

Die Stadt der Automobilität

Ein Vergleich zwischen Europa und den USA

John Kaliski

Die Fotografien, die Gabriele Basilico an den Rändern italienischer Städte aufgenommen hat, umschreiben, was man die 'Los Angelisierung' Italiens nennen könnte. Einem Südkalifornier freilich zeigen sie bekanntes Territorium, wenn auch mit leicht europäischem Einschlag. Wenn Amerikaner den Kontinent besuchen, werden sie solche Orte und Plätze bestimmt nicht aufsuchen. (Wer wollte so etwas auch besichtigen, wenn er oder sie mit der Bahn von historischem Stadtkern zu historischem Stadtkern unterwegs ist?) Basilicos Fotografien sind Darstellungen von Orten, die Amerikaner oft negativ an das erinnern, was sie Tag für Tag vor Augen haben. Zusammenhanglos in entnaturalisierte Büro Parks gestellte Bürogebäude, Straßen ohne Bürgersteige oder Bäume, Einkaufszentren, deren fragmentierte Topografie wirkt, als werde auch sie eher konsumiert, als daß man an solchen Orten verweilen würde: Um derart typische Yankee-Stadtdlandschaften aufzusuchen, wird niemand von Nordamerika nach Europa reisen. Warum sollte man Europa solche Landschaften und Ansichten wünschen, oder, schlimmer noch, einem sich entwickelnden Land, das schließlich die Chance hätte, eine andere und bürgerliche Vision von Urbanität zu realisieren?

Mit Basilicos Fotografien im Sinn, hat Stefano Boeri die neue Wirklichkeit des europäischen Urbanismus beschrieben: "Eine Staubwolke massierter, allein stehender Gebäude, die einer unendlichen Wiederholung immer gleicher Konstruktionen von beschränktem Vokabular und Ausdruck entsprungen sind."¹ Basilicos Fotografien städtischer Peripherien, die sich in den letzten fünfzehn Jahren an den Rändern der traditionell auf ihr Zentrum orientierten europäischen Städte entwickelt haben, zeigen tatsächlich die Alltäglichkeit und Diskontinuität des neueren amerikanischen Urbanismus. Boeri beschreibt eine Metropole der Ausfallstraßen, den Hyperkonsum in den Shopping Centers 'auf der Wiese', öffentliches Leben ohne Verwurzelung, eine forcierte Automobilität – und damit alle Aspekte dessen, was seit drei Generationen amerikanischer Alltag ist. Boeri räumt ein, daß solche Stadtdlandschaften durchaus leben-

dig seien, Orte, an denen unscheinbare, aber doch zunehmende Alltagsaktivitäten ein neues Lebensgefühl nach dem Motto 'Wir haben das Zentrum gar nicht nötig' entstehen lassen, das man nur entdecken und verstehen müsse.² Den Ursprung solcher Stadtdlandschaften – der Urbanist Norman Klein hat sie treffend als metropolitane Vorstadt beschrieben³ – sieht Boeri in lokalen, globalen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Strömungen, kaum ein Wort jedoch verliert er über die Macht des Automobils, mit dem all das erst möglich wurde.

Wenn heute Intellektuelle, Akademiker, Umweltschützer, Fortschrittsfreunde und Geschichtsbewahrer, Stadtplaner, Architekten und Urbanisten sowie die vielen anderen, die alle professionell um die Gestaltung von Städten wetteifern, darüber schreiben, dann feiern sie in der Regel das Auto keineswegs als positive Macht. Man muß wohl auch einen Moment innehalten und sich einmal vorstellen, wie eine Welt aussehen würde, in der sich amerikanische Verhältnisse – tendenziell ein Auto pro Person – durchgesetzt hätten. Und doch: Möglicherweise ist es an der Zeit, im urban sprawl, wie er vom Auto hervorgebracht wurde, mehr zu sehen als nur einen vorübergehenden und bösen Irrweg. Setzt man auf den unerschütterlichen Willen und auch auf die Fähigkeit unserer Zeit, immer effizientere Transportmittel nicht nur besitzen, sondern auch herstellen zu können, berücksichtigt man zudem, daß die meisten der oben genannten Fachleute nichts lieber tun, als sich in ihrem eigenen Luxusflitzer auf den Heimweg zu machen, nachdem sie ihre Jeremia-den über die fußgängerfreundliche Zeit abgegeben haben, dann ist es wahrscheinlich wirklich Zeit, sich in einer positiven, kreativ kritischen Weise Gedanken zu machen über die Stadt der Automobilität.

