

„Worauf warten wir?“

Mission Nachhaltigkeit: Eine Professorin erklärt, wie Bremen eine nachhaltige Zukunftsstadt werden kann

Ulrike Mansfeld

ist Dekanin der Fakultät Architektur, Bau und Umwelt der Hochschule Bremen. Die 48-Jährige ist im Schwarzwald aufgewachsen und studierte an der Staatlichen Akademie der Bildenden Künste in Stuttgart und an der Bartlett School in London Architektur und Design.

Die Bremer Innenstadt soll bis 2030 autofrei sein. Was halten Sie von diesem Ziel der rot-grün-roten Regierung?

Ulrike Mansfeld: Das Vorhaben ist gut, aber der Titel ist nicht gerade ambitioniert. Wenn es um unsere Innenstadt geht, sollten wir nicht nur ein Datum ausrufen, sondern qualitative Verbesserungen anstreben. Die Debatte dazu wird hier sehr technisiert geführt. Es geht gerne um Verkehrsmittel und Spurbreiten. Da braucht es aber ein grundsätzliches Umdenken. Wir müssen unsere Städte für Menschen planen, nicht für Autos. Statt „Autofreie Innenstadt“ ließe sich auch sagen „Lebenswerte Innenstadt“ – und am besten sofort!

Sofort? Ist das überhaupt realistisch?

Auf jeden Fall. Die Martinstraße zum Beispiel ist stark von der Schlachte getrennt und fußläufig nur über wenige Ampeln zu erreichen. Wir könnten die Straße zur Hälfte dem Radverkehr freigeben. Die Gehwege würden zu großen Flaniermeilen werden, der Autoverkehr würde sich in der Mitte konzentrieren. Worauf warten wir und wer hält uns davon ab? Im gleichen Zuge gilt es, unsere großen Plätze aufzuwerten und attraktiver zu machen: für den Aufenthalt und den Handel, der auch im Begriff ist, sich zu wandeln.

Wie gelingt das?

Indem wir den Fokus auf die Bewohner, Besucher und Nutzer der Stadt legen und deren Bedürfnisse. Im Moment regeln wir „Verkehr“ und das in getrennten Spuren. Das führt dazu, dass sich auf jedem Terrain ein jeder stets im Recht fühlt und dieses auch verteidigt. Wenn wir stattdessen die Verkehre regulieren und insbesondere für die Innenstadt offene Plätze, sogenannte Shared Spaces, entwickeln, würde das die Achtsamkeit eines jeden fördern. Und es würde auch die Geschwindigkeit drosseln. Warum soll Bremen nicht gelingen, was sogar am Times Square in New York gelungen ist? Und zwar aus einem Verkehrsraum einen Aufenthaltsraum zu gestalten.

Eine autofreie Stadt – da wird der Unmut vieler Pendler doch groß sein.

Wir sollten Anreize schaffen, die besser sind als ein Auto zu fahren. Es gibt ja bereits das Park & Ride-Prinzip. Das muss noch weiterentwickelt werden. An den Umsteigeorten können wir multimodale Angebote machen und zwar ehe wir Verbote aussprechen. Pendler müssen mehr Möglichkeiten erhalten, das Auto abzustellen und dann ein Fahrrad mieten zu können oder mit dem Nahverkehr in die Stadt zu fahren. Und der Wechsel der Verkehrsmittel muss niederschwellig und einfach gestaltet sein. Deshalb befürworte ich ein System, das über eine Umlage alle öffentlichen Verkehrsmittel frei zugänglich macht.

Was müsste sich beim Nahverkehr ändern?

Das Straßenbahnnetz könnte in den Randgebieten und in der Innenstadt durch kleine Busse mit alternativen Antrieben ergänzt werden: kleinere Einheiten, die öfter oder auf Abruf fahren, mehr Straßen erreichen und das leise und weniger invasiv als auf den Trassen der Straßenbahn. Dazu gab es im letzten Jahr eine Bachelorthesis an der Hochschule Bremen, in der die Straßenbahn in der Oberstraße durch kleine Busse ersetzt wurde. Der öffentliche Raum vor den Geschäften würde damit neu gestaltet werden und mehr Aufenthaltsqualität bieten können.



Städte für Menschen planen anstatt für Autos, meint Ulrike Mansfeld. Sie hat einige Ideen, wie man die Bremer Infrastruktur besser gestalten könnte.

FOTO: MICHAEL MATTHEY

Die Bundesregierung hat das Ziel gesetzt, dass Deutschland bis 2050 klimaneutral sein soll. Welchen Beitrag muss Bremen leisten?

