

upgrade SUBURBIA

GRAZ 50_2050
WOLFGANG STEINEGGER

Umschlag / Foto:

Levittown, Pennsylvania Quelle: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/64/LevittownPA.jpg>

Der Prototyp der in Massenproduktion hergestellten Suburbia wurde um 1950 errichtet, galt lange Zeit als Vorbild und ist es teilweise noch immer. Der mit Levittown verbundene Lebensstil mit Einfamilienhaus ist nur in Verbindung mit dem Automobil möglich und global im Bewusstsein der Menschen verankert.

Umschlag / Skizze:

Graz 50_2050, Stadtbahn und Zentren © office WST

Im Zuge der Transformation des Grazer Zentralraums muss der motorisierte Individualverkehr bis zum Jahr 2050 um 50% zurückgehen. Noch kommt jedes zweite Automobil aus dem Umland. Eine neue, umweltgerechte Mobilität wird aber von effizienten Stadtbahnen (rot) bestimmt sein, die in den alten und in neuen Zentren (grün-gelb) mit Fahrrad und Straßenbahn ein neues Bewusstsein für Mobilität entstehen lassen.

Mit Unterstützung von:



Mit Dank an:

Sigrid Verhofsek (erstes Lektorat)

Waltraud Sprung (Das Unbewusste)

Karin Bauer (Lektorat und Korrektorat)

Sabine Neubauer (Redaktion)

IMPRESSUM

© 2023, Wolfgang Steinegger

Autor: Wolfgang Steinegger

Buchgestaltung: W. Ranseder, Buchschmiede

Druck und Vertrieb im Auftrag des Autors: Buchschmiede von Dataform Media GmbH, Wien
www.buchschmiede.at Folge deinem Buchgefühl!

ISBN:

978-3-99152-359-8 (Paperback)

978-3-99152-357-4 (Hardcover)

978-3-99152-358-1 (E-Book)

Printed in Austria

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages und des Autors unzulässig. Dies gilt insbesondere für die elektronische oder sonstige Vervielfältigung, Übersetzung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung.

Inhalt

VORWORT	5
ERSTES BUCH – „upgrade SUBURBIA“ als globaler Ansatz	7
ZWEITES BUCH – Die „Offenen Briefe“	71
DRITTES BUCH – Ein „upgrade“ für den Steirischen Zentralraum	107

Vorwort

Das 20. Jahrhundert begann mit dem leidenschaftlichen Manifest des Futurismus:

**„Wir erklären, dass sich die Herrlichkeit der Welt um eine neue Schönheit bereichert hat: die Schönheit der Geschwindigkeit.
Ein Rennwagen, dessen Karosserie große Rohre schmücken,
die Schlangen mit explosivem Atem gleichen. (...)
[Ein] aufheulendes Auto, das auf Kartätschen zu laufen scheint,
ist schöner als die Nike von Samothrake.“¹**

Das Automobil wie auch die „Suburbia“, ein „außerhalb der Stadt gelegenes Gebiet“, sind „Entwicklungen des 20. Jahrhunderts. Ihre dystopischen Folgen waren nicht vorhersehbar. Die „Suburbia“ ist (scheinbar) untrennbar mit dem Automobil verbunden, da sie ja erst durch das Automobil möglich geworden ist. Die Bewohner haben es aufgrund der großen Distanz zur eigentlichen (Kern-)Stadt emotional aufgegeben, sich als urbane Akteure, als zur Stadt gehörig, zu empfinden. Wenn heute Bewohner der „Suburbia“ in das Stadtzentrum wollen, sagen sie immer noch: „Wir fahren in die Stadt.“ Sie haben zwar das Phänomen „Stadt“ verinnerlicht, aber es ist ihnen aufgrund der großen Distanz zum eigentlichen urbanen Leben der (Kern-)Stadt nicht mehr bewusst, dass sie als Bewohner der „Suburbia“ rechtlich und ökonomisch Teil dieser Stadt sind und sich in dieser abstrakteren Hinsicht sehr wohl „in der Stadt“ befinden. Das aus dieser mentalen und emotionalen Haltung (innere Distanz zum eigentlichen Stadtleben) resultierende „suburbane“ Lebensgefühl lässt wesentliche urbane Attribute vermissen und hat das subjektive Gefühl, „in der Stadt“ zu leben, im Laufe des 20. Jahrhunderts eingebüßt.

Wenn wir unsere Zivilisation infolge des Klimawandels neu denken und strukturieren, werden wir Veränderungen insbesondere auch an der Suburbia vornehmen müssen, weil dieser spezielle Lebensraum von den hypertrophen Entwicklungen des motorisierten Individualverkehrs mit am augenscheinlichsten betroffen ist. Das

stetige Anwachsen der Peripherie geht mit einem erschreckend hohen Verbrauch an natürlicher Bodenfläche und anderen Umweltressourcen einher. So hat die ungebremste, dem Diskurs weitgehend entzogene Hybris der suburbanen Ausweitung auch zu einer exorbitanten Zunahme des Mobilitätsbedarfs geführt.

