

Das Stadtplanungsmodell von Curitiba

TEXT: CLOVIS ZIMMERMANN

Anfang der 70er Jahre zeichnete sich die Curitiba² unter den brasilianischen Städten als eine Stadt ohne spezielle Markenzeichen aus. Die Bewohner von Curitiba waren Menschen ohne besondere Eigenschaften, ohne eigene Identität und ihr Selbstbewusstsein war weit von jenem der Cariocas oder Paulistas entfernt. Der Curitibaer führte einen zurückgezogenen Lebensstil und war so gar nicht stolz auf seine Stadt, die weder auf besondere städtische, noch wirtschaftliche noch administrative Eigenarten verweisen konnte.

Curitiba unterschied sich überhaupt nicht von vielen anderen Städten bzw. lag sogar unter dem brasilianischen Durchschnitt. Diese Situation ändert sich grundlegend im Laufe der 70er Jahre. Vom „Laboratorium für urbane Experimente“ Mitte der 70er Jahre bis hin zur „Hauptstadt der ersten Welt“ und „ökologischen Hauptstadt“ der 90er Jahre durchlebte die Stadt im Laufe dieser Zeit eine positive Entwicklung, so dass sie sogar zum Modell für ganz Brasilien avancierte.

Die Hauptgründe für diese Entwicklung liegen in der Einführung eines besonderen Modells der Stadtplanung. Das wichtigste Kennzeichen dieser Stadtplanung ist sicherlich die „sozialtechnokratische“ Ausrichtung, dessen

Leitprinzip sich an rein technischen Maßstäben und Kriterien orientiert. Dadurch sind in Curitiba seit den 70er Jahren, auf eine – auch im internationalen Vergleich – innovative und vielfach unkonventionelle Weise Programme und Projekte einer umwelt- und sozialorientierten Stadtentwicklung in Angriff genommen worden.

Diese Programme begründen nicht nur den besonderen Ruf und „Mythos“ Curitiba, sondern führten auch zur Verleihung internationaler Preise: 1990 Umweltpreis der Vereinten Nationen, 1996 World Habitat Award und unzählige Berichterstattung und Würdigung in zahlreichen internationalen Medien³. Im Bericht der UNDP der Vereinten Nationen über die menschliche Entwicklung von 1998 wird auf interessante neue Ansätze, Ideen und Erfahrungen hingewiesen: „In Curitiba haben Nutzen und Kostenersparnis preisgünstiger Buslinien unter Beweis gestellt, dass sie sich als Massentransportmittel und schnelle Verkehrsmittel eignen“.

Das integrierte Transportnetz von Curitiba

Das öffentliche Verkehrssystem in Curitiba war bis 1974 unübersichtlich und ohne Koordination. Die privaten Busunternehmer führen mit alten Bussen unterschiedlicher Größe und Leistungsfähigkeit auf unterschiedlichen Strecken von der Peripherie ins Zentrum und um-

gekehrt. Bis dahin wurde noch nicht an eine Integration der Buslinien untereinander gedacht. Dies änderte sich mit der Umsetzung des Stadtentwicklungsplans „Plano Serete“ von 1966, der den öffentlichen Verkehr in den Mittelpunkt der Stadtentwicklung stellte. Das Verkehrssystem wurde auf das Straßennetz und die Flächennutzung abgestimmt, um der Stadtverwaltung die Steuerung der Siedlungsentwicklung außerhalb des Zentrums zu ermöglichen.