Gerade meine Profession kann da einen bedeutenden Beitrag leisten. Wer mag, kann sich das im Positionspapier des Bundes Deutscher Architekten „Das Haus der Erde“ zu Gemüte führen. Da heißt es: Umbau geht vor Neubau. Wenn wir das ernst nehmen, ist das ein Paradigmenwechsel. Und je mehr Institutionen und Unternehmen sich in ihrem Bereich verantwortlich zeigen, wird daraus ein gesellschaftlicher Konsens hervorgehen, Klimaschutz als Querschnittsaufgabe zu begreifen. Ich bin zuversichtlich, dass wir dazu bald kommen. Denn das Klima wandelt sich schneller als wir es wahrhaben wollen: Draußen blühen die Rosen...

Wie könnte das konkret aussehen?

Auf Bremens Stadtentwicklung bezogen gilt es die Verantwortlichkeiten zu bündeln und die relative Kleinheit und Eigenständigkeit Bremens für sinnvolle Testphasen zu nutzen. Bieten wir uns dem Bund als Versuchsraum an! So ließe sich der Stadtbau auch finanzieren. Für wichtig halte ich auch, in einen intensiveren Austausch mit den Umlandgemeinden zu gehen. Nur so lässt sich die Stadt in ihrer wirklichen Größe und über die Landesgrenze hinaus denken – mit all den Potentialen, Problemen und Abhängigkeiten.

Was könnte man in Bremen verändern, damit es eine nachhaltigere Stadt wird?

Nachhaltig heißt nicht nur klimaneutral, sondern auch sozial. Was mich beschäftigt, ist die

Frage, ob sich die Tendenz, dass Menschen alleine auf immer größer werdenden Flächen wohnen, stoppen lässt. Denn diese Tendenz ist ökologisch wie ökonomisch fragwürdig und führt zu Desozialisierung und Einsamkeit.

Wie kann man denn dagegen angehen?

Wir könnten über nachbarschaftliche Initiativen Menschen neu zusammenbringen. Nur als Beispiel: Eine Familie könnte einen Rentner aufnehmen, der mit den Kindern Latein übt, oder der Rentner bietet jungen Menschen Raum und lernt mit ihnen Deutsch. Die Mieter gehen für ihn einkaufen oder zur Post. Man teilt sich die Aufgaben und den Wohnraum sinnvoll. Wir haben nicht wirklich Wohnraummangel, aber der zur Verfügung stehende Raum könnte klüger genutzt werden. So ließen sich die Kompetenzen der verschiedenen Generationen neu koppeln. Die Generation der Babyboomer zum Beispiel bewohnt relativ große Flächen am Wohnraum. Sie wird mit zunehmendem Alter auf Mithilfe angewiesen sein und sich bestenfalls auf neue Konstellationen des Zusammenlebens einlassen. Vielleicht erspart das auch den ein oder anderen Altenheimaufenthalt. In der Schweiz und Österreich sind alternative Wohnkonzepte schon viel selbstverständlicher als bei uns.

Merken Sie bereits bei Ihren Studierenden, dass es ein Umdenken gibt in Sachen Nachhaltigkeit?

Enorm. Ihnen sind Nachhaltigkeit, Klimaschutz und sozialer Austausch sehr wichtig. So haben sie in ihren Projekten zur Reduktion von CO₂ vorgeschlagen einen Teil der Wallanlagen als Anbauflächen zu nutzen oder dafür auf den Dächern einen großen Park anzulegen. Das hört sich kühn an, ist aber nicht allzu schwer vorstellbar, wenn wir die Lufträume über unserer begrenzten Stadt als Potenzial betrachten. Die Flächen binden Regenwasser, kühlen das Stadtklima, generieren Strom, und es entsteht eine zweite öffentliche Ebene in der Stadt. Diese Generation zeigt uns, wie sie sich ihr künftiges Leben vorstellt. Wir sollten ihnen zuhören.

Und wie schafft es die Hochschule, hinzuhören?

Wir schreiben neue Professuren aus und forschen und lehren zu Fragen der Zukunftsfähigkeit und Nachhaltigkeit unserer Stadtregion oder auch zur Gestaltung unserer öffentlichen Räume. Denn „autofrei“ meint ja eigentlich die Rückeroberung des öffentlichen Raumes für den Menschen, und dann will dieser auch gut gestaltet sein. Das wäre ein Mehrwert – nicht nur für unsere Innenstadt, sondern für alle Quartiere. Und es wäre womöglich ein Grund mehr, Bremen am Wochenende nicht mit dem nächsten Billigflieger zu verlassen, weil sich auf unseren städtischen Plätzen dann auch wieder das Leben abspielt, das wir andernorts suchen.

