

Sommer in einem Straßencafé. Die Stimmung ist friedlich, einige Radfahrer flitzen vorbei, die Straße ist voller Menschen, die die kleinen Läden abklappern. Über der ganzen Stadt liegt ein Gefühl von Leichtigkeit, Entspannung; der liebevolle Umgang mit der Umgebung ist an hunderten Blumentöpfen ablesbar, die auf der Straße stehen. Die schmalen Häuser werden durch Türen betreten, denen ein kleines Podest vorgelagert ist, oft ein paar Stufen höher als das Straßenniveau; auf diesen Plateaus sitzen die Hausbewohner, lesen Zeitung, trinken Kaffee, plaudern mit Nachbarn oder Passanten. Ein Wunschtraum? Nein – all das scheint so völlig selbstverständlich, als könnte es gar nicht anders sein, und doch ist es für viele Menschen unserer Zeit kaum vorstellbar. Trotzdem gibt es solche Städte – und sie liegen mitten in Europa.

Was macht eigentlich aus, ob man sich in einer Stadt wohl fühlt? Und überhaupt, Stadt – was ist das? Was unterscheidet die städtische Szenerie, die so dörflich wirkt, eigentlich vom „richtigen“ Dorf? Nur die Menge der Häuser? Das niederösterreichische 3 000-Seelen-Dorf meiner Kindheit hat mehr freie Fläche, kleinere Häuser, einen eigentlich ganz netten Hauptplatz – warum ist dort nichts von diesem friedlichen Lebensgefühl zu spüren? Im Gegenteil – alle Parkplätze sind belegt, aber trotzdem sind kaum Menschen auf der Straße, obwohl sich eine Pizzeria redlich Mühe gibt, eine Art Gastgarten zwischen den geparkten Fahrzeugen zu etablieren. Viele Geschäfte haben geschlossen, die Menschen fahren lieber zu den Großmärkten einige Dörfer weiter.

Wieso sind die Straßen in manchen Städten oder Stadtteilen voller Menschen, voller Cafés, voller kleiner Geschäfte, Läden, Galerien – und wieso wirken andere wie ausgestorben? Wie erleben die Bürger ihre Stadt, wie gehen sie mit ihr um, wieso wird der öffentliche Raum mancherorts so selbstverständlich, so menschlich genutzt – und wieso ist er anderswo verwaist? Wo liegen diese Städte, in denen sich die Menschen wohlfühlen – sind es Museumsdörfer, Fußgängerreservate – oder ist auch eine für Menschen lebenswerte, glücklich machende „echte“ Großstadt möglich?

Als Reisender durch Europas Metropolen beschäftige ich mich seit langem mit diesen Fragen, seit der Jahrtausendwende noch etwas intensiver. 2010 ist ein guter Zeitpunkt, die Entwicklungen in Europa miteinander zu vergleichen. Die Veränderung der Welt hat sich seit 2000 beschleunigt, die Städte stehen, genau wie ihre Bürger auch, vor neuen Herausforderungen. Vermeintlich steigende Verkehrsbedürfnisse, Auseinanderdriften der sozialen Gruppen, Zu- und Abwanderung, knapper werdende materielle Ressourcen: Schwierige Aufgaben warten auf die Städte. Die Lösungsansätze erfolgen oft in großem Maßstab: Neue Hochhausviertel, Straßenverbindungen, U-Bahnen entstehen. Der Verkehr muss flüssig gehalten werden, sagt man, Stau kostet Geld, freier Warenverkehr wird von der Wirtschaft eingefordert. Inzwischen aber kommen mehr und mehr Menschen zur Einsicht, dass „mehr desselben“ auf die Dauer nicht funktionieren