Die „Monopolisierung“ der Straßennutzung durch den motorisierten Individualverkehr ist zugleich auch eine unbewusste, radikale Besitznahme von Grundfläche, die auch als zwischenmenschliche Begegnungszone oder für „unmotorisierte“ Aktivitäten der Bewohner genutzt werden könnte. Jedoch haben wir auf die Straße als urbanen Lebensraum im herkömmlichen Sinn verzichtet. Es wird gezeigt, dass der motorisierte Individual-Verkehr (miV) zu katastrophalen Folgen für die Umwelt führt und das soziale Leben, wie wir es kennen, zunehmend und massiv untergräbt.

Die vorliegende Publikation „upgrade Suburbia“ analysiert in drei Büchern die (negativen) sozialen und ökologischen Auswirkungen der unaufhaltsam und „nichtaufgehaltenen“ wachsenden Stadtperipherien, deren Ausbreitung und Größenordnung wegen der zunehmenden Entfernungen erst durch den miV ermöglicht wurden. „upgrade SUBURBIA“ beschreibt im ersten Buch das Ende der hypertrophen Ausdehnung der weltweiten Suburbia und der damit zusammenhängenden Mobilitätsgewohnheiten ihrer Bewohner und versucht im zweiten Buch mit einer Analyse auf Basis von regionalen und urbanen Aktivitäten eine diskursive Wende in dieser Thematik herbeizuführen. Im dritten Buch wird an Hand beispielhafter Konzeptvorschläge für die Stadt Graz und den steirischen Zentralraum exemplarisch ein Programm für eine alternative Stadtentwicklung vorgestellt.

Ob wir bei diesem Diskurs über die Stadtentwicklung und -ausweitung von „peri-urban“, „hypo-urban“, „infra-urban“ oder „suburban“ sprechen sollen, ist eine akademische Fragestellung, die wir dem individuellen Geschmacksempfinden überlassen wollen. Allgemein anerkannt ist jedoch das sogenannte „urbane Lebensgefühl“, das wir mit geringem Risiko als Ziel dieser Unternehmung ins Suburbane bzw. für das Suburbane festschreiben können. Da dieses Lebensgefühl den „Suburbanen“, den Bewohnern der „Vor“-Stadt, wie wir sie hier nennen wollen, offensichtlich abhandengekommen ist, wollen wir mit dem vorliegenden Buch die Grundlage für ein „upgrade“ der „Suburbia“ bereitstellen.

ERSTES BUCH – „upgrade SUBURBIA“ ALS GLOBALER ANSATZ	7
Prolog zu Buch 1: „upgrade SUBURBIA“ – EIN GLOBALER ANSATZ	9
I. 1. Das „Unbewusste“ der Stadt EIN ANALYTISCHER BLICK	12
I. 2. Urbane Ziele im Klimawandel SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOAL NO. 11 DER VEREINTEN NATIONEN	17
I. 3. Die konsolidierte Stadt bis 1900 DIE STADT VOR DEM AUTOMOBIL	24
I. 4. Die autogerechte Stadt des 20. Jahrhunderts DIE WELTWEITE SUBURBIA UND PERI-URBANE KULTURRÄUME	30
I. 5. Urbanisierung als Programm für die „Suburbia“ DIE STRASSE ALS ÖFFENTLICHER RAUM – URBANITÄT	36
I. 6. Verkehrsvermeidung als Fortschritt DIE TRANSFORMATION DER URBANEN MOBILITÄT	41
I. 7. Die Transformation der autogerechten Stadt VERDICHTUNGEN UND GRÜNE KULTURLANDSCHAFTEN	47
I. 8. Die Kernstadt in der urbanen Region „NEUBAUVERMEIDUNG“ STATT BODENVERBRAUCH	54
I. 9. Neue „Programme“ für die Suburbia „STRASSENUTZUNGSPLAN“ UND „NATURBANISIERUNG“	60
I. 10. Zusammenfassung und politische Forderungen „INTEGRATIVE STADTENTWICKLUNG“	65

Prolog zu Buch 1:

„upgrade SUBURBIA“ – EIN GLOBALER ANSATZ

Etwa die Hälfte der Menschheit lebt Schätzungen zufolge heute im Stadtrandgebiet, der „Suburbia“.² (Lat. Präfix „sub“, räumlich vor oder am Rand der Stadt, aber was die Bedeutung betrifft zugleich „unter“ der Stadt.) Diese Behauptung ist nicht belegbar, weil die Stadtgebiete auf Grund des raschen, unkontrollierten Wachstums zunehmend den Überblick über ihre Einwohnerzahlen verlieren. Der „suburbane“ Stadtteil trägt Elemente des urbanen, wie auch des ländlichen Lebensraumes und -stils in sich und überschneidet sich fallweise.