Das Gespräch führte Elena Matera.

WK ONLINE Ein Video zum Thema Stadt der Zukunft finden Sie unter: [weser-kurier.de/nachhaltigestad](https://www.weser-kurier.de/nachhaltigestad)

Serie: Mission Nachhaltigkeit

- 13. Januar: Gemüseanbau der Zukunft
- 20. Januar: Algen statt Mineralöl
- 27. Januar: Klimaneutrales Stahlwerk
- 3. Februar: Plastikfreie Behältnisse

10. Februar: Bremen – Stadt der Zukunft

Strafzölle auf Stahl ausgeweitet

USA erheben neue Abgaben

Washington. Die USA haben ihre Strafzölle auf Stahl- und Aluminium-Importe aus aller Welt ausgeweitet. Seit Sonnabend sind Sonderabgaben auf Produkte wie Stahlnägel, Heftklammern, Draht und Kabel in Kraft. Von den neuen Zöllen auf Stahlprodukte sind Argentinien, Australien, Brasilien, Kanada, Mexiko und Südkorea ausgenommen, von den Abgaben auf Aluminium-Erzeugnisse Argentinien, Australien, Kanada und Mexiko.

Unter dem Vorwand, damit die nationale Sicherheit zu schützen, überzog US-Präsident Donald Trump im Frühjahr 2018 die ganze Welt mit Sonderzöllen auf Stahl und Aluminium. Die US-Regierung begründete Ende Januar die Ausweitung damit, dass Hersteller die verhängten Strafzölle umgangen hätten, indem sie mehr von jenen Alu- und Stahlprodukten geliefert hätten, die nicht auf der Strafzollliste standen.

Trump stört sich daran, dass die Handelsbilanz der USA seit Jahren im Minus ist. Er sieht den enormen Saldo als Folge der Politik anderer Länder, die aus seiner Sicht mit unfairen Methoden ihre Exportwirtschaften fördern. Trump macht Druck auf Handelspartner, damit diese mehr aus den USA importieren. Die Stahlproduktion in Deutschland fiel im vergangenen Jahr auf den niedrigsten Stand seit der Wirtschafts- und Finanzkrise 2009. Die Hüttenwerke produzierten 39,7 Millionen Tonnen Rohstahl, 6,5 Prozent weniger als 2018. Die Stahlindustrie leidet unter der schwachen Nachfrage aus der Automobilindustrie und einem übergroßen Angebot an Stahl. **DPA**

Milliarden für Finanz-Start-ups

Frankfurt/Main. Deutsche Start-ups, die Geldanlagen oder Versicherungen für Verbraucher einfacher und komfortabler machen wollen, haben Rekordzahlungen von Investoren erhalten. 2019 sammelten die jungen Finanzfirmen 1,7 Milliarden Euro ein, zeigen Zahlen des Analysehauses Barrow Consulting. Das sei ein Plus von 44 Prozent gemessen am Vorjahr. Rund 442 Millionen Euro entfielen auf Versicherungs-Start-ups, dreimal so viel wie im Vorjahr. „Das digitale Angebot an Versicherungslösungen wächst“, sagte Gründer Peter Barkow. Start-ups für Versicherungen boomen. Dreistellige Millionen-Summen flossen 2019 an den digitalen Autoversicherer Friday, der Policen je nach gefahrenen Kilometern bepreist sowie das Versicherungs-Start-up Wefox, das etwa den Abschluss von Hausrats- und Haftpflichtversicherungen per App in Minutenschnelle anbietet. Viel Auftrieb für Finanz-Start-ups sieht auch PwC. Deutschen Banken hätten so offensiv wie noch nie in „Fintechs“ investiert, heißt es in einer neuen Studie der Beratungsgesellschaft. **DPA**

VERSICHERUNG

Airline soll Entschädigung an Hund zahlen

Kopenhagen. Eine dänische Regional-Airline soll einem Hund Entschädigung zahlen – wegen eines ausgefallenen Kurzstreckenflugs in Italien. „Das ist so verrückt, wie es sich anhört. Aber die Geschichte ist wahr“, sagte der Chef der Fluggesellschaft Danish Air Transport (DAT), Jesper Rungholm. Hintergrund ist eine EU-Verordnung, in der Entschädigungszahlungen bei Flugausfällen geregelt sind. Laut EU-Verordnung 261 haben Passagiere Anspruch auf Entschädigung. Für ihren Hund habe ein Paar ein Ticket für 27 Euro gekauft. Die Entschädigungsforderung ist mit 250 Euro fast zehnmal so hoch. Ein Problem sei, dass die Verordnung nicht festlege, ob ein Fluggast ein Mensch sein müsse, um Anspruch auf Kompensation zu haben, sagte Rungholm. **DPA**