kann. Seit 2008 hat eine immer schärfer werdende Krise die Wirtschaftswelt erfasst; 2010 beginnen die Schulden der europäischen Staaten die Grenzen der bisherigen Wirtschaftskonzepte aufzuzeigen. Konsum um jeden Preis und ewiges Wachstum werden zu einem Auslaufmodell; den Menschen wird immer klarer, dass das seit Jahrzehnten gewohnte System ein Ablaufdatum hat. Es wird immer schwieriger, die Menschen bei Konsumlaune zu halten, auch wenn das Einkaufserlebnis in Shopping Malls perfektioniert wird. Gleichzeitig sind viele Städte auch unwirtlich geworden; der Glanz der Einkaufs-Erlebniswelten ersetzt nicht die Wärme, die Geborgenheit, das Heimatgefühl, das die Menschen vor ein paar Jahrzehnten noch in ihrer Umgebung empfanden. Die sozialen Probleme nehmen zu: Drogensucht, Aggressivität, Gleichgültigkeit. Ist diese Entwicklung unausweichlich? Was tun Städte, um diese Prozesse zu beeinflussen? Was ist eigentlich Stadt? Sind es die Häuser, oder die Straßen dazwischen? Sind es die Menschen, ist es die Geschichte, die Vergangenheit? Was macht eine Stadt aus – woran erkennt man, ob man sich in Wien, Rom, Paris befindet?

Tatsächlich beginnen immer mehr Kommunen, vor allem in Westeuropa, die Stadt wieder nach menschlichen Maßstäben umzugestalten – und je konsequenter dies geschieht, desto überzeugender sind die Ergebnisse. Immer mehr Städte erkennen, dass nicht pompöse Hochhausviertel oder glitzernde Einkaufszentren ihren Erfolg ausmachen, sondern kleinräumige Umgestaltung nach den

Bedürfnissen des einzelnen Individuums. Zentrale Rolle im Stadtumbau spielt der öffentliche Raum und die Aufteilung der Fläche, für Zwecke des Aufenthalts oder der Fortbewegung. Es ist tatsächlich die ganz einfache Kernfrage: Ist die Stadt so lebenswert, dass sich die Bürger gerne in ihrer unmittelbaren Wohnumgebung aufhalten – oder muss man die freien Flächen denen zur Verfügung stellen, die mit ihren Kraftfahrzeugen möglichst schnell weg wollen? Es liegt auf der Hand: Ist die Nachfrage nach schnellen FORT-Bewegungsmitteln so stark, dass man ihr den größten Teil des öffentlichen Raums widmen muss, dann machen die Regierenden der Stadt offensichtlich Fehler. Dass diese Fehler nicht passieren müssen, beziehungsweise korrigiert werden können, und dass die Ergebnisse von den Bürgern begeistert aufgenommen werden, davon handelt dieses Buch.

Europa ist unser Land geworden, die leichte Erreichbarkeit der europäischen Städte hat für viele Menschen die Konzentration auf die Geburtsstadt als Lebensmittelpunkt abgelöst. Die Städte stehen untereinander in Konkurrenz: Um diejenigen Menschen, die mit ihrer Flexibilität, ihrem Wissen, ihrer Weltgewandtheit bereit sind, den Wohnort frei zu wählen. Es ist die kreative Avantgarde, die nicht mehr von einem speziellen Arbeitsort abhängig ist.

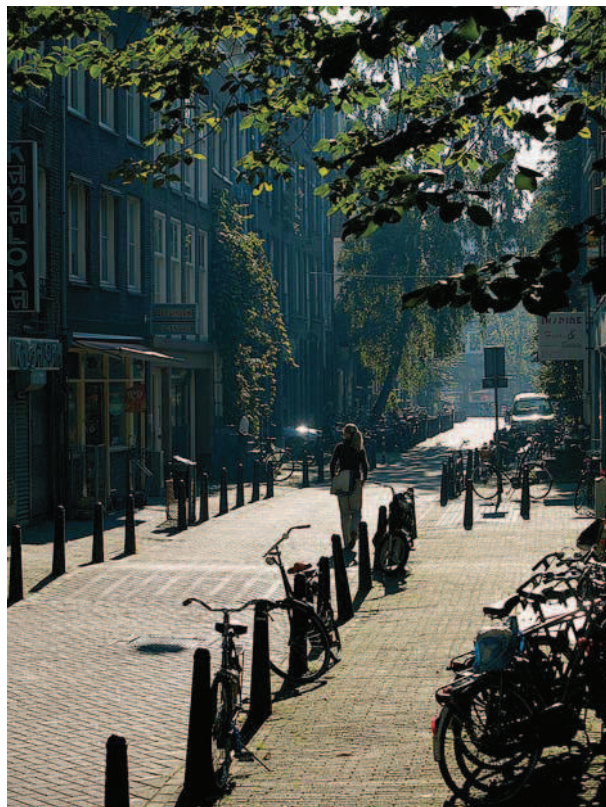
Die ruhige, fast dörfliche Stadt mit den vielen Straßencafés gibt es wirklich. Sie hat schon vor längerer Zeit zu dem Grundkonsens gefunden, dass es ihr nicht guttut, wenn jede freie Ecke von Automobilen



