

Modell oder Mogelpackung

Zu Engagement und Selbstdarstellung der brasilianischen Umwelt-Vorzeigestadt Curitiba

MARTIN [INSELE]

kussion in Deutschland bislang nicht die ihm zukommende Beachtung. Der Blick – so scheint es – bleibt noch immer auf uns selbst gerichtet, trotz einer Verlagerung der quantitativ wie auch qualitativ entscheidenden Erscheinungsformen der weltweiten Stadt-, Siedlungs- und Wohnbauentwicklung in die Länder Afrikas, Asiens und Lateinamerikas. Bedingt durch zunehmende ökonomische, ökologische und demographische Verflechtungen erfolgt gleichzeitig eine Globalisierung vieler Aspekte der sozial-räumlichen Entwicklung, welche eine allzu simple Aufteilung in „Erste“ und „Dritte“, „entwickelte“ und „unterentwickelte“ Welt heute immer fragwürdiger erscheinen läßt. Viele Phänomene des Planens und Bauens erreichen dabei Dimensionen und eine Komplexität, die mit den „klassischen“, westlichen (Planungs-)Modellen nicht mehr zu beschreiben und zu bewältigen sind. Neuartige Phänomene verlangen innovative Lösungsansätze (oder bergen sie zum Teil schon in sich selbst). Zu ihrer Bewältigung wird ein partnerschaftliches Zusammenwirken von „Norden“ und „Süden“ notwendig sein, ohne Überheblichkeit, sondern mit der Bereitschaft, auch vom anderen zu lernen, zu geben und zu nehmen. Auch der Blick „von außen“ bzw. „nach außen“ kann seine Funktion haben, wichtige Erfahrungen und Anregungen liefern, Vorbehalte abbauen. Wenn auch viele Bemühungen in dieser Hinsicht angesichts der Ausmaße der anstehenden Probleme, nur als ein Tropfen auf den heißen Stein erscheinen mögen, bleiben sie dennoch wichtig und unverzichtbar, als Grundlage eines von kollektiver Verantwortung getragenen, gemeinsamen sozial-orientierten Handelns.

Literaturhinweise:

David Drakakis-Smith, *The Third World City*, London und New York 1992.

Martin Einsele, Erdmann Gormsen, Eckhart Ribbeck und Rainer Klein-Lüpke, *Ciudades en Expansión. Schnellwachsende Mittelstädte in Mexiko*, Stuttgart und Karlsruhe 1994.

Jorge E. Hardoy und David Satterthwaite, *Squatter-Cityzen*, 2. Auflage London 1995.

Kosta Mathéy (Hrsg.), *Beyond Self-Help Housing*, London, New York und München 1992.

Kosta Mathéy und Eckhart Ribbeck, *Architektur, Wohnungs- und Städtebau in Lateinamerika. Überblick und Bibliographie zur wissenschaftlichen Forschung im deutschsprachigen Raum*, Karlsruhe 1993.

Eike Jakob Schütz, *Städte in Lateinamerika. Barrio-Entwicklung und Wohnbau*, Aachen 1987.

TRIALOG – Zeitschrift für das Planen und Bauen in der Dritten Welt.

John Turner, *Housing by People* (dt. Verelendung durch Architektur), London 1976 (Reinbek 1978).

Curitiba ist die Hauptstadt des brasilianischen Bundeslandes Parana, der auf einer Fläche von knapp der Größe der früheren Bundesrepublik ca. 9 Millionen Einwohner (!) zählt. Davon leben mehr als 1,6 Millionen in Curitiba. Die Stadt wurde 1693 gegründet, hervorgehend aus einer Pferdewechsel- und Poststation, einem Treffpunkt der Viehhändler, Kaffee- und Teeplantagenbauern. Die Stadt liegt ca. 400 km südlich von Sao Paulo und ca. 80 km von der Atlantikküste, etwa 900 m über NN in einem subtropisch feuchten Klima ohne Trockenzeiten in reizvoller Landschaft.

Anlaß meiner Reise nach Curitiba war die Einladung der brasilianischen Regierung zum Vortrag über den Stand der städtebaulich orientierten Umweltforschung und -praxis der Bundesrepublik Deutschland im Rahmen eines einschlägigen internationalen Symposiums. Da ich den besonderen Ruf – auch in der Eigenwerbung – der Stadt als „Hauptstadt der Ökologie“ kannte, war ich sehr neugierig, was mich dort erwartete. Im Rahmen des Symposiums, aber auch der damit verbundenen Kontakte, und Vorträge an der Universität, waren auch in relativ kurzer Zeit gute Einblicke in den Wahrheitsgehalt der anspruchsvollen Etikettierung möglich. Immerhin war der Initiator dieser Entwicklung ein Architekt. Stadtpräsident Jaime Lerner (jüdischer Abstammung, heute Präsident von Parana), lenkte über viele Jahre die Geschicke Curitiba, und wir wissen, daß tüchtige Architekten meist auch gute „Verkaufser“ sind.