VOLKSWAGEN

Längerer Ausfall wegen Coronavirus in China

Wolfsburg. Die Ausbreitung des Coronavirus hat weitere Folgen für die Produktion bei Volkswagen in China. Das chinesische Volkswagen-Gemeinschaftsunternehmen Saic Volkswagen verschiebt die Wiederaufnahme der Fertigung in den meisten seiner Werke, wie Volkswagen mitteilte. Die Produktion liege bis 17. Februar still, mit Ausnahme eines Werkes in Shanghai, welches die Fertigung am 10. Februar wieder aufnehme. Das Gemeinschaftsunternehmen FAW Volkswagen werde hingegen ab 10. Februar wieder produzieren. Lediglich die Fabrik in Tianjin bleibe bis 17. Februar geschlossen. **DPA**

15 Jahre Google Maps

Der digitale Kartendienst hat sich gegen all seine Konkurrenten durchgesetzt – heute ist er nahezu auf jedem Smartphone installiert

VON ANDREJ SOKOLOV
UND CHRISTOPH DERNBACH

Mountain View. Als vor 15 Jahren Google Maps online ging, wusste noch niemand, wie mächtig und allgegenwärtig der Kartendienst einmal werden sollte. Erst als zwei Jahre später das iPhone den Beginn der Smartphone-Ära einläutete, wurde das Potenzial digitaler Karten offensichtlich.

Heute stecken Smartphones und damit fast immer auch Google Maps in quasi jeder Hosentasche: Mit der GPS-Positionsermittlung kann man sich kaum noch verirren. Staus werden in Echtzeit angezeigt. Satellitenfotos und Aufnahmen aus den Kameras der Street-View-Autos zeigen die Umgebung, sodass der Dienst inzwischen auch als riesiger Reiseführer dient.

Die Strecken, die Google für seine Maps abfotografiert hat, entsprechen rund 400 Umrundungen der Erde. Insgesamt bilden die Bilder etwa 16 Millionen Kilometer Wegstrecke ab. Für den Konzern hat sich der Aufwand ge-

lohnt: Mit den im Februar 2005 gestarteten Google Maps wurde die reale Welt mit dem digitalen Abbild verknüpft. So entstand ein gigantisches Branchenbuch, das durch einen steten Strom von Ortungsdaten die Werbepattform von Google anreichert – und bei etlichen Datenschützern große Bedenken hervorruft.

Digitale Karten gab es schon vor 2005 – und es waren drei Zukäufe, mit denen sich Google die nötigen Bausteine für den Start des Projektes besorgte. Der heutige Internet-Investor Chris Sacca, der damals bei Google arbeitete, erinnerte sich später, wie Mitgründer Sergey Brin 2003 ein Meeting von Führungskräften zu einem ganz anderen Thema entgleisen ließ, weil er den Satellitenbilder-Dienst der Firma Keyhole auf seinem Laptop herumzeigte. Statt zuzuhören, wollten alle sehen, wie man ihre Häuser aus dem All heranzoomen kann, erzählte Sacca. Keyhole war spezialisiert darauf, verschiedene Satellitenbilder nahtlos zusammenzufügen und verkaufte den Dienst an

Unternehmen. Gründer und Chef John Hanke hatte auch Angebote von Investoren, verkaufte die Firma aber an Google, weil ihn die Vision kostenloser Karten für alle ansprach.

Bei der Firma Where2 Technologies hatten die Brüder Lars und Jens Rasmussen die Idee, für Routenanweisungen Karten auf dem Computerbildschirm nachzubilden – und bei Bedarf nötige Informationen aus dem Web nachzuladen. Und das Start-up Zipdash besorgte sich Verkehrsdaten, um voraussichtliche Ankunftszeiten und Verzögerungen auf der Strecke anzuzeigen. Alles bekannte Funktionen heutiger Karten – bei Google wurden sie in einem Dienst zusammengebracht.

Google Maps wurden zunächst zu den meistbenutzten Karten auf dem Computerbildschirm. Als Apple 2007 das iPhone auf den Markt brachte, wurden sie vorinstalliert – und auf Smartphones des bei Google entwickelten Konkurrenz-Systems Android sowieso. Den Wettbewerbern entging das nicht: Nokia, damals noch der weltweit führende Handyher-

