

Den Tiger reiten

Sabine Kraft

Als Göderitz, Rainer und Hoffmann an der Wende der 50er zu den 60er Jahren mit der 'gegliederten und aufgelockerten Stadt' dem Zeitgeist ein neues städtebauliches Gewand verpaßten und Reichow mit seinem hübschen Verästelungsdiagrammen vorführte, wie der Verkehr kreuzungsfrei und reibungslos durch die autogerechte Siedlung fließen könne, wurde der Zusammenhang zwischen Auto und Raumstruktur bewußt thematisiert und war gewollt. Es war die Zeit der beginnenden Massenmotorisierung, des hoffnungsvollen Aufbruchs in die automobilen Zukunft. Das Einfamilienhaus im Grünen und das Automobil bildeten eine fast symbiotische Kombination, die für die Demokratisierung des wachsenden Wohlstands, die Verallgemeinerung des Fortschritts stand, kurz für die breite Teilhabe an den Versprechen der Moderne.

Gar so neu, gemessen an den weit fortgeschrittenen amerikanischen Verhältnissen, war dieses städtebauliche Leitbild zwar nicht, Reichows Arbeit entstand bereits während des Dritten Reichs und die Parallelen zu Frank Lloyd Wrights Broadacre City sind offensichtlich, auch bleibt die kompromißlose Radikalität, mit der in Le Corbusiers Ville Contemporaine oder Plan Voisin dem Auto Platz geschaffen wird, unübertroffen. Doch signalisierte im europäischen Rahmen die gegliederte und aufgelockerte und später die autogerechte Stadt, was Movens künftiger Entwicklung werden sollte: Das Auto avancierte zum Spiritus rektor des Städtebaus, spielte die Rolle des Katalysators, an dem sich urbanistische Konzepte schieden und erwies sich als Sprengsatz historischer Stadtstrukturen – dort, wo das 19. Jahrhundert mit seinen Verwaltungs- und Erziehungsanstalten nur insulär in bestehendes Gewebe einbrach und auch der 2. Weltkrieg die zugrunde liegenden jahrhundertealten Parzellierungsmuster nicht antasten konnte, wurden nach dem Diktat des neuen urbanistischen Paradigmas solche Grenzen buchstäblich überfahren.

In den 60er Jahren blieb der Zusammenhang zwischen Automobil und Raumstruktur als urbanistische Stellgröße präsent. Die sich abzeichnende 'Verflüssigung' des Raums infolge der Automobilität wurde als positive Entwicklung gewertet und durch extensiven Autobahn- und Straßenausbau befördert – der Beginn der sich spiralförmig hochschaukelnden Wechselbeziehung von Infrastrukturangebot und Motorisierungsgrad. Doch wäre es zu kurz gegriffen, hier nur über die paradiesischen Zeiten der Verkehrsplanung zu sprechen.

Das prozeßorientierte Denken jener Dekade, ob als Kybernetik auf wissenschaftliche oder als Aktionskunst auf gesellschaftliche Verkrustungen zielend, fand in Mobilität und städtischer Dynamik seine Entsprechung. Die Dimension der Zeit und ihre Verräumlichung in der Bewegung – kinetische Experimente faszinierten bereits die Moderne nach dem 1. Weltkrieg – trat nun in architektonischen und urbanistischen Konzepten ergänzend und konkurrierend zu den statischen Dimensionen des Raums und der Struktur. So interpretiert Louis Kahns Plan für Philadelphia die Stadt als 'Bewegungsstruktur'. Sein hierarchisch konzipiertes Verkehrsnetz benutzt die Zirkulation des Wassers als Metapher für den städtischen Stoffwechsel. Auch im Plan der Smithsons für Berlin ist die Infrastruktur, nicht die Bebauung, der Modus operandi hinsichtlich Mobilität, Wandel und Wachstum. Zur selben Zeit beschäftigten sich Appleyard, Lynch und Myer mit dem Verhältnis von Bewegung und visueller Wahrnehmung

aus der Sicht des Autofahrers, um adäquate Kriterien für die Anlage von Straßen zu gewinnen. Die Parallelen zwischen einer filmischen Sequenz und dem Vorbeigleiten der Umwelt ab einer bestimmten Geschwindigkeit erschließen das Medium des Films als ultimative Quelle der raum-zeitlichen Inszenierung von Bewegung. Venturis spätere Analyse des Strips von Las Vegas ist ohne den szenischen Vergleich mit einer Kamerafahrt kaum zu würdigen.