Was als erstes auffällt:

Ein (fast) perfekter öffentlicher Nahverkehr, viele Radfahrer

An allen wichtigen Stellen in der Stadt laden futuristisch gestaltete Glaszylinder zum Besteigen moderner Busse ein. Man zahlt beim Eintritt und ist (und bleibt ohne weitere Zahlung) im „System“, solange man die Halte- bzw. Umsteigestellen nicht verläßt. Das System besteht aus vier Untersystemen unterschiedlicher Liniencharakteristik, Reichweite und Schnelligkeit. Ich bin zum Beispiel mit einem der bis an die äußeren Ränder der Stadtregion verkehrenden Expreßbusse in 33 Minuten zum Teil auf eigenen Sonderspuren, quer durch die Stadt gejayt. An nur wenigen Zwischen-Haltestellen kann man auf quartierserschließende Subsysteme umsteigen. Die Busse verkehren im 5- bis 10-Minuten-Takt, alles funktioniert schnell und auf modernstem technischen Niveau, aber unter Einsatz vieler Arbeitskräfte für „Eintritt“, Reinigung usw. Dieses System ermöglicht in der am weitesten motorisierten Stadt Brasiliens (immerhin kam 1990 auf 3,65 Personen ein Motorfahrzeug), daß 28% der privaten Pkws werktags unbenutzt bleiben und 75% der Bevölkerung lieber mit dem Bus fahren. Das System trägt sich, trotz (oder wegen?) der günstigen Preise, selbst. Das ursprünglich geplante U- oder Straßenbahnnetz konnte aus Kostengründen nicht verwirklicht werden. (Im Stadtplanungsamt sind auch dafür futuristisch-schicke Modellvorstellungen entwickelt worden.) Ca. 100 km

Abb. 1 Curitiba. Stadtsilhouette mit Wohnhochhäusern



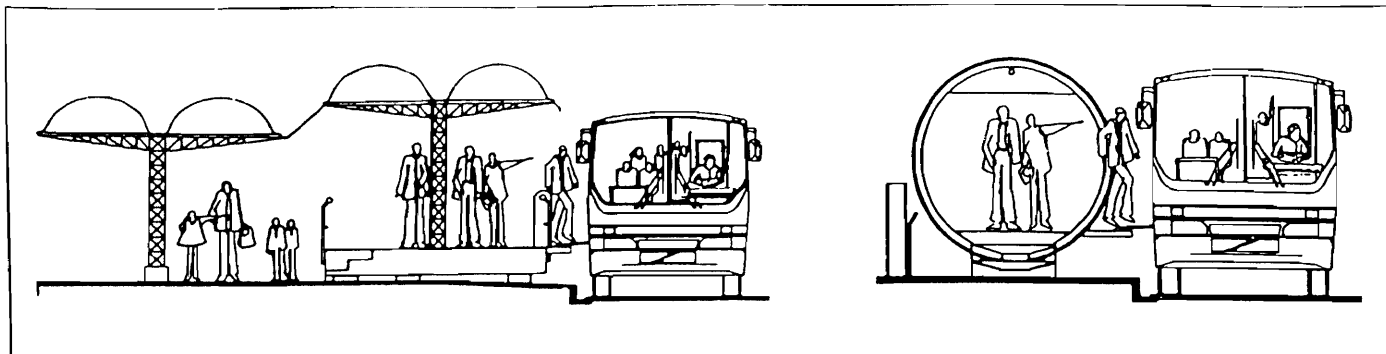


Abb. 2: Schnitt durch Bushaltestellen

Fahradwege durchziehen die Stadt, die sich zum Ziel gesetzt hat, 20% des Individualverkehrs auf das Fahrrad zu verlagern. Betriebe erhalten günstige Kredite, wenn sie ihren Beschäftigten Fahrräder anschaffen.

Spaziergang durch eine blitzsaubere durchgrünte Stadt: Abfallbeseitigung und -Recycling, Freiflächen- und Beschäftigungsprogramme

Karlsruhe ist ein Drecknest, mußte ich nach meiner Rückkehr (und entgegen bisheriger Vorstellung) leider feststellen. In Curitiba sind ständig Heere von orangegekleideten „Saubermännern“ und -frauen unterwegs, es ist kaum möglich, ein Foto ohne diese eifrige Truppe zu schießen. Sie sind nur ein kleiner, im Stadtbild besonders auffälliger Bestandteil eines „Reinigungs-, Abfallsammel- und Recycling-Systems, das schon Vorbildcharakter hat. Am eindrucksvollsten sind die 40 über das Stadtgebiet verteilten Sammel- und Tauschstellen, die eher „Markt“-Charakter zeigen. Dort liefern die in Kooperativen organisierten Bewohner in Säcken, auf Schubkarren oder auch Liefer- und kleinen Lastwagen den bereits zu Hause vorsortierten Abfall ab, um als Gegenleistung Gemüse aller Art, Reis und Kartoffeln, aber auch Busfreifahrten oder Schulmaterialien, sogar Spielzeug, entgegenzunehmen. Die „Besserverdienenden“ betrauen ihre Diensthilfen mit diesen Gängen, die zugleich anregende „Kontaktbörse“ sein können. Auch die weitere Sortierung und Verteilung der Materialien an die Industrie, an Kompostbetrieb usw. – der Begriff „Abfall“ wird bewußt vermieden – erfolgt arbeitsintensiv auf einfachem Niveau. Auch diese Aktivitäten sollen sich angeblich selbst tragen, zumal die nützlichen Tauschmaterialien von der Stadt billig er-

worben werden; andererseits wäre auch ein Zuschuß im Hinblick auf den Gesamteffekt durchaus vertretbar.

Aufwendig gepflegte Grünanlagen und eine stadtnahe Garten- und Landwirtschaft sorgen ebenfalls für Arbeitsplätze. 54 m² Grünfläche je Einwohner sind weit mehr als der WHO-Standard (12 m²) und auch der Richtwert bei uns. Ihre Bereicherung durch Kunst und Kulturbauten trägt wesentlich zum „Image“ der Stadt bei. Einige dieser Anlagen bilden bei Hochwasser in der regenreichen Gegend große Rückhaltebecken.

Integrierte Konzepte für eine umwelt- und sozialverträgliche Stadtentwicklungs-, Bau- und Wohnungspolitik

In einer so großen Stadt nicht auf den ersten Blick erkennbar: Ein klares Achsenkonzept, das vor allem das System der schnellen Buslinien rechtfertigt und stützt. Eine Zonierung der Siedlungsflächen, die Wohnen und Arbeiten soweit möglich benachbart; dazu ausreichende Grünflächen freihält. Eine Wohnungspolitik, die den ärmeren Bevölkerungsschichten nach dem Grundsatz: Die Favela ist nicht das Problem, sondern die Lösung, auf vielfache Weise materiell und ideell (Grundstücke, Darlehen, Selbsthilfe-Unterstützung usw.) zugute kommt. Immerhin wohnen ca. 7% der Einwohner in solchen Favelas (unterschiedlichen Ausbaugrades), und 44% der Wohnungen sind nicht an die städtische Kanalisation angeschlossen (was einige Studenten im Gespräch zu Recht als schwerwiegendes Manko der „Umwelt-Metropole“ herausstellen). Ein pfiffiges System, das an verträglichen Standorten „Baurechte“ über das planerisch zulässige Maß hinaus handelt und die Erlöse dem Denkmalschutz und der Stadtverschönerung zuführt, sichert

entsprechende aufwendige Aktionen, die das Stadtbild insgesamt eher mitteleuropäisch erscheinen läßt.

Faszinierend ist, daß die wohlhabende Mittel- und Oberschicht (bislang jedenfalls) weniger den Stadtrand zersiedelt als für eine sehr dichte innerstädtische Belegung sorgt. Es gibt in Hochhäusern Wohnungen bis zu ca. 1000 m² Größe, die in sich wieder in appartementartige Untereinheiten um gemeinsame Wohn- und Repräsentationszonen untergliedert sind, so daß neben der Familie auch Gäste, Verwandte (ebenso in Nebenbereichen Bedienstete) unterkommen. Diese flächensparende, aber aufwendige Struktur trägt sehr zum urbanen Charakter der Stadt bei – nicht zuletzt wohl ein Erbe der Stadtkultur des Mittelmeerraumes, dem die europäischen Siedler entstammen.

Werbung, Information, Gesetzgebung und kommunales Management als Basis des Erfolges

Ohne diese sozusagen immateriellen Stützen wäre der inzwischen internationale Erfolg Curitiba kaum denkbar. Mehr als ein Drittel des Budgets der Stadt wird in Bildung und Ausbildung investiert. Alle wichtigen Umweltstrategien sind, z.T. bereits seit über 40 Jahren durch meist rigorose gesetzliche Schritte abgesichert (z.B. Schutz und Pflanzung von Bäumen, Vermeidung von Lärm und Abfall in den Straßen). Eine Reihe von ökologischen Grundforderungen (Postulates) sind schon vor Jahrzehnten aufgestellt und als Basis komplexer umweltfreundlicher Entwicklung vereinbart und zu großen Teilen eben auch umgesetzt worden. In den Schulen, auf (Volkshochschul-) Kursen für alle Schichten der Bevölkerung, ja in einer originell gestalteten privaten Umwelt-Universität wird das Leitthema der Stadt in immer neuen Formen vermittelt,