verstellt wird. Seitdem hat man dort das Parken von Autos fast unmöglich gemacht, tausende Eisenpoller sind fast zu einem Wahrzeichen geworden. Die Stadt ist Sitz vieler internationaler Konzerne, und ihr Flughafen ist eines der Hauptdrehkreuze des europäischen Luftverkehrs – und trotz der „mutwilligen“ Behinderung des Autoverkehrs ist die Wirtschaft der Stadt nicht zusammengebrochen: Die Menschen nutzen das Fahrrad, die Straßenbahn oder gehen zu Fuß. Es ist Amsterdam, die diese Entscheidung getroffen hat, und die Stadt lebt gut damit. Auch ich steige auf mein Fahrrad, das ein paar Schritte weiter an einer Laterne lehnt. Entlang der Fahrradbahn stehen die eisernen „Amsterdammertjes“, die die Gehsteige schützen. Das scheint nur logisch, es ist einfach kein Platz, und vor den schmalen Amsterdamer Häusern wirkt ein moderner SUV sowieso grotesk riesig. Das Straßenbild sieht so aus, als hätte es sich seit Jahrzehnten kaum verändert, und doch war Amsterdam früher von PKW zugeparkt. Ich rolle durch die schmalen Gassen, an der Ecke wartet ein Autofahrer geduldig darauf, dass der LKW vor ihm entladen wird – die Straße lässt Überholen nicht zu, und mehr Platz ist eben nicht. Er ist entspannt, die Aggression und Rechthaberei im Autoverkehr gibt es hier kaum. Es sind die Radfahrer, die hier das Bild und auch die Stimmung prägen, und der Autoverkehr ordnet sich dem unter. Die Niederlande mit ihrer völlig flachen Landschaft und ihrer langen Fahrradtradition sind sicher ein Sonderfall, aber was machen andere europäische Städte, was macht Wien? Wohin geht die Entwicklung?

Dieses Buch ist auch eine Positionsbestimmung der letzten und der nächsten 10 Jahre. Was geschah innerhalb eines Jahrzehnts in europäischen Städten, was geschah im selben Zeitraum in Wien – und wie können die nächsten zehn Jahre aussehen? Wien schmückt sich mit dem Prädikat der „besten Lebensqualität“ – aber diese Auszeichnung ist keine Erbpacht. Schon heute ist zu merken, dass Wien in einigen Bereichen den Anschluss verliert, bei Themen wie Verkehr oder Luftgüte sogar massiv abrutscht. Bei ihrem öffentlichen Verkehrsnetz zehrt die Stadt noch immer von den Investitionen der fernen Vergangenheit, während heute vor allem in den Autoverkehr investiert wird. Viele Städte, vor allem in Frankreich, gehen dagegen mit großem Veränderungswillen neue Wege bei der Verkehrsorganisation. Mit hierzulande undenkbarer Konsequenz wird der Autoverkehr zurückgedrängt, neue Verkehrsnetze geschaffen, die Städte wieder wohnlich gemacht, reurbanisiert. Viele dieser Städte habe ich besucht, erlebt; auch „erfühlt“, da es nicht unbedingt technische Parameter sind, die einen Ort angenehm machen. Mit welcher Lust, mit wieviel Geschmack, Feingefühl und Anmut sich viele Städte in den letzten Jahren ein neues Gesicht, einen neuen Charakter, ein neues Image verschaffen ist atemberaubend und für einen urban geprägten Menschen einfach nur aufregend.

Dieses Buch soll daher auch Appetit machen: Auf hierzulande noch nicht wahrgenommene Möglichkeiten, auf einen neuen Umgang mit der Stadt, auf Straßen, Plätze, Orte, an denen man sich wieder wohlfühlt.



I – Der Brennpunkt unserer Zivilisation

Als vor vielleicht 10 000 Jahren die ersten Städte entstanden, war es der Fortschritt, der sie mitbegründet hat. Erstmals wurden die Dinge des täglichen Bedarfs nicht aus den umliegenden Feldern und Gärten bezogen, sondern in größerem Rahmen gespeichert und gehandelt. Erste Spezialisierungen entstanden, das Umland wurde zum Lieferanten, die Gewinne aber werden in den Städten gemacht. Die Zusammenballung von Menschen machte Erfindungen notwendig – Kanalsysteme, Versorgung mit Wasser, komplexe Systeme entstanden: *Stadt ist Fortschritt.*

Über die Jahrtausende waren die Städte Anziehungspunkt: Bürger der Stadt waren frei, und zu allen Zeiten war es diese Freiheit, die die Fortschritte, Erfindungen, Kunst und anspruchsvolle Architektur ermöglichte. Die Stadt als Magnet bringt die Menschen zusammen, das Aufeinandertreffen multipliziert handwerkliches Können, Wirtschaftskraft, aber auch Ideen, Träume und Fortschritt; gleichzeitig wird Rücksichtnahme und gesamtheitliches Denken notwendig. Die Stadt bietet Raum für all das – für Begegnung, Austausch, Erproben von Konzepten, Diskussion:

Stadt ist Kommunikation.



Gemeinsames entsteht: Stadtmauern, Kathedralen, Rathäuser, Verwaltung. Durch die Jahrtausende haben die Bürger die Stadt als Einheit genutzt: Besinnung, Rückzug, Privatheit in den Häusern – Kommunikation, Handel, Interaktion in den Straßen und Plätzen. Die Stadt war immer ein einziger lebender Organismus, die Einzelteile nicht trennbar: Bürger, ihre Häuser, die Straßen und Plätze, die öffentlichen Bauten waren eine Einheit. Urbanität ist das Wort, das all das verbindend beschreibt. In der Antike umschrieb der Begriff Attribute wie fein, vornehm, gebildet; auf die Lebensweise angewandt das in einer Stadt nötige feinfühlig und flexible Verhalten, das durch Zugang zu Wissen und Information möglich und durch das gedrängte Miteinanderleben nötig wird. Der Städter bewegt sich durch komplexe Räume, physisch und sozial, im Gegensatz zum als simpel und provinziell gesehenen Landmenschen, dessen einfache Umgebung und verlässliche Strukturen nur wenig intellektuelle Herausforderung boten: *Stadt ist komplex.*

In den Städten sammeln sich sozial stark unterschiedliche Gruppen, geeint durch den einzigartigen, abgegrenzten Ort. Einzigartig auch, weil die Stadt selbst an genau solchen Plätzen entsteht: An Schnittpunkten von



Verkehrswegen, an Flussübergängen, Meeresbuchten. Immer sind es Standorte von gewissen Brüchen in Verkehrsströmen: Orte des Innehaltens nach einer Reisetappe oder vor einer Flussüberquerung, Orte des Warenumschlags von Schiffen auf Wagen oder an der Kreuzung wichtiger Handelsrouten. Überschuss ermöglicht die Stadt, und Gewinn entsteht immer an den Bruchpunkten einer Transportkette; im Nirgendwo an einer Straße, an einem Fluss oder zwischen zwei Häfen gibt es keinen Grund, sich aufzuhalten und keine Gelegenheit für gute Geschäfte. Im Spannungsfeld von Geschwindigkeit und Stillstand, zwischen Transit und Aufenthalt, an Punkten der Reibung, zu allen Zeiten waren das die Orte des Mehrwerts: *Stadt ist Wertschöpfung*.

