

- **stadt.labor – Plattform zur kritischen Stadtentwicklung** - <https://www.stadtlabor.ch> -

Die Stadt am Scheideweg

Posted By *laboradmin* On August 14, 2010 @ 6:49 pm In Standortmarketing,Verkehr | [Comments Disabled](#)

Über die fragwürdige Attraktivität der städtischen Zentren in Zeiten der grenzenlosen Mobilität und der Just-in-time-Logistik.

Rainer Fischbach

Im letzten Jahrzehnt des ausklingenden 20. Jahrhunderts schien die Menschheit kurz davor zu stehen, der Erdschwere zu entfliehen: Die gleichzeitige Herausbildung und Verschmelzung des einen Marktes und des globalen Kommunikationsnetzes sollte Raum und Zeit aufheben, eine neue, schwerelose Ökonomie hervorbringen und letzten Endes räumlich-materielle Bewegungen und Verdichtungen von Akteuren und Artefakten, also Verkehr und Städte überflüssig machen. Vor dem Hintergrund solcher Erwartungen betrachtet, begann das 21. Jahrhundert desillusionierend: Der Kollaps der beiden World-Trade-Center-Türme am 11. September 2001 verdichtete ikonisch den der New-Economy-Blase an den Wertpapiermärkten. Die sich längst dem Ätherischen zurechnende Finanzsphäre musste erkennen, dass sie in Bergen von Stahl, Zement und Plastik gefangen blieb. Ein noch deutlicheres Zeichen der materiellen Abhängigkeit setzte jetzt die Überflutung von New Orleans: Die Menschheit bleibt mit allem, was sie hervorbringt, Teil der Natur, vor deren Unbilden sie sich nur innerhalb gewisser Grenzen zu schützen vermag; wobei die zunehmende Frequenz und Heftigkeit, mit der die Naturgewalten – offenkundig auch als Folge der unbeherrschten Naturbeherrschung – auftreten, diese Grenzen immer enger ziehen. Wie viel Schutz die technischen Artefakte gewähren und welche organisatorischen Antworten auf deren Versagen vor den Naturgewalten eine Gesellschaft zu geben vermag, hängt jedoch entscheidend von deren Verfassung ab. Das Bestürzende an der Flut von New Orleans ist die soziale Katastrophe, die in der Naturkatastrophe aufscheint.

Wo viele Menschen sich auf engstem Raum zusammenfinden, wächst auch die Zahl der potenziellen Opfer von Katastrophen. Die Attraktivität der urbanen Dichte besteht darin, dass dort die Chancen, ein spezielles Produkt oder einen speziellen Dienst zu kaufen oder zu verkaufen, die entscheidende Information, die passenden PartnerInnen für ein Projekt, die MitstreiterInnen für was auch immer, die neue Freundschaft oder die grosse Liebe zu finden, besser sind als in der ländlichen Zerstreuung. Doch diese Externalitäten, wie die Ökonomen solche aus dem Zusammentreffen von vielen einzelnen Handlungen entstehenden Effekte nennen, haben nicht nur eine lichte, sondern auch eine dunkle Seite. Neben der Umweltbelastung wächst in der Agglomeration die Chance, ausser den gesuchten Dingen und Menschen auch den ungesuchten zu begegnen: der neusten Infektionskrankheit, dem nächsten Amokläufer oder Suicide Bomber; wobei der zunehmende Verkehr zwischen den Agglomerationen ebenfalls diese Chancen steigert.

Schon das Wachstum der Städte und des Handels im Hochmittelalter schuf nicht nur die Voraussetzungen für steigenden Wohlstand und eine verfeinerte Kultur, sondern auch für das Wüten des Schwarzen Todes.