zur kommunalen „Innenwerbung“ (die eine Studentin als fast schon „demagogisch“ bezeichnete), kommt die überregionale „Außenwerbung“, die sicher dazu beiträgt, daß renommierte Firmen der Industriestaaten nicht Brasilia, Rio oder Sao Paulo, sondern Curitiba zunehmend als Standort ihrer brasilianischen Außenstellen wählen (z. B. Siemens, BMW, Volvo ...). So entwickelt sich eine Art Selbstverstärkung oder „self fulfilling prophecy“: Wirtschaftliche Blüte nicht **gegen** sondern **durch** konsequente Umweltpolitik!

Tatsächlich erscheint das Ambiente der Stadt angenehm. Man fühlt sich sicher, die Menschen wirken zufrieden und freundlich, auch in den Favelas herrscht nicht jene extreme Ärmlichkeit, die man aus anderen Städten der sog. Dritten Welt kennt

Modell oder Mogelpackung?

Versuch eines Resümees

Der knappe Beitrag (viele konnte nur angedeutet werden) vermittelt ein sehr positives Bild. Demgegenüber stehen auch negative Erscheinungen

- Die Ober- und wohlhabende Mittelschicht wohnt zwar (noch) überwiegend in platzsparenden Hochhäusern im Kernbereich der Stadt, aber natürlich ist dieser Luxus – abgesehen von der sozialen Problematik – in mehrfacher Sicht energie- und ressourcenaufwendig. Zudem nutzt diese Schicht das schöne ÖPNV-System nur marginal. Von etwa 120 Studenten, die ich nach ihrem Weg

zur Universität befragte, kamen fünf per Bus und drei oder vier per Fahrrad. Dieses Phänomen ist leider überall auf der Welt, auch bei uns zu beobachten

- Andererseits trägt die überdurchschnittlich große gut verdienende Mittelschicht zum Wohlstand und damit auch direkt oder indirekt zu den Umweltmaßnahmen bei
- Für die Frage des (übertragbaren) „Modell“-Charakters wiegen womöglich gerade diese Faktoren schwerer: Der relative Reichtum Curitiba ermöglicht dort vieles, was im übrigen Lateinamerika und erst recht nicht in vielen Regionen Afrikas und Asiens kaum denkbar erscheint. Hinzu kommt eine jahrzehntealte Kontinuität dieser Ziele und Entwicklungen in Verwaltung und Management ebenso wie den Entscheidungsgremien, eine für Entwicklungsländer ganz ungewöhnliche Erscheinung
- Legt man quasi „absolute“ aktuelle Umweltmaßstäbe an, so wie sie die hiesige Diskussion (bisher leider nur verbal) aufzeigt, werden naturgemäß weitere Probleme und Defizite erkennbar: Im aufwendigen Bauen der Oberschicht und der Industrie- und Dienstleistungsbetriebe, die weder architektonisch noch ausstattungsmäßig den Vergleich mit uns zu scheuen brauchen (und daher den „Export“ feiner Architektur aus Europa erübrigen), in noch geringer Sensibilität in bezug auf Solarnutzung – es gibt häufig Frost in dieser hochgelegenen Ge-

gend –, in bezug auf Energieaufwand und Stoffkreisläufe gerade beim Bauen. usw.

Dennoch:

Auch unter Berücksichtigung dieser Schwächen und wenn man die große Spanne zwischen Arm und Reich als gegebene gesellschaftliche Struktur akzeptiert, ist Curitiba für mich durchaus mehr „Modell“ als unseriose Etikettierung. Es ist vor allem der Versuch, das Ziel umweltverträglicher Stadtentwicklung mit sehr breit angelegten komplexen Teilzielen und Strategien in allen Bereichen, auch dem sozialpolitischen, anzugehen. Dabei gelingt es sogar, im Einzelfall modernste Technik und Erkenntnisse durchaus auch mit Maßnahmen integrativ zu verknüpfen, die wir eher dem Bereich des „Low Tech“ zuordnen, die aber Beschäftigung für viele sowie Transparenz und Alltagstauglichkeit gewährleisten. Damit kann Curitiba derzeit vielleicht sogar mehr für unsere wohlhabende „Erste Welt“ als für die ärmeren Entwicklungsländer zum „Modell“ werden. Für beide globalen Sphären kann es Ansätze, Denk- und Aktivitätsmuster zu einer überlebensfähigen Entwicklung städtischer Besiedlung und städtischen Lebens vermitteln.

Abb. 3: Wohnhochhäuser im Stadtkern