In den utopischen Visionen und Konzepten der 60er Jahre, Abkömmlinge eines überschäumenden Technikoptimismus, machen sich die Städte selbst auf den Weg, um als biotechnische Organismen auf dem Wasser, submarin, unter der Erde, in luftiger Höhe und schließlich im Weltraum zu siedeln – als in der Bewegung erstarrte Helix oder Trichter, als agglutinierende Cluster, endlos addierbare Raumstrukturen etc. Es sind die gigantischen Vorfahren der Cyborgs – noch ohne die elektronische Verfeinerung der Sitten. Vergleichsweise harmlos mutet demgegenüber Jellicoes Motopia von 1961 an, bei dem die Straßen den Erdboden verlassen haben und auf den Gebäuden lagern, während die Bebauung an jeder Kreuzung einen Kreisverkehr bildet. Auch der Wohnungsbau wird in den Strudel der Bewegung gezogen: Ob Habrakens flexible Wohngrundrisse auf der Grundlage einer frei aufteilbaren Primärstruktur oder Archigrams sich ständig wandelnde Wohnhülle, das Living, der Versuch des räumlichen 'Nachfahrens' zeitlich bedingter Veränderungen bleibt derselbe. Eine geradezu frappierende Ähnlichkeit mit dem Automobil weist die bewegliche Raumzelle des Metabolismus auf, die bei jedem Umzug mitfährt und anderen Orten wieder in einer Primärstruktur 'geparkt' wird.

Viel von den damaligen Vorstellungen ist Wirklichkeit geworden bzw. die Wirklichkeit hat die Visionen 'auf der linken Spur' überholt. Wir haben heute eine räumlich entkoppelte, großmaßstäblich zerstreute Stadt- und Siedlungsstruktur, deren konstituierendes Prinzip Mobilität ist. Funktionale, soziale und ökonomische Zusammenhänge bilden sich nicht mehr in physischen Mustern ab, sondern werden jeweils erst in der Bewegung erfahren und über den Transport hergestellt. Räumliche Nähe und direkte Nachbarschaft verlieren zunehmend an Bedeutung, während Entfernung eine rein zeitliche Kategorie wird. Und da liegt auch das Dilemma: Wenn Mobilität die Grundlage gesellschaftlicher Austauschprozesse ist und sie an ihrer Umsetzung in Verkehr zu ersticken droht, beschreibt das nicht ein lästiges Ärgernis, sondern geht an die Substanz.

Gleichzeitig ist die gesellschaftliche Liebesbeziehung mit dem Automobil von einer gewissen Ernüchterung getrübt. Einen ersten Wechsel des Klimas markierte der Schock, den die Energiekrise von 1973 auslöste. Aber erst die postmoderne Wende der 80er Jahre mit der Ökologiebewegung im Gefolge hat – zumindest in Deutschland – nach dem neuen Prinzip der Nachhaltigkeit die Autofahrer mit einem schlechten Gewissen auszustatten versucht. Dem öffentlichen Personen(nah)verkehr – bis dato eher von Streckenabbau und sinkender Frequenz bedroht – wurde nun die Rolle des Deus ex machina zugespielt, der aus der verfahrenen Situation heraushelfen soll. So kann man sich in kommunalpolitischen Auseinandersetzungen mitunter nicht des Eindrucks erwehren, daß die Vernunft sich einzig und allein auf Schienen fortbewege. Das ist natürlich Unsinn: So wie die konzentrische Stadtentwicklung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ohne die Eisenbahn und die innerstädtischen Schienennetze nicht denkbar ist, so ist die flächig verteilte Siedlungsstruktur, die sich in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts herausgebildet hat, vorrangig dem Automobil und seiner der Schiene überlegenen Fähigkeit der Flächenerschließung geschuldet – auch in Europa. Das wird in den Diskussionen um alternative Verkehrssysteme gern vergessen.

Aber selbst wenn eine Verlagerung der entfesselten Mobilität auf den öffentlichen Verkehr wünschenswert wäre, es ginge nicht, auch mittelfristig nicht. Als ob eine Entwicklung,

die mehr als ein Vierteljahrhundert den Individualverkehr befördert hat, so einfach umkehrbar wäre. Dazu ist der Verkehrssektor aufgrund der immensen Investitionen selbst zu unbeweglich. Los Angeles und die 'unendliche Geschichte' des Baus einer U-Bahnlinie sind hierfür ein extremes Beispiel.

