten.

Stadtreparatur

Keinen einzigen Menschen habe ich getroffen, der die Entwicklung der amerikanischen Städte in den letzten Jahrzehnten gut geheißen hätte. Alle meine Gesprächspartner beklagten diese Entwicklung, alle waren damit beschäftigt, die Konsequenzen dieser Fehlentwicklung zu lindern.

Beeindruckend ist die Stadt Portland in Oregon. Vor 20 Jahren war das eine hässliche und unattraktive Stadt, die von der Wohnbevölkerung verlassen wurde. Weil die Stadtväter und -mütter diesen Zustand nicht weiter mit ansehen wollten, haben sie die Innenstadt wieder attraktiver gemacht. Aus der Hauptstraße wurde eine reine Bus-Strasse, die Autobahn entlang des Flusses wurde zugunsten eines Parks abgebaut, die geplanten Autobahnringe um die Stadt durch ein Straßenbahnnetz ersetzt und eines der größten Parkhäuser in der Innenstadt wurde abgerissen. An dessen Stelle wurde ein Stadtplatz gebaut, den die Bevölkerung heute liebevoll »living room" nennt.

Tausende von Parkplätzen, die die Verwaltungsgebäude umgaben, wurden durch attraktive Wohnhäuser ersetzt. Die »streetcar" genannte Straßenbahn in der City wie auch die größeren Straßenbahnen, Max genannt, garantieren zusammen mit den Bussen die notwendige Mobilität. In Portland wuchs die Bevölkerung in den letzten Jahren um 25 % , wobei nur 1 % zusätzlicher Flächen verbraucht wurden. In Chicago wurde z.B. bei einem Bevölkerungszuwachs von 7 % ein zusätzlicher Flächenverbrauch von 40 % registriert.

In Berlin haben wir sogar einen zusätzlichen Flächenverbrauch bei sinkender Bevölkerungszahl.

Reparatur der Stadtquartiere

In vielen Städten wird ganz unten wieder angefangen. Da z.B. in Chicago die Existenz größerer Supermärkte eine durchschnittliche Lebensdauer von nur fünf Jahren

aufweist, arbeiten Architekten schon im Voraus daran, wie sie bestimmte Stadtviertel entwickeln können, wenn der Supermarkt seinen Geist aufgibt. Insbesondere in Chicago gibt es Architekten, die solche Quartiere, die bislang von Supermärkten und Parkplätzen dominiert waren, wieder entwickeln. Sie gehen dabei von fußgänger- und fahrradfreundlichen Quartieren aus.

In Chicago und auch in Washington gibt es Finanzberater, die sich darauf konzentrieren, die Fahrtkosten für das Auto ins Bewusstsein ihrer Kunden zu bringen. Sie ökonomisieren die Kosten des Autoverkehrs und zeigen auf, wie man durch Verzicht auf das zweite oder überhaupt auf ein Auto bei einer guten ÖPNV-Anbindung Geld sparen kann. Daraus ergibt sich dann die Möglichkeit, teurere Grundstücke oder Häuser zu erwerben, die sonst unerschwinglich sind.

In Chicago hatte sich eine Initiative um den Architekten Doug Farr und die Städteplanerin Jackie Grimshaw gegen den Abriss und für die Modernisierung einer Hochbahnstrecke eingesetzt. Nach der Modernisierung wurde das Stadtviertel entwickelt und saniert. Auch in Pasadena wurde durch die neue Straßenbahn ein umgekipptes Stadtviertel wieder aufgerichtet.

Auch Rückschläge bleiben nicht aus. Die Hauptstraße von Chicago, die State Street, wurde in den 80er Jahren radikal umgebaut. Die Gehwege wurden verbreitert, der Autoverkehr unterbunden und auf der Fahrbahn fuhren nur noch Busse. Für die amerikanische Autogeseilschaft, in der 9 von 10 Haushalte über ein Auto verfügen (in Berlin nur einer von zwei) war das zuviel. Die Geschäfte gingen in Konkurs, die Gebäude standen leer. Vor einigen Jahren wurden diese Fehler korrigiert. Die Gehwege wurden wieder etwas zurückgebaut, fußgängerfreundlich gestaltet und mit Blumenbeeten versehen. Der Autoverkehr wurde wieder zugelassen. Seitdem ist in diese Straße wieder Leben eingekehrt. Heute steht kein Kaufhaus mehr leer.

In Washington arbeitet Stewart Schwarz daran, die Umgebung von U-Bahnstationen zu entwickeln, um damit die »sprawled city" mit einem weiteren Autobahnring zu verhindern. In Long Beach, eine boomende Stadt südlich von LA. werden riesige Parkplätze durch zehnstöckige Hochhäuser ersetzt.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002430>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten