



Den Verkehrsknoten lösen: Eine Herausforderung der fortschreitenden Urbanisierung besteht darin, den von Autos dominierten Lebensstil nachhaltig zu ändern. F.: Corbis/Ocean

Stau auf dem Weg zur grünen Großstadt

Los Angeles erstickt im Verkehr. Forscher wollen den Einwohnern der zweitgrößten Stadt der USA Anreize bieten, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, aber auch erneuerbare Energien besser zu nutzen. Als Vorbild dafür dient auch Österreich.

Peter Illetschko aus Los Angeles

Charlie, Schauspieler und Tour-Guide in Los Angeles, gibt Reisenden sehr gern gute Ratschläge. „Leute, seid vernünftig und fahrt nicht dauernd mit dem Taxi. Das ist teuer. Und nehmt euch auch nur dann einen Mietwagen, wenn ihr länger unterwegs seid. Steigt in unsere Busse und in die U-Bahn.“ Charlie weiß, wovon er spricht. In Los Angeles benützen nur 14 Prozent der Bevölkerung öffentliche Verkehrsmittel, deren Netz auch nicht ganz einfach zu durchschauen ist. Die anderen sitzen in ihren Autos, meist alleine, und verursachen damit mehrfach am Tag unendlich lange, nervende Staus auf den Straßen.

„Sie sind es gewohnt, alleine mit dem Auto zu fahren“, sagt Michael LoGrande, Direktor des Departments of City Planning in Los Angeles, im Rahmen Tagung „Meeting the Urbanization Challenge“. Es sei für ihn die größte Herausforderung, sie zu überzeugen, dass es auch anders geht. Er spricht von „Change of lifestyle.“

LoGrande weiß, dass das nicht mit Gutzureden alleine funktionieren wird. Man muss den Einwohnern der zweitgrößten Stadt der USA dafür auch etwas bieten. Das während der Konferenz gefallende Zauberwort heißt „Verdich-

tung“ und sollte langfristig dazu führen, dass tägliche Wege wie Kindergarten, Schule und Arbeit nicht mehr ausschließlich mit dem Auto, sondern auch zu Fuß zurückgelegt werden können.

Wenn man einen Blick von oben auf das scheinbar endlose Meer von flachen Bauten riskiert, könnten einen Zweifel über die Erfolgchancen befallen. Los Angeles ist durch eine starke Zersiedelung gekennzeichnet und, weil sie in die Breite geht, wird die Stadt auch „Horizontal City“ genannt. Bis Ende der 1950er-Jahre durfte man aufgrund der Erdbebengefahr in der Region nicht höher als 14 Stockwerke bauen. Mittlerweile sind erdbebensichere Häuser möglich. Dennoch stehen nur in Downtown L.A. im Umkreis des Rathauses Wolkenkratzer.

Zersiedelung stoppen

LoGrande möchte die Zersiedelung durch höhere Bauten stoppen. Er sagt, in den kommenden 30 Jahren würden sich weitere zwei Millionen Menschen im Ballungsraum L.A. ansiedeln. Außerdem soll aus einer Stadt der Autos auch eine Stadt der Fußgänger werden – durch Projekte, die im vergangenen Sommer beschlossen wurden. Millennium Hollywood zum Beispiel, wo rund um das historische Capitol Records

Building auf beiden Seiten der Vine Street eine Fußgängerzone entstehen soll – nur einen halben Block von der U-Bahn-Station Hollywood/Vine entfernt. In West Los Angeles und Sherman Oaks entstehen Wohnhäuser, die mit Einkaufsmöglichkeiten ausgestattet werden und einen direkten Zugang zum öffentlichen Verkehrsnetz haben. Darüber hinaus sollen Aktivitäten wie Car Sharing, die in Los Angeles erst seit kurzem laufen, ausgebaut und auf europäischen Standard gebracht werden.

Im Rathaus hängt ein verstaubtes Gemälde, das den republikanischen Bürgermeister Norris Poulson (1953-1961) vor den für die Stadt typischen Highway-Knotenpunkten zeigt. Die stolze Präsentation des Politikers in diesem Umfeld gehört endgültig der Vergangenheit an. Nun widmet man sich der Gegenwart – und die be-

deutet in Los Angeles trockenere, durch Abgase verschmutzte Luft. Brigitte Bach, die das Energy Department des Austrian Institute of Technology (AIT) leitet, meinte während der „Urbanization Challenge“-Tagung, die Stadt befinde sich an einem Wendepunkt. Nun wäre die Chance gegeben, erneuerbare Energien beim Bau von Häusern mitzudenken – zum Beispiel durch Solaranlagen am Dach. In Los Angeles gibt es an maximal 30 Tagen im Jahr Niederschlag. Das könnte man besser ausnützen als bisher. Weni sei im Umgang mit erneuerbaren Energien etwa zehn Jahre voraus.

War es demnach nur logisch, dass ein österreichisches Ökohaus vergangene Woche den Wettbewerb Solar Decathlon gewonnen hat? Das von der TU Wien geleitete und vom Infrastrukturministerium mit 900.000 Euro finanzier-

te Projekt setzte sich gegen 15 Teams von US-amerikanischen Universitäten, zwei aus Kanada und einem aus Tschechien durch (DER STANDARD berichtet).

Die Kombination aus einer am Dach des Hauses errichteten Photovoltaikanlage, die mehr Strom erzeugt als verbraucht werden kann, aus verschiedenen Holzmaterialien und Einrichtungsseiten wie einem Wasserdampf-Kühlschrank war offensichtlich nicht zu schlagen.

Brennstoffzellen-Test

Freilich ist Energieforschung auch in Kalifornien ein zentrales Thema – zum Beispiel an der University of California in Irvine (UCI). Am National Fuel Cell Research Center der UCI forscht man schon seit 1998 an Brennstoffzellen. Und führt Besuchern stolz Autos vor, die ausschließlich damit betrieben werden.

Ob Autofahrer damit umgehen können, wird getestet. Jedenfalls errichtet man 68 Stationen, um den Autofahrern Gelegenheit zum Nachladen zu bieten. „Die Rechnung ist einfach. Steigt die Nachfrage, dann muss der Markt mit der Serienproduktion einsteigen“, sagt einer der Forscher am Rande einer Präsentation vor Journalisten. Die Staus in Los Angeles werden allein dadurch noch nicht weniger. Die Belastung durch Luftverschmutzung sollte selbstverständlich geringer werden.

Die Reise nach Los Angeles wurde durch Unterstützung des AIT ermöglicht.

Austrian Science Talk siehe S. 12



Das österreichische Ökohaus Lisi (Living Inspired by Sustainable Innovation) setzte sich bei Solar Decathlon als Sieger durch. Foto: Illetschko