Und ist es überhaupt wünschenswert? Ein dezentral einsetzbares, räumlich und zeitlich flexibles Verkehrsmittel gegen ein zentral verwaltetes Transportsystem einzutauschen, bei dem im Zweifelsfalle die Tendenz zur Bürokratisierung über Service und Kundenfreundlichkeit obsiegt? Doch das sind hypothetische Fragen. Ein Verkehrsmodell nach japanischem Vorbild – zweimal täglich ein bis zwei Stunden in einem Vorortzug Wange an Wange mit Fremden verbringen – scheitert bereits an mangelnder kultureller Akzeptanz. Die Abstimmung, in dem Fall nicht mit den Füßen, sondern mit den Rädern, ist eindeutig. Weder Stau oder das Stop-and-go der Rush-hour – neuerdings umgedeutet als persönliche Entspannungszeit im Wechsel von den Anforderungen der einen zu denen der anderen Sphäre –, noch die ständig wachsenden Kosten von Unterhalt und Betrieb eines Wagens haben die steigende Motorisierungskurve brechen können.

Nach wie vor heften sich Konnotationen an das Automobil jenseits seiner Funktion als Transportmittel. Dabei verschmelzen überkommene mit modernen Bedeutungsinhalten zu einer neuen Synthese. So verbindet sich in der Auto-Mobilität, der Selbst-Beweglichkeit, der Aspekt der sozialen Gleichstellung – Freizügigkeit und frei gewählte Bewegung waren immer ein Privileg der herrschenden Klassen – mit der Tendenz der fortschreitenden Individuation zu einem eigenen Charakteristikum der modernen Gesellschaft. Oder, wenn wir uns in unserer Sphäre, der Architektur, umschauen, wo gibt es eine genialere Verwirklichung des Traums der Moderne, 'drinnen auch draußen' zu sein, als mit der Raumblase Automobil? – Oder welche multimediale Inszenierung bietet Kino live plus Geruchssensationen plus Geschwindigkeitsrausch?

Um keine Mißverständnisse aufkommen zu lassen: Die Kritik am Auto ist nur allzu berechtigt und sie steht vor dem Problem, wie Otl Aicher es formulierte, 'der schwierigen Verteidigung des Autos gegenüber seinen Anbetern'. Sie läßt sich unter zwei Aspekten subsumieren:

1. Das Auto ist schlichtweg technologisch rückständig, trotz Airbag, immer neuer elektronischer Gadgets und immer weiter ausgereizter Geschwindigkeitsleistung. Die Antriebstechnologie – zentral für Umweltbelastung und Energieverbrauch – stammt de facto aus dem 19. Jahrhundert, und bereits damals gab es eine Reihe von Alternativen wie Dampf- und Elektroantrieb, bevor der Verbrennungsmotor sich als einziges Modell durchsetzte. Allein vom Stand der Technik her betrachtet, müßte das Auto keine Dreckschleuder sein, und es gibt auch durchaus keinen technischen Sachzwang in Form hohen Energieverbrauchs.

2. Der Umgang mit dem Automobil ist wenig emanzipiert, immobil. Das wirkt sich auf Auslastung, Platzverbrauch und mangelnde funktionale Spezifizierung aus. So ist es genauer betrachtet einfach absurd, 2 – 3 Tonnen Metall und Kunststoff durch die Gegend zu transportieren, um eine Person von, sagen wir, 80 kg Körpergewicht von A nach B zu bewegen. Auch wenn das 'Beamen', der pure Energie-Materie-Transport, leider eine geniale Erfindung der Science fiction bleiben wird, etwas effektiver ginge es schon. Auf dem Markt durchgesetzt hat sich der Typ der 'Rennreiselimousine'¹, des Autos für alle Eventualitäten. In 90 % der Fälle wird es für immer denselben Zweck genutzt. Am Kern des Problems, der Auflösung der Objektfixierung in Servicementalität, setzen neuere Mobilitätskonzepte an: das Auto als ein technisches Gerät, das, je nach Art der Anforderung ausgestattet, die Serviceleistung Mobilität erbringt – als Kleinwagen oder Klein-

bus, Reisekutsche, Lastesel oder Shuttledienst. Besonders letzterer definiert das 'Missing link' zwischen öffentlichem und Individualverkehr und vereint die Vorteile beider Verkehrssysteme.