Das entstandene integrierte Transportnetz von Curitiba hat einen an sich perfekten Verkehrsleitplan, wenn man den vor dem Hintergrund der in der brasilianischen Kulturtradition tief verwurzelten Diskrepanz zwischen Diskurs und Praxis berücksichtigt. Das „Schlüsselkonzept“ dieses integrierten Verkehrssystems war die Einrichtung von Verkehrsachsen, an denen sich die Flächennutzung in Form von Überbauung und Dienstleistungen konzentrieren sollten, um auf diese Weise eine Überlastung des Zentrums zu vermeiden. Die Verkehrsachsen der Stadt wurde entlang fünf so genannter „Strukturachsen“ entwickelt (Nord-Süd, Ost-West und Boqueirão). Deshalb entwickelte sich der wohl augenfälligste Unterschied zwischen Curitiba und anderen Städten. In Curitiba gibt es kein abgegrenztes Zentrum, in das überfüllte Schnellstraßen münden, sondern ein sternförmiges Wachstum entlang festgelegter Strukturachsen. Die folgende Karte zeigt einen Überblick über das integrierte Transportnetz von Curitiba. Im Zentrum des Transportsystems stehen die gepunkteten Linien (Strukturachsen), auf denen das gesamte öffentliche Transportwesen aufgebaut ist.

Diese Achsen bestehen jeweils aus drei parallelen Straßen. In der Mitte gibt es eine Straße mit einer zweibahnigen exklusiven Busspur für den schnellen Busverkehr, die mit kürzeren Fußwegen zu den Haltestellen verbunden werden.

Clóvis Zimmermann schreibt zur Zeit eine Doktorarbeit über Curitiba und Porto Alegre an der Uni Heidelberg. Mail: clovis-zimmermann@web.de

2 Curitiba ist mit 1.586.898 Einwohnern (2000) die Hauptstadt des Bundesstaates Paraná.

3 „The most innovative city in the world“ (Los Angeles Times vom 3.6.1996), „Insel der Seligen“ (Die ZEIT vom 23.9.94) und „Ein Modell wird zur Stadt“ (FAZ vom 26.2.1994).



Beidseitig zu dieser Zentralstraße verlaufen im Abstand von einem Bebauungsblock zwei Einbahnstraßen mit jeweils vier Spuren für den motorisierten Individualverkehr in die Innenstadt bzw. in Richtung Peripherie. Entlang dieser Strukturachsen konnte man in Curitiba durch gesetzliche Regelung der Flächennutzung eine dichte Besiedlung



erreichen, die Geschäfte und Dienstleistungen einschließt.

Die Stadt unterstützte dieses Wachstumsmodell zusätzlich mit einem Transportsystem, das auf „Bequemlichkeit und Schnelligkeit“ ausgerichtet ist. Das gegenwärtig Bussystem besteht aus vier vorrangigen Subsystemen mit unterschiedlichen Bustypen, unterschiedlicher Reichweite und Geschwindigkeit: aus den peripheren Stadtviertel und Wohngebieten fahren die graufarbenen Zubringerbussen (Alimentadores) die Menschen zu den Terminals; von diesen Terminals aus fahren die roten Expressbusse (Expressos) auf Sonderspuren entlang der Strukturachsen zu den anderen Terminals; es gibt noch die orangefarbenen Zwischenbezirksbusse (Interbairros), welche in mehreren konzentrischen Ringen die Stadtviertel miteinander verbinden, ohne das Stadtzentrum durchqueren zu müssen. Zusätzlich gibt es noch die Direktbusse (Ligeirinhos) mit wenigen Haltepunkten, die direkt aus der Peripherie ins Zentrum fahren. Überdies gibt es noch spezifische Buslinien zur Anbindung der Krankenhäuser und der Parkanlagen.

Die Strukturachsen bilden gewissermaßen das Rückgrat des Verkehrssystems und damit der Stadtentwicklung überhaupt. Dieses Verkehrssystem erlangte aufgrund seiner „hohen Effizienz“ weltweite Anerkennung und zielte auf die Entlastung des Zentrums durch die Einrichtung der ersten Fußgängerzone

Brasiliens, die in der ersten Amtszeit des Oberbürgermeisters Jaime Lerner eingeführt wurde. Die ersten zwei Schnellbuslinien wurden 1970 in Betrieb genommen. Zunächst entstanden die exklusiven Busspuren in einer Länge von 20 Kilometern mit acht Linien roter Busse. Hinzu kamen bis Ende der 70er Jahre die orangefarbenen Zwischenbezirksbussen, welche die Stadtviertel untereinander um die Stadtmitte herum verbinden, sowie die Umsteigebusbahnhöfe (Terminais). Im Jahr 1980 bestand dann bereits das „integrierte Transportnetz“, in dem man an fünf Terminals umsteigen konnte, ohne einen zweiten Fahrpreis zu bezahlen. Als dieses Busintegrationsmodell Ende der 80er Jahre offensichtlich nicht mehr ausreichte, um den täglichen Bedarf der Pendler zu decken, richtete Jaime Lerner in seiner dritten Amtszeit in Curitiba Anfang der 90er Jahre die so genannten „Direktlinien“ für längeren Strecken und mit weniger Haltestellen ein.

An den Haltestellen wurden röhrenförmige Gehäuse aus Stahl und Glas gebaut, versehen mit besonderen Einsteigevorrichtungen, bei deren Betreten die Fahrgäste den Fahrpreis bezahlen. Diese röhrenförmige Haltestellen (tubu-

wie der Innenraum des Busses liegen, wird das Einsteigen (auch für Rollstuhlfahrer) wesentlich erleichtert.

Dies ermöglicht den Nutzer mit einer einzigen Fahrkarte von ihrem Haus zur Arbeit zu fahren, ohne das System zu verlassen und ein neues Ticket – wie sonst üblich in Brasilien – lösen zu müssen. Bezahlt wird vorher, bei Eintritt in das System, und ein einziger Fahrschein genügt für das ganze Netz. Damit werden die Menschen indirekt subventioniert, da sie normalerweise von der Peripherie aus längere Fahrstrecken haben. Mit einem Kleinbus aus den entfernten Stadtteilen können die Favelabewohner zu einem der Umsteigebusbahnhöfe fahren und von dort mit den so genannten „ligeirinhos“ oder Expressbusse ins Zentrum fahren. Die Expressbusse halten auch an den röhrenförmigen Haltestellen, so dass man umsteigen und weiter in alle Richtung fahren kann.

Die Benutzung von exklusiven Busspuren erhöhte die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit auf ungefähr 32 km/h. Nach Angaben des Instituts für Forschung und Planung von Curitiba – IPPUC stehen inzwischen insgesamt 193 „Tubenstationen“ zur Verfügung.



lars) wurden im Jahr 1991 eingeführt, um die Zeiten für Zu- und Aussteigen um ein Viertel zu verkürzen, weil sie einerseits die Funktion des Kassierens übernehmen, das sonst beim Einsteigen stattfindet, und andererseits den Ein- und Ausstieg über drei Türen ermöglichen. Beim Halten öffnet der Bus alle Türen, und die Fahrgäste steigen wie bei U-Bahnhöfen ungehindert ein und aus. Da die Haltestellen auf gleicher Ebene

Von den 791 km des integrierten Netzes werden 250 km von den Schnellbussen, 300 km von den Zubringerbussen, 185 km von den Verbindungsbussen und 56 km von den Expressbussen (ligeirinhos) der Exklusivlinien auf den drei „Strukturachsen“ bedient. Im Jahr 1995 wurde mit der Ablösung der Expressbusse durch 66 Doppelgelenkbusse ein weiterer Schritt zu Entlastung der Umwelt getan. Diese Doppelgelenkbusse



- haben eine Förderkapazität von je 270 Fahrgästen. Auch die Expressbusse werden durch 58 „Tubenstationen“ unterstützt. Für eine Strecke von 20 km werden lediglich 53 Minuten gebraucht. Dieses System ist nach Angaben des IPPUC in der Effizienz mit einer U-Bahn vergleichbar, aber 100 mal günstiger als eine U-Bahn.

Die Akzeptanz der innovativen Gestaltung dieses öffentlichen Nahverkehrs ist außerordentlich groß, so dass es heute 75% der Pendler beim Weg von und zur Arbeit nutzen. In São Paulo und Rio de Janeiro liegen die entsprechenden Nutzungsraten bei 45%, bzw. 57%, obwohl der Bustarif in Curitiba zu den teuersten⁴ Brasiliens zählt.

Der Erfolg von Curitiba

Unterschiedliche Erklärungsmuster versuchen, den Erfolg des Modells von Curitiba zu beschreiben. Einige sehen die kulturelle Tradition Curitiba als entscheidenden Faktor für die „andersartige“ Stadtentwicklung. In dieser Diskussion um die Stadtentwicklung wird die kulturelle Herkunft im Vordergrund gestellt. Damit wird insbesondere die Abstammung vieler Einwanderer aus Mitteleuropa für die im Vergleich zu anderen brasilianischen Städten unterschiedliche Entwicklung mitverantwortlich gemacht. Die Einwanderer aus Europa, dessen Hauptteil aus Deutschland, Italien, Polen und der Ukraine kamen, führten in Curitiba dem Ansatz

nach die Tätigkeiten der Heimatländer fort. Der starke europäische Einfluss und die intensive Rassendurchmischung führte zu einer gewissen Homogenisierung der Lebensverhältnisse und daher sich der Curitibaaner ein eher durch praktisches Nutzen auszeichne. Es gebe daher im Paraná weder eine radikale noch eine stark intellektualisierte Linksbewegung. Insofern wurde man in Paraná viel mehr an die guten Ergebnisse statt an politischen Prozessen mit der Partizipation der Bevölkerung glauben.

Eine andere Erklärung für den Erfolg von Curitiba stellt vielmehr die Ausführung der geplanten Projekte in die Praxis im Vordergrund. Nach diesem Ansatz hängt der Erfolg von Curitiba im Vergleich zu anderen Großstädten Brasiliens nicht an der speziellen Fähigkeit der Stadtplaner und Architekten der Stadt Curitiba – die gibt es woanders in Brasilien auch – sondern an Stärke und Funktionalität der beteiligten Institutionen, speziell dem im Jahr 1965 gegründeten Institut für Forschung und Planung – IPPUC, das sowohl in der Planung als auch in der Umsetzung der geplanten Projekten mitwirkt. Das IPPUC wirkt im gesamten institutionellen Arrangement als die bestimmende Institution, die zwischen anderen Institutionen der Stadtverwaltung als Moderator fungiert. Dies bedeutet beispielsweise, dass das IPPUC bei der Bestimmung des Ortes zur Bau einer neuen

Schule mitentscheidet. Das Entscheidungskriterium des IPPUC berücksichtigt weniger die in Brasilien herrschenden klientelistischen Interessen, sondern vielmehr das Kriterium der Notwendigkeit eines bestimmten Projektes für die Stadt oder Stadtviertel.

So kommt es in Curitiba, dass bei den Bestimmungen der jährlichen Investitionen der Stadtverwaltung nur ein kleiner Anteil⁵ der Mittel zu klientelistischen Zwecken verteilt wird. Dies ist seitens der Stadtverwaltung anscheinend notwendig, um die notwendige Unterstützung der verbündeten Stadträte zu gewährleisten. Dieses geringere klientelistische Verhältnis zwischen der Stadtverwaltung und dem Stadtrat könnte der Hauptgrund für das harmonische Zusammenarbeiten dieser Institutionen in Curitiba sein. Insofern trägt das IPPUC dazu bei, dass es in Curitiba nicht zu einer Diskrepanz zwischen Diskurs und Praxis kommt, sondern das geplante Projekte auch in die Praxis umgesetzt werden. ■

4 Mitte des Jahres 2001 lag der Preis für eine Busfahrkarte in Curitiba bei 1,25 Reais, während man in Porto Alegre 0,90 und in Rio de Janeiro 1,00 und 1,30 für die Metro zahlte. Der Unterschied liegt jedoch darin, dass man beim Umsteigen in Curitiba nicht erneut bezahlen muss, wie es in den anderen Hauptstädten Brasiliens der Fall ist.

5 Nach Schätzungen des Planungsleiters des IPPUC Ricardo Bindo seien etwas 1% bis 2% des Haushaltes.