Urbane Agglomerationen sind besonders verwundbar, weil sie vor Gefahren weder davonlaufen noch sich verstecken können und vor allem, weil sie aus sich heraus nicht lebensfähig sind: Sie brauchen eine Umwelt, die sie einerseits mit Gütern versorgt und andererseits ihren Abfall aufnimmt. Im Zeitalter der Just-in-time-Logistik, in dem der Handel so wenig Lagerhaltung betreibt wie die Industrie, muss der Zustrom von Gütern unterbrechungsfrei erfolgen, wenn keine Versorgungslücken auftreten sollen. Und ohne die dauernde Zufuhr von genügend Treibstoff kommt er schnell zum Erliegen. Es sind die Infrastrukturen: die Strassen, die Wasserversorgung, die Kloake, die Elektrizitätsversorgung, die Eisenbahn, das Tram, die Metro, die Schaltstellen der Logistik, das Telefonnetz und schliesslich auch das Internet, die die Stadt hervorbringen, indem sie den Austausch in ihrem Inneren und mit ihrer Umgebung ermöglichen; wobei jeder neue Typ von Infrastruktur Reichweite, Geschwindigkeit oder Umfang dieses Austauschs vergrösserte und damit die Voraussetzungen für eine neue Phase der Stadtentwicklung schuf. Eines der grossen Risiken der gegenwärtigen Phase besteht darin, dass sie die Stadt auf eine Gestalt und eine dadurch implizierte Form des Stoffwechsels mit der Natur festlegt, die weder zu verallgemeinern noch dauerhaft aufrechtzuerhalten sind. Als extremes Beispiel dafür mag Los Angeles gelten, eine Stadt, die eine irrationale und destruktive Form der Siedlung und der Fortbewegung bis zum Äussersten kultiviert.

Die fundamentalen Risiken, die Gestalt und Stoffwechsel der Stadt in sich bergen, haben sich in den letzten Jahrhunderten nicht vermindert. Vielmehr hat der technische Fortschritt sie vergrössert. Seit die Artillerie die Befestigung vom Status einer militärischen Infrastruktur zu dem eines Steinbruchs und schliesslich zur Touristenattraktion beförderte, lag der militärische Schutz der Städte zunächst bei einer fragilen Vorne- beziehungsweise Vorwärtsverteidigung und dann mit dem Aufkommen der Luft- und der Raketenwaffen bei einer nicht minder fragilen politischen Einhegung des Krieges. Der Zweite Weltkrieg mit Coventry, Dresden und Hiroshima, die Kolonialkriege davor und danach bezeugen die begrenzte Wirksamkeit dieser Einhegung. Vor allem bei den Menschen ausserhalb Europas und Nordamerikas existiert ein klares Bewusstsein von der fundamentalen Asymmetrie des Schreckens, die zwischen ihren technisch rückständigen Ländern und denen dort besteht.

Während die wachsende Leistungsfähigkeit der Technik die Reduktion vieler Infrastrukturen auf eine schwindende Zahl von zentralen Transport-, Schalt- und Kontrolleinheiten gestattet, sorgt der Imperativ der Profitabilität, der mit ihrer Privatisierung in den Vordergrund tritt, dafür, dass von diesen Möglichkeiten in einer Weise Gebrauch gemacht wird, die eine erhöhte Verwundbarkeit zur Folge hat. Schon der Ausfall einer Ortsvermittlungsstelle kann hunderttausende vom Telefonnetz abschneiden. Der Mobilfunk wäre durch die Ersatzfunktion überfordert. Auch das angeblich so robuste Internet hängt an wenigen zentralen Knoten. Der überregionale Postverkehr geht in Deutschland über ein einziges hochautomatisiertes Logistikzentrum. Inzwischen tendieren die politisch Verantwortlichen wie auch die Betreiber von Infrastrukturen dazu, deren genaue

Auslegung lieber zu verbergen, weil sie schon deren Diskussion für riskant halten.

Bisher scheinen Attentäter entweder die Verwundbarkeit, die sich hier verbirgt, übersehen oder die Schwierigkeit der detaillierten Planung, die ihre Ausnutzung erfordert, gescheut zu haben. Doch das muss ja nicht so bleiben. Sichtbare Zusammenballungen von Menschen sind immer noch die leichtesten Ziele. Massenverkehrsmittel mit vielen Zugangs- und Kreuzungspunkten wie Busse und Bahnen lassen sich nicht in derselben Weise überwachen wie Flugzeuge und Flughäfen. Die Wahrscheinlichkeit, durch ein Attentat umzukommen, ist zwar immer noch ungleich geringer als die, einem ganz banalen Verkehrsunfall zu erliegen, doch die durch Politik und Medien geschürte Sicherheitspanik soll wohl die Akzeptanz von Einschnitten in die persönlichen Rechte herbeiführen wie sie zum Beispiel die extensive Videoüberwachung von öffentlichen Räumen darstellt. Die hilft zwar nicht gegen Attentäter, die niemand als solche kennt, doch zerstört sie ein Charakteristikum der modernen Stadt: die Freiheit, sich unbeaufsichtigt zu bewegen und zu kommunizieren.