Stadt ist Erleben, gemeinsam oder alleine. Die Identität eines Ortes entsteht auch durch die Spuren der Vergangenheit; sie entsteht über Dinge, die in ihren Straßen erlebt wurden – selbst oder durch andere. Die Stadt ist mit den Erinnerungen der Menschen aufgeladen, die sie die Jahrzehnte davor benutzt haben. Bewegt man sich durch die Gassen alter Zentren, hört man den Nachhall der tausend Stimmen, die sie zu allen Zeiten ausgefüllt haben. Betrachtet man eine ältere Fassade, erkennt man sofort, ob man sich in Wien oder Lissabon, Paris oder Venedig befindet. Im Idealfall erkennt man es auch an den Details, die Städte einzigartig machen: Die Métrostationen in Paris, die Telefonzellen in London – es sind nicht zufällig die „stärksten“ Städte des Kontinents, die man sofort wiedererkennt. Es sind die Orte von höchstem Wiedererkennungswert, fernab von Durchschnitt und Standarddekor: *Stadt ist Identität*.

Im Mittelalter befreiten sich deutsche Städte von den sie beherrschenden Kaisern und Bischöfen. Sie wurden zu Freien Städten mit eigenen Rechten wie Besteuerung, Gewaltmonopol und Gerichtshoheit – und starkem Selbstbewusstsein: „Stadtluft macht frei“. Immer waren die Städte den Begehrlichkeiten der Reichs- oder Landesregierungen ausgesetzt, immer waren die aufgeklärten Bürger radikalen Regimen suspekt. Gerade die Freiräume sind die Stärke der Stadt, gerade der leichte Zugang zu Information, zu Kommunikation, zu sozialer Interaktion. Revolutionen oder Widerstand gegen ungeliebte Regime wurden in Kaffeehäusern oder verschwiegenen Hinterzimmern vorbereitet, nicht am Feld oder im Hühnerstall, und es waren auch 1989 die großen Plätze in unseren östlichen Nachbarstaaten, auf denen sich die Bürger versammelten, um die Unterdrücker zu verjagen. Die Freiheit hat sich inzwischen gewandelt, war aber bis zuletzt intakt: Zugang zu Schulen, Universitäten, Kultur war vor allem dem Stadtbewohner vorbehalten, und bis heute ist es immer noch die Wahlmöglichkeit, die die Stadt auszeichnet: Rückzug



oder Öffentlichkeit, Kultur oder Sport, Kommunikation oder Anonymität. Stadtleben bedeutet Wahlfreiheit. Das Angebot ist da, es kann, muss aber nicht genutzt werden. Stadt ist Erfüllen von Bedürfnissen, Stadt ist Anbieten von Möglichkeiten – aber auch Weiterentwicklung. Widersprüche und Konflikte sind Teil der Stadt, und hier ist Platz, sie zu regeln – und daran zu wachsen:

Stadt ist Freiheit

Stadt ist aber auch Kommunikation und Interaktion. Es ist notwendig, sich zu arrangieren; diese notwendige Rücksichtnahme fördert die soziale Kompetenz. Das soziale Leben fand früher in den Straßen, auf den Plätzen statt. Die öffentlichen Räume waren die unverzichtbare Ergänzung der privaten Wohnhäuser. Auch wenn Camillo Sitte schon im 19. Jahrhundert beklagt, dass sich das öffentliche Leben von den Straßen zurückzieht, dass Kunstwerke von den Plätzen ins Museum wandern, dass damit diese Plätze immer mehr an Wichtigkeit verlieren – erst der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts war es vorbehalten, diese Entwicklung massiv zu beschleunigen. Städte waren zu allen Zeiten Angriffen von außen ausgesetzt, immer wieder von Plünderern bedroht, aber noch nie wurden einem Feind alle Städte gleichzeitig geöffnet, ohne Widerstand:

Die Stadt hat einen Feind

Dieser Feind hat sich als Fortschritt getarnt, sich in die Herzen geschmeichelt, hat die Freiheit versprochen, die wir sowieso schon hatten. Dieser Feind versprach Status, Geborgenheit und Sicherheit und hat den Bewohnern der Städte genau diese Werte genommen. Er machte extreme Individualisierung – eigentlich Vereinzelung! – möglich und entwöhnte die Menschen von der Auseinandersetzung mit dem Nächsten. Er brachte Lärm und Schmutz in die Stadt und raubte die Plätze, Märkte und Parks. Noch haben die alten Städte Europas genug Kraft, sich nicht völlig vereinnahmen zu lassen, aber sie schwindet. In den schnelleren USA haben sich die Städte bereits aufgegeben, sich selbst geopfert. Es ist ein Feind, der alleine in Wien jährlich 35 Menschen tötet und hunderte verletzt – ohne nennenswerte Reaktion der Gesellschaft. Es ist ein Feind, der uns erst den Atem, dann die Gesundheit und zuletzt die Zukunft raubt. Ein Feind, der jahrhundertealte Strukturen zerstört und trotzdem begeistert; er lässt die Menschen vereinsamen, die das trotzdem für Fortschritt halten:

Das Auto war es, das 10 000 Jahre städtische Zivilisation mehr in Gefahr gebracht hat als alle Belagerungen, Kriege oder Erdbeben davor.

Auto fahren ist das Gegenteil von Stadt.

Es ist die ursprünglichste Funktion der Stadt: Raum zu geben für alle Möglichkeiten, für Begegnung, für Wahlfreiheit, für Kultur, Handel, Austausch, Interaktion. Wahlfreiheit heißt auch, dass jeder öffentliche Ort der Stadt für alle gleich nutzbar ist, dass alle Möglichkeiten jedem Bürger, jeder Bürgerin offenstehen. Seit den 1950er Jahren werden diese Möglichkeiten aber systematisch beschnitten. Die Begeisterung für das neue „Verkehrssystem Auto“ war so groß, dass gewachsene Strukturen und Funktionen bedenkenlos als „nicht mehr zeitgemäß“ geopfert wurden. War es zu Anfang der Massenmotorisierung nur die naive Freude über die gewonnene räumliche Unabhängigkeit, sah die Sache schon zehn Jahre später völlig anders aus: Die nie dafür vorgesehenen Straßen ver-



stopft, verparkt, für alle nicht motorisierten Bewohner kaum noch benutzbar. Interessanterweise verbreitete sich gleichzeitig eine andere Erfindung, die die Menschen von der aktiven Benutzung der Stadt entfremdete: Das Fernsehen brachte noch einmal Familien zusammen, wenn auch nicht mehr zu wirklich gemeinsamen Erlebnissen, sondern zum Konsum vorgefertigter Massenware im Rückzugsort der eigenen Wohnung – der öffentliche Raum als selbstverständlicher Begegnungsort verschwand.

Die Folgen für die Städte waren verheerend, auch wenn sie sich erst Jahre, Jahrzehnte später in ihrer ganzen Dramatik zeigten. Stress durch Lärm, Verlust von Grünraum, Tote und Verletzte durch Unfälle sind Auswirkungen, die jedem bekannt sind; darüber hinaus führt der ungezügelter Verkehr auch zu Isolation, zu verringertem Angebot in der unmittelbaren Umgebung, zum Verlust von Kulturgütern und damit städtischer Identität, zu verringerter Identifikation mit dem Wohnort, zu Heimatlosigkeit, zu einer neuen Form von Nomadentum. Der Platzbedarf des Autoverkehrs führte zu einer Verdrängung der Schwächeren – Fußgänger mussten ausweichen, erst an den Rand, dann immer mehr in die „zweite Ebene“, in Unterführungen oder auf Brücken.

Mit dem Niedergang des öffentlichen Raums begann auch die Schwächung der Gesellschaft als Ganzes. Mit dem Rückzug in die eigenen vier Wände, mit der Abkehr vom öffentlichen Raum und der Flucht in Erlebnisse aus zweiter Hand – Fernsehen und Konsum anstatt echter Begegnungen – wurde die Gesellschaft schwächer. Heute haben viele Menschen Angst vor Zuwanderern, haben Angst, die gesellschaftliche Identität könnte zerstört werden; in Wahrheit wurde sie schon viel früher zerstört, die Folgen bemerkt erst jetzt auch der oberflächlichste Betrachter. Der Philosoph Will Durant sagte sinngemäß, eine große Zivilisation lasse sich nur von außen erobern, wenn sie sich schon von innen

selbst zerstört hat. Heutige Eroberungen passieren nicht mit Waffengewalt, sondern schleichend, und man kann sie je nach Geschmack als Lauf der Dinge oder als Aggression wahrnehmen; an der Veränderung derjenigen Gesellschaft, der viele noch als romantische Erinnerung nachhängen, sind wir aber selber schuld. Die Bequemlichkeit der privaten Fortbewegung hat uns insgesamt träger gemacht, die Abschottung von der Außenwelt die Sinne für die Umwelt stumpf werden lassen.

Gleichlaufend zur Freimachung der Stadt für die Autoflut wurde der öffentliche Verkehr, früher das vitale Adernsystem der Stadt, reduziert, abgebaut oder unter die Erde verbannt. In den echten Megastädten Europas – Paris, London – begann das bereits in der Zwischenkriegszeit, aber vor allem mit dem Einsetzen der Vollmotorisierung in den „Roaring Fifties“ wurde es zum Zeitgeist in ganz Europa.

Das Auto war Synonym für ewigen Fortschritt, für das grenzenlose Wachstum. Platz war ihm zu schaffen, um jeden Preis. Die Droge hatte zu wirken begonnen.

In den 1970ern kam dann der erste Entzug: Die Ölkrise ließ die westlichen Gesellschaften erstmals spüren, in welche Abhängigkeit sie sich begeben hatten. Nach dem Jom-Kippur-Krieg reduzierte die OPEC die Ölfördermenge, der Roh-



ölpreis vervierfachte sich. Die Transportkosten stiegen, Preise und Zinsen zogen an; die Konjunktur brach ein. Erstmals wurde klar: Öl war kein so verlässlicher Grund- und Treibstoff für das Wirtschaftswunder wie angenommen. Auch wenn die unmittelbar folgenden Sparmaßnahmen wie z. B. autofreie Tage ohne nachhaltige Effekte blieben, es wurde zumindest bewusst, dass das unbegrenzte Autowachstum möglicherweise begrenzt sein könnte.

Noch eine weitere Folge des ungebremsten Verkehrs wurde sichtbar. Ein auf den ersten Blick überraschender, aber vielfach bewiesener Effekt von höheren Geschwindigkeiten ist, dass sich nicht die Fahrzeiten reduzieren, sondern die Distanzen erhöhen – natürlich nicht am Tag nach der Eröffnung einer neuen Autobahn, sondern längerfristig. War die Arbeitsstelle früher fußläufig oder nach kurzer Tramwayfahrt erreicht, hat man nun auf den ersten Blick mehr Freiheit bei der Wahl der Stätte seines Wirkens. Allerdings nur scheinbar – der neue Job oder die neue Wohnung erzwingt nun die Nutzung des Autos, und war man vorher eine halbe Stunde per Tram unterwegs, sitzt man nun eine halbe Stunde im Wagen. Die zurückgelegte Strecke ist allerdings größer, die Gesamtkosten höher. Hat man sich aber ein Auto für den Weg zur Arbeit zugelegt, verwendet man es auch für Einkäufe und Freizeitverkehr. Die Folgen dieser Systemumstellung von öffentlichem zu individuellem Verkehr wurden in den 1970ern immer deutlicher: Der Wunsch nach ständiger Autoverwendung hat die Planer aktiv

werden lassen, die Strukturen wurden verändert – und als Folge des Strukturwandels wurde wiederum der Lebensraum angepasst. Der Wohnort wurde nicht mehr nach städtischem Umfeld oder Nähe zu Freunden, Familie, vertrauten Orten gewählt, sondern nach der Verfügbarkeit von Parkraum und Anschluss ans Straßennetz. Es kam zur Suburbanisierung der Stadt, zur diffusen Ausdehnung ins Umland. Ein „Speckgürtel“ entstand: ein Ring aus unstrukturierten Siedlungen ohne eigenes Zentrum oder am Rand von bestehenden Dörfern. Die gewachsene Stadt, der lebende Organismus blutet aus – die Stadt wird schwächer, die Dörfer aber nicht stärker. Nur der Flächenverbrauch wächst – und die Kosten für die immer neuen Straßen, Strom, Wasser- und Gasleitungen, für alle sonstigen Versorgungseinrichtungen, später auch für soziale Betreuung etc. steigen ins Astronomische.

Die Massendroge Automobil hatte ihre volle Wirkung entfaltet. Wie bei Heroinsüchtigen, denen nur noch der Nachschub ihres Giftes wichtig ist, wurden alle anderen Interessen aufgegeben.