Soweit kurz umrissen die Hintergründe für die Zusammenstellung eines ARCH⁺ Heftes zum Thema Mobilität, das den Schwerpunkt auf das Automobil legt. Mit der Erinnerung an die optimistischen Anfänge der Massenmotorisierung und die ideensatte Aufbruchstimmung der 60er Jahre verbindet sich natürlich eine bestimmte Absicht: Nicht, daß es um ein Remake gehen könnte oder ein Anknüpfen an den noch ungebrochenen Technikglauben, doch ist mit der Ernüchterung auch der Elan verloren gegangen, sich aktiv mit den raumwirksamen Folgen der Mobilität auseinanderzusetzen. Das Auto bzw. die Anforderungen, die es stellt, tauchten danach in der Stadtplanung nur noch als vorausgesetzte und gesetzlich zementierte Sachzwänge auf – die Stadtplanung hatte sich freiwillig unter das Primat der Verkehrsplanung gebeugt.

In diese Situation ist neuerdings wieder Bewegung gekommen. Der frische Wind weht aus den Niederlanden, dem dichtest besiedelten Land Europas. Die Niederländer, von alters her Meister im Umgang mit knappen Ressourcen und deren wundersamer Vermehrung sind offensichtlich alarmiert von der Vorstellung, daß von ihrem Land buchstäblich nichts übrig bleibt, wenn der Suburbanisierungsprozeß ungebrochen voranschreitet. Ausgelöst durch die Sorge, daß die sprawlende 'Randstad' ihr grünes Herz erstickt, wird über die zukünftige Entwicklung des Landes so radikal diskutiert, als gäbe es weder Konstanten noch Parameter, nur Variable. Projekte, die in ihrer Megalomanie den 60er Jahren in nichts nachstehen, beschäftigen sich mit den Möglichkeiten der Re-Organisation ganzer Regionen, wobei vor allem punktweise Verdichtung im großen Maßstab als die Chance betrachtet wird, Resträume von Natur – wie künstlich auch immer – zu erhalten. In diesem Kontext wird auch die Verkehrsinfrastruktur mit den Augen der Knappheit neu betrachtet und als immenses Flächenreservoir entdeckt. Die Erschließung dieses Reservoirs bedeutet nicht weniger, als daß die strikte funktionale Trennung des fließenden Verkehrs hinterfragt und zur Disposition gestellt wird, die bislang, wenn auch in der Praxis häufig unterlaufen, unstrittige planerische Doktrin war.

Die Radikalität dieses Ansatzes, der im Versagen die weiterführende Perspektive sieht und den Regelbruch zum Programm macht, ist ausgesprochen hilfreich: So hat die funktionale Trennung des Verkehrs – immer auch mit dem notwendigen Schutz der anderen Nutzungen begründet – zugleich dem Automobil freien Entfaltungsspielraum gegeben und seine Unverträglichkeit mit den anderen Nutzungen nicht gemildert, sondern verstärkt. Im selben Maße sind auch die statischen und 'dynamischen' Strukturen der Stadt auseinandergefallen, und dieser Auflösungsprozeß ist nach wie vor progressiv. Die logische Schlußfolgerung daraus ist, das Auto zu re-integrieren, räumlich und organisatorisch, neue Raumverbindungen mit ihm einzugehen und Schnittstellen anders zu organisieren. Zweifellos würde eine solche Einbindung als erstes eine Vielzahl harter Nutzungskonflikte produzieren, die neu auszutragen wären, auf der anderen Seite jedoch erscheint sie als einzig erfolgversprechende Strategie einer unvermeidlichen Domestizierung des Autos.

Hier werden sowohl die Parallelen als auch die grundlegenden Unterschiede zu den 60er Jahren deutlich: Die Planungen im großen Maßstab erinnern durchaus an jene Dekade, auch bildet das reziproke Verhältnis zwischen Mobilität und Siedlungsstruktur wieder den Ausgangspunkt konzeptueller Überlegungen, und die Bedeutung, die der technischen Machbarkeit von Zukunft zugemessen wird, ist nicht gar so anders – diesmal allerdings nicht mit naiver Hoffnung besetzt, sondern als unumgängliche Notwendigkeit vorausgesetzt. Aber damit endet jede Ähnlichkeit. Statt Entfesselung

der Mobilität geht es um ihre Steuerung, statt Freisetzung des Autos um seine Zügelung, statt Zerstreuung um Verdichtung, statt Auflösung um großmaßstäbliches Zusammenbinden, statt Extensivierung um Intensivierung, statt funktionaler Trennung um Integration.