Entgegen allen Ankündigungen ihres Todes erweisen sich die Städte als höchst vital und wachsen weiter – auch über die Grenzen hinaus, jenseits deren die Modelle der neoklassischen Ökonomie die Kosten den Nutzen der Ansiedlung dort übersteigen sehen. Dies nicht allein deshalb, weil dieser Prozess nur unter erheblichen Friktionen umkehrbar wäre – was Kräfte erforderte, die gegenwärtig höchstens eine zivilisatorische Katastrophe freizusetzen vermöchte – sondern an den Externalitäten der Agglomeration und der mit ihr in Wechselwirkung stehenden Infrastrukturen des Verkehrs und der Telekommunikation. Deren distanzverkürzende Kräfte erfassen keineswegs gleichmässig den gesamten Raum, sondern selektiv einzelne Zonen viel stärker als andere, wodurch sie jenen zunehmend polarisieren.

Je mächtiger, weiter und schneller der Brückenschlag, den eine Infrastruktur leistet, desto seltener die Zugangspunkte und desto stärker unter dem Imperativ der Profitabilität der Zwang, sie vor allem dort anzulegen, wo die NutzerInnen nicht nur zahlreich, sondern auch möglichst zahlungskräftig sind. Die Profitlogik verstärkt die Ökonomie der Dichte, der die Infrastrukturen unterliegen, wobei Dichte eben nicht allein Dichte der Bevölkerung, sondern des Einkommens und Vermögens bedeutet. Diese Logik reproduziert den Gegensatz, der bisher primär der zwischen Stadt und Land war, innerhalb der Stadt und auch innerhalb des Landes. Sie zersplittert den Raum in beziehungslos nebeneinander liegende bevorzugte und vernachlässigte Zonen; wobei die übergreifende Infrastruktur nicht mehr den Raum erschliesst, sondern Tunnels zwischen den bevorzugten Zonen bereitstellt. Zwischen den sich abschliessenden Zitadellen des Wohlstands – Stichworte sind hier Gated Communities, überwachte Shopping Malls und Geschäftsbezirke – entstehen auch in den industrialisierten Ländern immer mehr Zonen, die hinter den dort schon erreichten zivilisatorischen Standards der Wohnverhältnisse, der öffentlichen Hygiene, der technischen und sozialen Infrastruktur zurückbleiben sowie durch ihre Lage den natürlichen und zivilisatorischen Risiken gegenüber oft besonders exponiert sind. Dort fordern auch Epidemien und Naturkatastrophen, wie zuletzt in New Orleans zu sehen war, die zahlreichsten Opfer. Angesichts der Risiken, die die Zukunft birgt, werden die Städte nur lebensfähig bleiben, wenn sie den Tendenzen gegensteuern, die ihre ökologische und technische Fragilität erhöhen sowie ihre

soziale Zersplitterung vorantreiben. Auch die Geiseln früherer Jahrhunderte wie Pest und Cholera wurden primär durch gesellschaftlichen, sekundär durch technischen und zuletzt erst durch medizinischen Fortschritt besiegt: Zentral waren öffentliche Hygiene und verbesserte Lebensbedingungen für die Massen. Der Stadt und ihrem Stoffwechsel eine zukunftsfähige Gestalt zu geben, verlangt auch heute wieder sozialen Ausgleich und eine durchsetzungsfähige öffentliche Hand. Diese muss Infrastrukturen schaffen, die die Stadt als öffentlichen Raum wiederherstellen und das Leben aller auf eine gemeinsame, tragfähige – und das heisst: seine Naturvoraussetzungen respektierende – Basis stellen sowie organisatorische und politische Vorkehrungen zu seinem Schutz treffen. Dies sind unteilbare öffentliche Güter, die nur eine Politik schaffen kann, die eine solidarische Gesellschaft zum Ziel hat. Der Reststaat, den sich die Eigentümergesellschaft noch leisten mag, kann im Fall der Katastrophe nicht mehr als schiessen lassen auf die, deren Leben er nicht zu schützen vermag, sobald sie anfangen, sich in der Not selbst zu holen, was ihnen vorenthalten wurde.

Vom Autor erscheint soeben «Mythos Netz», das unter anderem dem Zusammenhang von städtischer Dichte und den Infrastrukturen des Verkehrs und der Telekommunikation nachgeht.

Rainer Fischbach: «Mythos Netz». Rotpunkt Verlag. Zürich 2005. 304 Seiten. 36 Franken.

Wochenzeitung, 13.10.2005

Article printed from stadt.labor – Plattform zur kritischen Stadtentwicklung:
<https://www.stadtlabor.ch>

URL to article: **<https://www.stadtlabor.ch/die-stadt-am-scheideweg/>**

Copyright © 2010 stadt.labor - Plattform zur kritischen Stadtentwicklung.