Bedenkenlos wurde die Stadt, ihre schönsten Plätze, Bauwerke, Erholungsräume, Flussufer geopfert, um sich dem Rausch der Geschwindigkeit hingeben zu können.

Zuletzt flieht der Autofahrer an den Rand der Stadt, ins Grüne – er entflieht der Stadt, die er zuvor mit seinem Automobil selbst zerstört hat. Aber auch dort bleiben die bestehenden Strukturen nicht verschont: Autobahnen führen in die abgelegensten Winkel, füllen Täler mit dem Brüllen der Motoren, überwinden Berge. Die Orte des Rückzugs werden weniger, die Reservate klei-



ner. Auch wenn das Auto selbst nicht überall hinkommt: Sein Einfluss ist mittlerweile grenzenlos und reicht vom mitverursachten Klimawandel bis zu den schwindenden Gletschern, bis zur sich ändernden Vegetation, selbst zu fernsten Südseeinseln, die vom Meer überspült werden.

Droge Auto

Mitte der 1950er Jahre gab es eine massive Änderung der Konsumphilosophie: Von Kohle zu Öl, vom Sparen zum lustvollen Konsum – und damit verbunden die große Motorisierungswelle. Aber was hat das Auto eigentlich an Vorteilen in den Städten gebracht? Dort ist es unpraktisch, ineffizient, zu teuer, öffentliche Verkehrsmittel oder Fußwege wegen der kurzen Strecken doch wesentlich sinnvoller. Hier ist zu sehen, dass das Auto wesentlich mehr als ein Fortbewegungsmittel ist, dass es tief in alle Schichten des Bewusstseins eingreift. Das Auto ist die unmittelbare Verstärkung eigener Muskelkraft bei gleichzeitiger Reduktion der nötigen Anstrengung. Der Innenraum des Wagens ist ein Stück Zuhause in der Fremde, eine Filiale des Privaten in der Öffentlichkeit; die innere Ausdehnung entspricht fast perfekt der eigenen Intimgrenze. Es ist der Mikrokosmos der Selbstzentriertheit. Sitzt man im Auto, bedroht, beschimpft man ohne Skrupel andere, hupt Störenfriede aus dem Weg. Man stelle sich ähnliches Verhalten hinter dem Einkaufswagen im Supermarkt vor – undenkbar. Darüber hinaus ist der PKW das perfekte Mittel, den eigenen Status, die eigene Gesinnung zu demonstrieren. Etwa 1 000 unterschiedliche Varianten von PKW sind am Markt – eine absurde Vielfalt, würde es nur um Transportaufgaben gehen. Der Mensch identifiziert sich über sein motorisiertes Schneckenhaus. „Wo stehst du?“ ist die bizarre Frage, die sich Autofahrer gegenseitig stellen, dabei meinen sie aber den Parkplatz des PKW... Aus klar denkenden Menschen sind Mobiloten geworden, deren Gebrauch der Stadt sich nicht mehr nach den zur Auswahl stehenden Aktivitäten richtet, sondern nur nach den Parkmöglichkeiten. Und die liegen immer häufiger außerhalb der Innenstädte: Die Stadt blutet aus, wie strukturloser Brei rinnt sie entlang der Autobahnen ins Umland. Die Folge dieser nun seit Jahrzehnten veränderten Gewohnheiten sind die Shopping Malls am Stadtrand, die daran angeschlossenen Vergnügungszentren, Kinocenter, Großdiscos. Diese künstlichen Erlebniswelten mit ihren Styropordekorationen haben genauso wenig Substanz wie die McJobs, die dort geschaffen werden: Schnell aufgebaut, aber auch schnell verfallen, wenn sich der Wind in der wirtschaftlichen Großwetterlage dreht. Ist diese Falle aber erst mal zugeschnappt, wird es schwer, die Strukturen wieder ins Gleichgewicht zu bringen. Abgezockt wird dabei der Autofahrer, dem die Kosten der nötigen Feinverteilung der Güter aufgehalst werden – und wir alle, indem wir zwangsverpflichtet werden, das wuchernde Straßennetz mittels Steuern zu finanzieren, das uns die eigene städtische Umgebung ruiniert und die Umwelt vergiftet.