Die exakte Abgrenzung zum „rein urbanen“ oder schon gänzlich „ländlichen“ Raum ist ebenso wie die Erfassung der genauen Einwohnerzahlen global gesehen kein leichtes Unterfangen, allein weil sogar die vermeintlich leichter zu fassende Zahl der sogenannten „rein urban“ lebenden Bewohner weltweit nicht eindeutig eruiert bzw. erfasst werden kann. Aufgrund der fehlenden Einwohnerzahlen und der schweren Abgrenzbarkeit zum urbanen wie auch ländlichen Raum wissen wir heute nicht genau, wie viele Menschen in jenem Lebensraum leben, den wir hier vermehrt mit „Suburbia“ umschreiben. Neben den dicht besiedelten „urbanen“ Ballungsräumen, in denen ein beträchtlicher Teil der Weltbevölkerung lebt, gibt es auch noch die dünn besiedelten ländlichen Gebiete, die so genannten „rural areas“. Allgemein zeichnen sie sich durch weniger „städtische“ Annehmlichkeiten aus, können jedoch – infolge der globalen digitalen Transformation (schon) Teil des „global village“ geworden sein und durchaus Attribute des „Urbanen“ aufweisen.

Die Großstädte Europas haben bereits im 19. Jahrhundert in den Gebäudestrukturen der gründerzeitlichen Stadt mit den entstehenden Stadtbahn- und Straßenbahnnetzen die Grundlage für eine „dekarbonisierte Mobilität“, also eine nicht auf fossilen Brennstoffen beruhende Mobilität, geschaffen. Der massenhafte motorisierte Verkehr ist ein wesentlicher Verursacher von Treibhausgas-Emissionen und „laut

EEA (Europäische Umweltagentur)" zusammen mit der Luftverschmutzung jedes Jahr für den vorzeitigen Tod von 500 000 Menschen in Europa verantwortlich. Er nimmt immer noch zu, obwohl der Paradigmenwechsel im Mobilitätsverhalten zu einer Überlebensfrage für die gesamte Menschheit geworden ist. Die „autogerechte Stadt“, eine Definition der Stadtplanung des 20. Jahrhunderts, hat diese Entwicklung unterbrochen, und wir müssen heute dort neu ansetzen, wo wir mit den maßlos ausgedehnten Baustrukturen der modernen „Suburbia“ die Nutzung der Straßenräume dem Automobilverkehr überlassen haben. Das veränderte Bewusstsein von Zeit wegen höherer Geschwindigkeit und Raum wegen längerer Wege richtet sich nach den Bedürfnissen motorisierter Mobilität und hat die sozialen Humanbeziehungen in den öffentlichen Straßenräumen der Stadt mit der Zunahme der zu überbrückenden Entfernung von Arbeits- und Wohnort stark reduziert.

Das zukünftige öffentliche gemeinschaftliche Leben in einer urbanen Umwelt ist mit den Folgen der derzeitigen Dekarbonisierung (Kohlenstoffreduzierung; z. B. auch durch Einführen der E-Mobilität) und der schon zu beobachtenden (Rück-)Eroberung der Straßenräume eng verbunden. Der Kommunikationsstil dieser nahen urbanen Zukunft wird dabei von gleich großer Bedeutung sein wie die technische Transformation an sich. Die heute schon angestoßene technische Transformation – auch der „Suburbia“ – wird für die Rückgewinnung eines urbanen Lebensgefühls, wie man es früher in den Städten erleben konnte, jedoch nicht ausreichen; es braucht zusätzlich eine andere Art der Kommunikation und zwischenmenschliche Begegnungsmöglichkeiten, um eine zufriedenstellende Wende hin zu einem urbanen Lebensgefühl (auch in der Suburbia) herbeizuführen.

Die Darstellung der komplexen urbanen Zusammenhänge durch künstlerische Interventionen in den Straßen kann die Nutzer*Innen der Stadt zu mitbestimmenden Akteuren machen. Politik- und Medienschaffende werden als Manager*Innen des Diskurses in dieser nahen Zukunft ein neues Verständnis des Lebens in der Stadt vermitteln und Fachexpert*innen und Bewohner*innen werden Einsicht in die Zusammenhänge zwischen Öffentlichkeit und Dekarbonisierung gewinnen.

Abgesehen von für die Stadtbewohner*Innen schädlichen Mobilitätsformen und dem Verlust des „urbanen Lebensgefühls“, unter anderem durch die Distanz zur Kernstadt und die größere Entfernung vom Arbeitsplatz, ist auch die nicht ins Unendliche ausdehnbare Landnahme durch das Anwachsen der Suburbia ein Problem unserer Zeit. Die dadurch notwendig gewordene integrative Betrachtung der Stadt hinsichtlich der Mobilität und Gebäudeplanung wird zuallererst in der „Suburbia“ ansetzen

müssen, weil Adaptionen in diesen, speziell in Zusammenhang mit dem Automobil errichteten Teilen der Stadt sinnvoller sind als in den historischen Zentren. Statt sich immer weiter in das Umland auszubreiten, müsste der Zuzug von Bewohner*innen in bereits bestehende, dichter werdende neue Stadtbezirke (der Suburbia) mit dem Ausbau der Schienen-Infrastrukturen bewältigt werden. Die „Suburbia“ muss mit einfacher, öffentlich nutzbarer Mobilität die Befriedigung fundamentaler Lebensbedürfnisse gewährleisten können. Erst dann werden wir – auf den frei gewordenen Verkehrsflächen der einst „autogerechten Stadt“ wieder jene sozialen Möglichkeiten vorfinden, die den Aufenthalt „in der Stadt“ so attraktiv machen.

I. 1.

Das „Unbewusste“ der Stadt

EIN ANALYTISCHER BLICK

Nachdem Kopernikus („Die Erde bewegt sich um die Sonne“), Darwin (**wir sind nicht „erschaffen“, sondern Teil der Biologie**) und Freud (**das „Unbewusste“; wir sind nicht immer „Herr“ im eigenen Haus**)³ das Ende der magisch-humanistischen Welt vorbereitet hatten, findet die Dezentrierung des Menschen im „anthropozentrischen“ Zeitalter seine Fortsetzung. Durch den Klimawandel ist uns klar geworden, dass wir mit der Störung der natürlichen Grundlagen den Ast absägen, auf dem wir sitzen. Wenn wir die Ausbeutung des Planeten fortsetzen, werden wir als Zivilisation „untergehen“, denn als „Nutznießer“ der Erde⁴ können wir die natürlichen Abhängigkeiten und Ressourcen weder durch Zauber noch durch Rationalität ersetzen.

Die Psychologie spricht von einer „kognitiven Dissonanz“⁵, in der wir mit Wahrnehmungen, Meinungen und Wünschen konfrontiert sind, die wir miteinander nicht vereinbaren können. Das wiederum führt in unserem Bewusstsein zu seltsamen Zuständen, in denen wir wissen, dass wir etwas ändern müssen, und es trotzdem nicht zustande bringen. In einer irrationalen, moralischen „Verschmutzung“ handeln wir gegen besseres Wissen („Akrasia“⁶). Zur Illustration sei hier erwähnt, dass es weltweit jährlich 1,2 Millionen tödliche Unfälle im Straßenverkehr und 4,5 Millionen Sterbefälle durch Luftverschmutzung gibt⁷, was wir in der Regel ohne Widerspruch zur Kenntnis nehmen. Als Erklärung für dieses Verhalten kann ich nur die Verdrängung der Bedrohung in den „unbewussten“ Teil unserer Psyche vorbringen, wonach der Widerstand, sich unangenehme Fragen zu stellen, übermächtig wird und daher ins Unbewusste verschoben wird.

In der Entwicklung der Menschheit sind Städte ein relativ „junges“ Phänomen, sehr viel längere Zeiträume haben wir als „Jäger und Sammler“ in frühen Ackerbaukul-

turen verbracht. Auch in allen folgenden historischen Zivilisationen waren „Städte“ assoziativ immer mit „Fortschritt“ und mit „Verbesserung der Lebenschancen für Menschen“ verbunden. Die negative Kritik am Phänomen „Stadt“ hat erst in der historischen Gegenwart eingesetzt, die „moderne“ Stadt als Alternative zu den historischen Altstädten ist kaum 100 Jahre alt. Aber auch diese alternative „moderne“ Stadt hat beinahe zeitgleich mit der Erfindung des Automobils eine Entwicklung eingeschlagen, die erstmals den urbanen „Fortschritt“ in Frage stellt, sodass die Sehnsucht der Stadtbewohner*innen nach „mehr Grün“ immer stärker wird. Trotz diesem Paradox der Forderung nach mehr Grünfläche kann nur die Effizienz von Städten das Überleben von bald 10 Milliarden Menschen sichern. Unsere Zivilisation ist trotz aller Kritik nicht ohne das Phänomen Stadt und die weitere Entwicklung nur mit einer effizienten Stadt möglich.

Die jahrzehntelange Ignoranz der tradierten Stadtplanung und ungeklärte Fragen rund um die Errichtung eines Kraftwerks haben mich dazu veranlasst, die urbane Entwicklung „meiner“ Stadt zu untersuchen. Bei den Analysen der vielfältigen Rahmenbedingungen ist dabei die städtebaulich-technische Methodik allmählich einer umfassenderen Sichtweise gewichen. Die Eindrücke früherer persönlicher Erfahrungen rückten – zusammen mit den späteren Studien und der Berufspraxis – ins Bewusstsein, sodass mein früheres Bild der „Stadt“ als „gebautes Konstrukt“ nicht mehr adäquat erschien, sondern „die Stadt“ sich mir allmählich als Synthese zivilisatorischer Befindlichkeiten darstellte. Es ist ein zivilisatorischer Siedlungsraum, den wir – psychologisch betrachtet – zwar auf der einen Seite als einen wesentlichen Teil der Städte wahrnehmen wollen, den wir aber zugleich auch gerne aus unserem Bewusstsein und unserer Erinnerung verdrängen, da er mit unserem tradierten Begriffsverständnis von „Stadt“ nicht viel gemein hat.