Funktionale Trennung bedeutet beim Verkehr nicht nur spezifische Nutzungszuweisung und räumliche Trennung von anderen Nutzungen, sondern auch räumliche Distanz. Wenn diese Abstandszonen eingeschmolzen oder bebaut werden, bedarf es statt der räumlichen technischen Lösungen des Verträglichkeitsproblems. Ganz ähnliche Überlegungen sind bei der technokratischen Fraktion der Verkehrsplaner zu finden, die von dem Verkehrschaos als Regulativ nichts halten: Der Verkehr muß fließen! Da Straßen- und Autobahnflächen innerhalb Europas nicht mehr beliebig vermehrbar sind, müssen Wege gefunden werden, die vorhandene Infrastruktur besser auszulasten, also Intensivierung statt Extensivierung. Die Mittel dazu – telematische Verkehrssteuerung, Verringerung des Sicherheitsabstands durch 'intelligente Straßen', Bremsautomatik etc. – sind rein technischer Natur, und doch transportieren sie mehr: Was bleibt von der Selbst-Beweglichkeit, wenn das Auto geschleust und der Fahrer tendenziell überflüssig wird? So scheinen gerade die Bemühungen, dem Auto bis zuletzt freie Bahn zu verschaffen, seinen Charakter viel grundlegender zu verändern, als es die Kritik je vermochte. Die elektronische Einbindung des Autos schafft nicht das Individualfahrzeug ab, doch in der Vernetzung wird die Individualität eine andere, wird reflexiv.

Das Heft untergliedert sich in drei Teile:

In Teil 1: *Drive-in-Gebäude* ist das Auto im Gebäude unterwegs. Es sind hybride Verschmelzungen von Straße und Parkhaus mit Wohn- oder Bürogebäuden, Einkaufs- oder Kulturzentren. Ihre Herkunft ist eine doppelte: Zum einen beziehen sie sich auf die Idee des amerikanischen Drive-in, die sich bereits in den 20er und 30er Jahren in den USA verbreitete, d.h. auf die unmittelbare Zugänglichkeit von Einkaufsmärkten, Kinos, Fast-Food-Restaurants etc. vom Auto aus (vgl. Richard Longstreth). Solche Einrichtungen sind allerdings eher flächenintensiv, während es sich hier um eine vertikale Kondensation – gerade auch für den innerstädtischen Kontext – handelt. Den entscheidenderen Einfluß hat wahrscheinlich die Architekturkonzeption, des aus der Bewegung heraus generierten und um Bewegung herum komponierten Gebäudes: Ob Bernard Tschumis 'Architecture in Motion', Ben van Berckels 'Routing' oder Rem Koolhaas 'Rampen', die fließende Bewegung wurde von der jüngeren Generation einfach übernommen und in radikalisierte Form als 'Autoarchitektur' umgedeutet. Wie naheliegend ein solches Vorgehen ist, zeigt sich daran, daß zum Beispiel Tschumis Kaufhausentwurf für Zürich, der nicht für das Auto gedacht ist, so gelesen werden kann als ob.

Teil 2: *Autobahnadressen, Infrabodies, Left-overs* stellt Projekte der urbanen Verdichtung von Autobahnen vor. Für diese Projekte gibt es keine Vorbilder – außer in der Realität. Die programmatische Auseinandersetzung mit der 'schmutzigen' Realität erfolgt nach der Methode der Überhöhung, fast karrikaturhaften Überzeichnung aufgespürter Tendenzen und Prozesse: Was dabei zum Vorschein kommt, wird von Schlacken befreit und durchläuft in der konzeptuellen Verdichtung einen Läuterungsprozeß; derart transformiert werden die neuen Konzepte versuchsweise in die Realität zurückgespielt. Dieses Vorgehen ist zum Beispiel bei der Idee der Autobahnadressen oder Infrabodies einfach nachzuvollziehen. Die vorgestellten Projekte sind eigentlich nurmehr konzeptuelle Überlegungen in Projektform und sollten auch so gelesen werden. Sie werden sicherlich einige Kontroversen auslösen. So sind Autobahnüberbauungen, die durchspielen, wie der qm-Bedarf an Gewerbefläche für die nächsten 50 Jahre auf einen Schlag gedeckt werden könnte, in ihren Dimensionen erschreckend. Auch wird das Problem der Verträglichkeit der

neuen Nutzungen mit dem Verkehr bisher nur am Rande behandelt – im Vertrauen auf die technische Lösbarkeit. Die interessanteste Frage – gemessen am eigenen Anspruch – ist, inwieweit diese Vorschläge wirksam in den Prozeß der Sprawlentwicklung eingreifen und gegensteuern können, ob die Triebkräfte dieses Prozesses überhaupt tangiert werden (vgl. John Kaliski).

Das Ende von Teil 2 wechselt zur Perspektive des Autofahrers: Das Konzept der urbanen Verdichtung der Autobahn korrespondiert mit Überlegungen, wie der 'Zeittunnel' Autobahn – Resultat der ständig steigenden Geschwindigkeit – aufgebrochen werden kann (vgl. Paul Andreu). Die mobile Gesellschaft hat offensichtlich die nomadische Tugend des Unterwegsseins als gelebter Zeit verlernt. Was ist der Vorteil von immer geringer werdender Zeitersparnis, wenn zugleich die verbleibende Zeit zur toten Zeit wird? Hier könnte die große Chance nicht auto-mobiler Transportsysteme liegen, sofern sich der Gedanke der Mobilität als Serviceleistung durchsetzen kann.

In Teil 3: *Schnittstellen, Knotenpunkte, Transferias* werden Projekte vorgestellt, die sich mit Verkehrsknotenpunkten und den Umsteigemöglichkeiten vom Auto in andere Transportmittel beschäftigen. Auch hier ist neben dem eigentlichen Mobilitätsaspekt – mangelnder Reisekomfort (vgl. Otl Aicher) ist einer der Hauptgründe, warum es nach wie vor kein echtes funktionales Äquivalent zum Auto gibt – die Frage zentral, wie Mobilität den Raum prägt. So definieren die Verknüpfungspunkte der Netze verschiedener Fortbewegungsarten die herausragenden Orte einer polyzentrischen Stadt- und Siedlungsstruktur. Dort lagern sich weitere Nutzungen an, und es bildet sich der Nucleus einer neuen passageren Form von Öffentlichkeit, generiert aus der Zeit des Interims: die Verabredung zwischen zwei Zügen, die Konferenz gleich am Flughafen, der Schnelleinkauf bei Ankunft für den leeren Kühlschrank zuhause etc.

Die Geschichte der Moderne ist auch die Geschichte der modernen Mobilität: Mobilität und Moderne sind 'wahlverwandt' (vgl. Stephan Rammler). Die gewaltigen Verstädterungsprozesse des 19. und frühen 20. Jahrhunderts, die die Durchsetzung der modernen kapitalistischen Produktion begleiteten, dokumentieren, in welchem Ausmaß die Gesellschaft sozial und räumlich in Bewegung geraten war. Diese Mobilität unterscheidet sich grundsätzlich von den früheren Formen des Nomadentums und nicht sesshaften Lebens. Sie läßt sich nicht auf räumliche Bewegung reduzieren, sondern beschreibt einen fortwährenden Prozeß der Umwälzung aller Lebensbereiche, von den Grundlagen der Wirtschaft bis zu den sozialen Verhältnissen und dem Alltagsleben. Dieser Prozeß hat sich räumlich immer weiter ausgedehnt und schließlich die gesamte Erdkugel subsumiert. Verkehr ist Ausdruck dieser allgemeinen 'Mobilisierung'. Daher kann es Lösungen des Mobilitätsproblems nur auf der Ebene des Verkehrs nicht geben. Aber der Verkehr ist nicht nur der Output dieses Prozesses, sondern definiert auch den Input der nächsten Stufe. In der Debatte um 'Reflexive Modernisierung'² werden solche positiv rückgekoppelten Aufschaukelungsprozesse als Charakteristikum der 'Moderne der Moderne' aufgegriffen. Die Entwicklung der Stadt- und Siedlungsstruktur der letzten 30 Jahre belegt dieses reziproke Verhältnis (nicht nur) zwischen Raumstruktur und Verkehr – und bietet jenseits verkehrsplanerischer Maßnahmen Ansatzpunkte der Durchbrechung.

1 vgl. Weert Canzler, Alternative Antriebe, in: *Automobility – Was uns bewegt*; Hrsg: Alexander von Vegesack, Mateo Kries. Katalog zur gleichnamigen Ausstellung im Vitra Design Museum, Weil am Rhein, 1999

2 Zur Diskussion um 'Reflexive Modernisierung' vgl. 143 ARCH⁺ Die Moderne der Moderne, Oktober 1988, und 146 ARCH⁺ Die Debatte, April 1999

Dieses Heft wurde konzipiert und zusammengestellt von Andreas Bittis und Sabine Kraft