

Der Roboter fährt die Einkäufe nach Hause

Architektur Heute Die Städte der Zukunft brauchen vielfältige neue Mobilitätskonzepte. Der bisherige Straßenraum von Autos könnte sich in Wohnungen, Treffpunkte und spannende Außenräume verwandeln, sagt der Architekt Max Schwitalla. *Von Dorothee Hermann*

Mit dem Skateboard auf dem Vorplatz der Unibibliothek testete Max Schwitalla als Jugendlicher in Tübingen, ob der öffentliche Raum auch Fun-Funktionen zuließ. Es war eine Erfahrung, die der mittlerweile in Berlin lebende Architekt bei der Gestaltung von Stadtquartieren gerne mitbedenkt. Am Dienstagabend sprach er in der Tübinger Vortragsreihe „Architektur Heute“ über „Urbane Mobilität und Stadtmorphologie“ vor gut 250 Leuten im Kupferbau.

Das jeweils dominierende Verkehrssystem formt die Gestalt der Städte, sagte Schwitalla. Aber die Zukunft gehört nicht dem einen Verkehrsmittel Auto, ist der 39-Jährige überzeugt: „In Zukunft werden wir verschiedene Verkehrsmittel benutzen.“ Das können etwa kleine, autonom fahrende Fahrzeuge sein, die man nicht mehr individuell besitzt, sondern gemeinsam nutzt – oder On-Demand-Verkehrsmittel, die über das Smartphone koordiniert werden. Statt bei jeder Witterung und zu jedem Ziel, ob Einkauf oder Fitnessstudio, ins Auto zu steigen, empfehlen sich künftig unterschiedliche Fortbewegungsmittel, auch in Kombination: Fahrrad, Bus, öffentlicher Nahverkehr, Carsharing, Zufußgehen. Eine gelegentliche Taxifahrt sei ökologischer und billiger, als ständig ein Privatauto zu finanzieren.

Der Lasttransport auf der Kurzstrecke könnte so funktionieren: „Ein Roboter fährt die Einkäufe vom Supermarkt nach Hause.“ Danach rolle das Gerät selbststän-



Fliegende Busse mit einer Haltestelle auf dem Dach: So stellt sich der Architekt Max Schwitalla künftige Stadtquartiere vor, die keine Stellplätze für Autos mehr vorhalten müssen. Die reifenähnlichen Objekte wären Transportkapseln to-go, die sich auch koppeln lassen. *Bild: Büro Schwitalla*

dig zurück und stehe für den nächsten Kunden bereit. Für größere Mengen könnten Cargo-E-Bikes eingesetzt werden oder Elektro-Lastenfahrzeuge wie die Tübinger Postautos. „Das Auto ist erst ab einer Wegstrecke von zehn Kilometern das schnellste Verkehrs-

mittel“, sagte er. In Berlin liege die durchschnittliche Weglänge bei sechs Kilometern. „Da ist Potenzial für Veränderung.“ Die Bewohner der dänischen Hauptstadt Kopenhagen legten bereits 60 Prozent aller Wege mit dem Fahrrad zurück. „Und Kopenhagen hat noch

schlechteres Wetter als Berlin.“ Doch auf die Stadtplanung wirkten sich solche Einsichten noch kaum aus – obwohl die autogerechte Stadt ökologisch, sozial und bei der Nachhaltigkeit an ihre Grenzen stoße. Als Extrembeispiel nannte der Architekt das kalifornische Los

Angeles, das sich auf einer riesigen, durch Highways zerteilten Fläche ausbreite. „Arbeiten und Wohnen sind getrennt.“ Die Highways, die die Menschen verbinden sollen, zerschneiden stattdessen die Stadt und trennen die Bewohner voneinander. „Man vereinzelt die Men-

schen: in ihren Autos und auf den jeweiligen Etagen der Gebäude.“

Bis 2050 leben 70 Prozent der Weltbevölkerung in Städten, drei Milliarden Menschen mehr als heute, sagte er. Millionenstädte für Autos und Aufzüge („vertikale Sackgassen“) könnten einen solchen Zuwachs nicht bewältigen. Dabei ließen sich allein vom bisherigen Parkraum 3,2 Millionen Quadratmeter Fläche zurückholen. Dann werde die eher lineare Stadt des Autoverkehrs durch die vielfach vernetzte, verdichtete und durchmischte Stadt abgelöst. „Das Potenzial von Nachbarschaft“ könne sich wieder entfalten.

Die Kunsthistorikerin Ursula Schwitalla, die Organisatorin der Vortragsreihe, sagte einführend: „Würde man die 45 850 in Tübingen zugelassenen Autos aneinanderreihen, wäre die Autobahn A8 von Karlsruhe bis München in einer Reihe komplett zugeparkt. Wie sollen wir diese Schlange in unserer Stadt unterbringen?“ Einst verbunden mit dem Versprechen von Freiheit und Selbstbestimmung, habe das individuell genutzte Auto als Modell ausgedient. „Es ist gnadenlos veraltet und unökonomisch. Notwendige Umstrukturierungen werden Arbeitsplätze kosten, aber auch neue schaffen.“

Info Zum Abschluss von „Architektur Heute“ in diesem Wintersemester spricht Prof. Stephan Trüby vom Institut für Grundlagen moderner Architektur und Entwerfen der Uni Stuttgart über „Stadt, Land, Geldfluss“. Dienstag, 4. Februar, 20.15 Uhr, Kupferbau, Hörsaal 22.