Abb. 1:
Leoben Lerchenfeld,
Geschoßwohnbau der 50-er Jahre



Abb. 2:
Einfamilienhaus der 60-er Jahre
© office WST



Abb. 3:
„Bald war der Spuk vorbei“.
Bild: (OÖN, Oberösterreichische
Nachrichten) 1974

Der seit den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts entstandene, meist in Zeilenstrukturen errichtete Massenwohnungsbau sowie die großflächigen Bebauungen mit Einfamilienhäusern am Rande von bestehenden Städten und Ortschaften haben ein ungeahntes Maß an zusätzlicher Mobilität verursacht. Diese Transformation von Natur- und Kulturlandschaft in eine künstliche Umgebung von Gebäude- und Mobilitätsstrukturen gilt bis heute einer sozial aufstrebenden Bevölkerung als Zeichen des persönlichen Erfolgs und des erreichten Wohlstands. Die ausufernden „Siedlungsgebiete“ haben als unkontrollierte städtebauliche Wucherungen mit den herkömmlichen Methoden der Ordnungsplanung über Jahrzehnte zu jenen Missständen geführt, die sie vorgeben, bewältigen zu können. Bereits in der Jugendbewegung der 1968er Jahre hat sich ein diffuser Widerstand gegen diese bizarre Siedlungsform formiert, und die riskanten Folgen dieser „verschwenderischen Zivilisation“ wurden 1972 vom „Club of Rome“ im Buch „Die Grenzen des Wachstums“⁸ beschrieben. Spätestens seit der Energiekrise 1973 aber ist auch der breiten Öffentlichkeit die Kehrseite dieses vermeintlichen „Fortschritts“ bewusst geworden. Doch obwohl den Verantwortungsträger*innen bewusst sein sollte, dass dieser Lifestyles keine globale Zukunft hat, bleiben politische Antworten bis heute dem ökonomischen Erfolg untergeordnet.

Der Glaube an positive Veränderungen durch Technik ist noch immer übermächtig, und bis heute stehen technische und digitale Innovationen bei Fragen der Mobilität im Brennpunkt der Forschung und Entwicklung. Ich möchte auf neue Dimensionen der Mobilität und Verkehrswege hinweisen, indem ich den analytischen Blick zunächst auf die „Suburbia“ und die unbewussten Wünsche ihrer Bewohner*Innen richte. Derzeit versucht der „mainstream“ in der Politik die Ideologie des unbegrenzten Wachstums unter Verweis auf die (neuesten) Erkenntnisse der technischen und ökonomischen Wissenschaften in der Realität umzusetzen und oft werden dabei die „volkswirtschaftlichen“ Chancen einer Dekarbonisierung für Wachstum als Argument herangezogen. Diese als „fortschrittlich“ deklarierte Politik ignoriert aber wesentliche geisteswissenschaftliche Erkenntnisse aus Soziologie, Psychologie, Umweltökonomie und anderen Fachgebieten, die einen zivilisatorischen Wandel ohne Einbeziehung der Kritik an der Ideologie des Wachstums als nicht mehr genügend erkannt haben. In den letzten Jahrhunderten haben sich in vielen Wissenschaftsgebieten Bedürfnis-Modelle etabliert, die meist weit über die Sicherung der Lebensgrundlagen hinausgehen. Und in den Wirtschaftswissenschaften ist die Gier als ökonomische Voraussetzung anerkannt. Wir dürfen diese Affekte als „Träume“, als triebhafte, unbewusste Wünsche nicht mehr vernachlässigen, sondern müssen ihre

Wirkung auf die realen Lebenswelten unserer Zivilisation anerkennen und deshalb auch verstärkt den Blick auf Erkenntnisse nicht-technologischer Fachgebiete richten.

Demnach ist nach meiner Beobachtung die Wahrnehmung von Wohngebäuden verbreitet von aristokratisch-ländlichen Vorbildern (Schloss und Garten) und der Wunsch nach individueller Mobilität nach wie vor von Bildern gutsherrlicher Kutschen geprägt. Viele Menschen sehen es als Bedrohung, wenn sie auf ihr Automobil verzichten sollen und auf einer „metapsychologischen“ Ebene geht diese unbewusste Verehrung des Automobils als Status und Liebesobjekt verloren. Der Kulturwissenschaftler Hartmut Böhme hat diese Angst vor dem Verlust sogar in eine Nähe zum Fetischismus gerückt und damit Anlass für eine psychoanalytische Betrachtung gesehen. Die Kernaussage Böhmies lautet: **„Es gibt keine Dinge, die nur und allein Gebrauchsdinge wären“**. Darin kommt die Neigung des Menschen zum Ausdruck, Dinge über ihren rein funktionalen Wert hinaus mit Bedeutung aufzuladen. Für das Auto würde dies bedeuten, **„dass es niemals nur ein Auto, sondern stets auch das Medium von Ästhetik, Prestige, Emotionen, Leidenschaften, von sozialen Distinktionen und Status erzeugenden Ausstrahlungen ist, es ist Schmuck, Ich-Ausstattung, Requisit, Accessoire, Schutzraum, Waffe, Geliebte, Gefährte, kurz: eine semantisch höchst variable soziokulturelle Figuration“**.⁹

Das Unbewusste spielt auch im Verhältnis von privat und öffentlich eine Rolle, und das „Verschieben“ von Privatheit und Öffentlichkeit spiegelt sich im Zustand unserer Städte: Der Soziologe Richard Sennett hat es mit der „Tyrannei der Intimität“, einer Überbewertung des „Privaten“ und dem „Verfall und Ende des öffentlichen Lebens“¹⁰ in der modernen Stadt schon vor Jahrzehnten beschrieben. Die so genannte „moderne Stadt“ als Ganzes stand im Brennpunkt der Kritik, und der Psychoanalytiker Alexander Mitscherlich hat bereits in der Zeit des „Wirtschaftswunders“ die „Unwirtlichkeit unserer Städte“ vorhergesagt. Der „Verfall und [das] Ende des öffentlichen Lebens“ sowie die „Tyrannei der Intimität“ werden in der „autogerechten Stadt“ mit der globalen und der digitalen Logistik als Zustelldienste des 21. Jahrhunderts hemmungslos auf die Spitze getrieben, denn speziell in den Suburbias kann das Einkaufen im Laden und im Shoppingcenter durch professionelle Dienstleister übernommen werden. Der Verlust der sozialen Beziehungen ist von Bewohner*Innen der Suburbia als Enttäuschung wahrgenommen worden, und um sich vor unangenehmen Affekten wie Vereinsamung zu schützen, musste er schließlich ins Unbewusste verdrängt werden. In der Folge wurde nicht mehr nur der Verlust des sozialen Lebens, sondern schon das Unbehagen vor der Enttäuschung zum dominierenden

Affekt. Nach meiner subjektiven Einschätzung akzeptieren diese „Täuschungen“ des suburbanen Lebensstils das Fehlen von sozialen Komponenten in den suburbanen Straßenräumen, forcieren eine anti-urbane Privatheit und haben sich mit den fatalen Folgen der Besitznahme der Straßen durch motorisierte Mobilität abgefunden.

Das individualisierte Lebensglück mit Einfamilienhaus und Automobil ist mit einer geradezu absurden Sehnsucht nach öffentlichen sozialen Kontakten verknüpft: Gassen in historischen Altstädten werden in kulinarische Speisesäle verwandelt und der Urlaub wird zum „Spielevent“ in künstlichen Erlebnisräumen. Das unbewusste Verschieben von Öffentlichkeit zu Privatheit spiegelt sich im Zustand unserer Suburbias, das Streben nach Wohnraum und individueller Mobilität ist – einem epigenetischen „Code“ vergleichbar – in das Unbewusste eingedrungen und bestimmt von dort aus das allgemeine soziale Denken und Handeln. Die erwähnte „Akrasia“ kann als Folge dieser Verdrängung nicht mehr mit rationalem Denken reguliert werden, weil der Widerstand gegen die im Unbewussten verfestigte Lebensweise übermächtig ist. Selbst Vertreter der Bürgerrechtsbewegungen und die meist jugendlichen Klimaschützer*innen kämpfen in inneren Konflikten, in einer absurden, „metapsychologischen Konstellation“, mit dem suburbanen Lebensstil. Auch sie kompensieren ihr Bedürfnis nach sozialen Kontakten mit virtuellen Kontakten in sozialen Medien und zugleich mit (Reise-)Zielen in historische Städte und Landschaften, deren Zustand und Erhalt sie (natürlich nicht nur sie allein) damit gleichzeitig durch „Überkommerzialisierung“ gefährden.

I. 2.

Urbane Ziele im Klimawandel

„SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOAL 11“ DER UN (VEREINTE NATIONEN)

„Die Bourgeoisie hat das Land der Herrschaft der Stadt unterworfen. Sie hat enorme Städte geschaffen, sie hat die Zahl der städtischen Bevölkerung gegenüber der ländlichen in hohem Grade vermehrt, und so einen bedeutenden Theil der Bevölkerung dem Idiotismus des Landlebens entrissen. Wie sie das Land von der Stadt, hat sie die barbarischen und halbbarbarischen Länder von den civilisirten, die Bauernvölker von den Bourgeoisvölkern, den Orient vom Occident abhängig gemacht“.¹¹ Obwohl 1848, als Friedrich Engels und Karl Marx das „kommunistische Manifest“ veröffentlichten, nur die Auswirkungen der frühindustriellen Städte bekannt waren, erkennen die Verfasser schon damals die Chancen der Stadt gegenüber dem Landleben.

Laut dem „World Cities Report“ der UN sollen die 56 % der in Städten lebenden Menschen zwei Drittel der weltweit bereitgestellten Energie benötigen und 70 % der heutigen – der zivilisatorischen Lebensweise geschuldeten – Treibhausgasemissionen verursachen. Dass Städte pro Kopf mehr Energie benötigen und mehr CO₂-Emissionen verursachen als die ländlich lebende Bevölkerung, deren Anteil aber kontinuierlich zurückgeht, lässt oberflächlich betrachtet befürchten, dass mit zunehmender „Verstädterung“ auch der Energiebedarf und die CO₂-Emissionen zunehmen. Dennoch bieten Städte durch ihre Effizienz zusätzliche Chancen bei der Dekarbonisierung, die den ländlichen Siedlungsräumen nicht zur Verfügung stehen. Wir müssen daher den Begriff der „Urbanisierung“ exakter definieren und uns darauf beschränken, diesen Begriff nur für die Ausbreitung urbaner Strukturen in Relation zu geringer bebauten „rural areas“ zu verwenden.

Die UN spricht von „Urbanization“, um damit statistisch belegbare Grundlagen bereitstellen zu können. So sollen die Entwicklung der bestehenden Stadträume besser

verfolgt und global gültige Ziele formuliert werden können (**„Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable“**).¹² Der Ausdruck Urbanization der UN beschreibt den „Grad der Urbanisierung“ auf der Erde, eine Aussage über die Art oder Qualität dieser „Urbanisierung“ ist damit aber nicht gegeben. Allein schon die Aufgabe, die urbanen Agglomerationen von der Einwohnerdichte her zu definieren, und damit von den so genannten „rural areas“ zu unterscheiden, hat sich als schwieriger herausgestellt, als erwartet.

Die UN stellen fest, dass **„regrettably, in most countries, especially those in the developing world, the economic value of urbanization is being undermined by unplanned and spontaneous urbanization.“**¹³ Zusammenfassend kommen die UN zu dem Ergebnis, dass **„unplanned and spontaneous urbanization“**, viele der Entwicklungschancen zunichtemacht, die die Effizienz der Städte eröffnen. Schon die Daten zur Bevölkerung in „urbanen“ Räumen differieren: Die Angabe der 9 % in „suburban grid“¹⁴ kann z. B. nicht gleichgesetzt werden mit der „Suburbia“, wie wir sie beschreiben, denn die numerische Erfassung über „grid“, „dense“ oder „urban“ kann das Phänomen des „Suburbanen“ nicht ausreichend abbilden. Der Anteil der in suburbanen Agglomerationen lebenden Bevölkerung Asiens und besonders Afrikas ist noch einmal schwerer zu fassen als der in Europa.

Der globale ökonomische Mehrwert der „Urbanisierung“ ist unter der Prämisse zu betrachten, dass die Einbeziehung der suburbanen Räume zu den Problemen der Städte führt, dass aber dichte Städte eher Teil der Lösung sind und nicht das Problem. Die dicht bebauten „urban centres“ mögen zwar da und dort ihre Schwächen haben, in Relation zu den dystopischen Zuständen der suburbanen Auswüchse haben sie aber die besten Voraussetzungen, mit ihrer Resilienz auch die Klimakrise zu bewältigen. Der verlässlichste Indikator in Sachen CO₂-Emissionen ist die Einwohnerdichte, denn je höher die Einwohnerdichte, desto geringer sind die CO₂-Emissionen pro Kopf.¹⁵ Nicht die „Stadt“ als Ganzes oder die Urbanisierung als solche sind daher der Treiber für zusätzlichen Energiebedarf und Treibhausgasemissionen, die größten Verursacher sind in ganz bestimmten Zonen der urbanen Räume zu suchen. „Stadt“ ist eben nicht gleich „Stadt“, und wie wir schon beschrieben haben, wird die Definition allein nach der Einwohnerdichte nicht genügen. So ist die EU mit ihrer Einteilung der Einwohner*Innen innerhalb der Städte nach „urban centres“, „dense urban“, „semi-dense urban“ und „suburban grid“ - Zonen zumindest für Europa schon zu etwas anderen Ergebnissen gekommen als die UN. Wenn wir die beschriebene Kategorie des „Suburbanen“ in den Versuch einer globalen Erfassung der „Urba-

zation“ mit einbeziehen, lebt der überwiegende Teil der Weltbevölkerung heute in suburbanen Räumen. Der gerne als „urban“ beschriebene Lebensstil kann deshalb nicht mit der **„urban population“** und dem **„level of urbanization“** der UN verglichen bzw. gleichgesetzt werden, da die UN, um den Urbanisierungsgrad der Menschen zu beschreiben, die Bevölkerungsdichte als einziges Kriterium heranzieht und allein diese Zahl betrachtet. Diese „Urbanization“ beschreibt die Lebensbedingungen von „rural“ und „urban“ mit der Feststellung, dass die Effizienz eines urbanen Lebens der globalen Entwicklung sozial und ökonomisch bessere Chancen bietet als das Leben auf dem „Land“.

Die Vereinten Nationen haben **„17 Sustainable Development Goals“** zu Überlebensfragen der Menschheit deklariert. Im Goal Nr. 11, **„Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable“**, sind humanistisch geprägte Ziele für die Entwicklung von urbanen Räumen definiert, wobei nicht zwischen „cities“ und „human settlements“ differenziert wird. Inklusion, Sicherheit, Widerstandskraft und Nachhaltigkeit sind als Ziele unbestreitbar, die Chancen, diese Ziele zu erreichen, sind aber für Städte („cities“) weitaus größer als für den Rest der urbanen Räume, den die UN unter dem Sammelbegriff „human settlements“ zusammengefasst hat. Diese Zielfestschreibung macht es umso notwendiger, hinsichtlich der möglichen Methoden und Eingriffe zur Erreichung dieses Zieles, zwischen „cities“ und „human settlements“ zu unterscheiden. Etwa bis zum Jahr 1900 stehen Städte wie von selbst unter den Vorzeichen/Prämissen der Inklusion, Sicherheit, Resilienz und Nachhaltigkeit, obwohl bei ihrer Planung meist völlig andere Ziele verfolgt wurden (seien sie nun feudal-repräsentativ, militärisch oder ökonomisch bestimmt gewesen). Erst der hypertrophe Bruch des 20. Jahrhunderts mit der so genannten „autogerechten Stadt“ (dieser Begriff wird später in einem eigenen Kapitel genau erläutert) hat sich über bestehende Städte und andere menschliche Niederlassungen „gestülpt“ und „human settlements“ in weltweit sehr unterschiedlicher Form entstehen lassen. Und wie auch immer wir diese „human settlements“ dann nennen, die räumliche Ausdehnung, die durch die motorisierte Mobilität möglich geworden ist, haben sie genauso gemeinsam wie die Defizite, die wir bereits nachgewiesen haben und weiter unten noch genauer kennenlernen werden.

In unserer Untersuchung ist der Begriff „Urbanisierung“ mit einer Vielzahl anderer Phänomene verknüpft, die ihn von der „Urbanization“ der UN unterscheidet. „Urbanisierung“ wird von uns als der Begriff eines Veränderungsprozesses verstanden, der ein „upgrade“ von suburbanen Zuständen hin zu mehr „urbanen“ Bedingungen

beschreibt, welche nach einer Phase der baulichen Konsolidierung eine Verbesserung der Lebensqualität der Bewohner*innen ermöglichen. Die urbanisierten Teile der Städte erfüllen bereits heute beste Voraussetzungen für das Erreichen der Ziele der UN, sie sind durch Jahrzehnte, teilweise sogar Jahrhunderte lange Nutzung zu der Qualität gelangt, die wir heute sogar als touristischen Wert, ja als „Ware“ oder „Konsumgut“ anerkennen und die wir deshalb auch für zukünftige Urbanität heranziehen können. Was immer wir für ein „upgrade“ des miserablen Urbanitätsgrades der „autogerechten Städte“ heranziehen werden, ist uns bereits durch die bestehenden historischen Städte bestens bekannt. Wir können es nehmen und einfach weiterentwickeln. Bereits während der Transformationsprozesse des 20. Jahrhunderts haben sich die bestehenden Städte in einer Form als resilient erwiesen, die heute weltweit als modellhaft anerkannt und nachgefragt ist und sich sogar für die nachträgliche Implementierung massiver technischer Entwicklungen wie U-Bahnen als geeignet erwiesen hat. In den letzten Jahrzehnten hat sich herausgestellt, dass sogar die Integration einer alltagstauglichen Mobilität bestens bewältigbar ist, ein Nachweis, den wir für die „autogerechte Stadt“ noch zu erbringen haben werden. Der hemmungslose Gebrauch von motorisiertem Individualverkehr wird bei der Bewältigung der Dekarbonisierungs-Frage an erster Stelle stehen, und die Transformation der Mobilität wird in der „autogerechten Stadt“ mit der öffentlichen Wahrnehmung des Klimawandels einhergehen. Das Engagement und der mediale Druck der jüngeren Generation („Fridays for Future“) treibt die Politik zur Bewältigung der Klimakrise an, obwohl es heute weltweit noch Förderungen für fossile Energieträger von insgesamt 5 Billionen Dollar gibt. Erst wenn diese Förderungen entfallen, wenn fossile Treibstoffe wegen ihres CO₂-Ausstoßes nicht mehr zugelassen sein werden und sich auch der Ersatz der fossilen Antriebe in Form von alternativen Antriebssystemen als ungenügend herausgestellt hat, werden wir gezwungen sein, Antworten zu finden, wie wir in den vom Automobil abhängigen Stadtteilen leben werden können.

Meinen persönlichen Erfahrungen bei der Bearbeitung stadträumlicher Erweiterungen mit Wohn- und Siedlungsprojekten und Bildungsbauten war gemeinsam, dass ihr Profil meist zu spät mit ihrem urbanen Kontext konfrontiert wurde. Die so genannte „Anbindung“, das ist die Erreichbarkeit im urbanen Zusammenhang eines Bauprojekts, ist in der Welt der Fachexperten und der Hoheitsverwaltung ein Teil der Standortuntersuchung, gleichwertig jedem anderen technischen oder ökonomischen Kriterium. Bei neuen Bauprojekten der letzten drei Jahrzehnte war die individuelle Mobilität niemals ernsthaft in Frage gestellt worden und für Entscheidungen