In 'Joys of Automobility' benennt Melvin Weber den Grund, warum die Menschen in Amerika ihre Autos derart lieben: Es bietet eben die Chance, was immer man will, "jetzt sofort und ganz direkt von Tür zu Tür"⁴ bringen zu können. Weber zeigt, wie eng Automobilität, die optimale Nutzung autoähnlicher Vehikel, mit der sich ausbreitenden Verstädterung unserer Tage zusammenhängt. Er beschreibt dann, warum es notwendig ist, die Entwicklung solcher automobiler Systeme aktiv zu verfolgen, und ihre Effizienz zum Vorteil aller zu maximieren, die Transport brauchen; zum Vorteil auch all derer, die selbst kein eigenes Auto besitzen. Er wendet sich gegen alle schienengebundene Systeme, glaubt auch nicht an ausgedehnte Busnetze, setzt dagegen auf die umfassende Nutzung von Taxis, Lieferwagen, Bustaxen und Kleinbussen in Verbindung mit fortschrittlichster Ma-

schinen- und Kommunikationstechnik als dem Mittel, allen, die vom Transport abhängig sind, immer bessere Dienste bieten zu können: 'just-in-time'. Webers entscheidende, möglicherweise auch kontroverseste Behauptung ist, daß die Stadt der Automobilität die Stadt der persönlichen Freiheit und Wahlmöglichkeiten sei.⁵ Das Auto, das, seit er seinen Aufsatz schrieb, nur noch umweltfreundlicher und technisch raffinierter wurde, verschmelze, so Weber, praktische Alltagsbedürfnisse mit uralten Menschheitswünschen und führe zur Stadt der Automobilität.

Vor fünfzehn Jahren hat der verstorbene Architekt Howard Barnstone in Houston, Texas, ohne es zu wissen, auf Webers Vorstellungen geantwortet, indem er nämlich den Vorschlag machte, die Stadtverwaltung von Houston solle das geplante schienengebundene Massenverkehrssystem aufgeben und statt dessen 20.000 Mercedes-Kombis anschaffen und diese als Taxis auf die Straße bringen. Sein Argument war, daß diese Fahrzeuge, mit Sprechfunk ausgestattet, zu jeder Zeit bequem erreichbar seien und für Fahrten bereit stünden, daß sie zudem Tausenden von arbeitslosen Menschen als Fahrer, Kfz-Mechaniker und in der Verwaltung Arbeit verschaffen würden. Den Armen könne man mit öffentlicher Unterstützung ermöglichen, diesen Dienst zu nutzen. Die Kosten, die es verursachen würde, diese Autos auf das städtische Straßennetz zu bringen, das damals schon zum umfassendsten Schnellstraßensystem der Welt ausgebaut war, bezifferte er auf etwa 400 Millionen Dollar, und das liege weit unter der Summe, die man zum Aufbau des geplanten Schienennetzes werde aufwenden müssen. Vor allem könne dieser Transportdienst nahezu augenblicklich zur Verfügung stehen. Selbst in New York, auf dessen Straßen Taxis allgegenwärtig seien, seien nicht mehr als 12.053 Yellow Cabs unterwegs.⁶ Außerdem sei ein solcher Service äußerst flexibel und entspräche den Bedürfnissen von viel mehr Menschen, gerade weil er von Punkt zu Punkt funktioniere – in einer derart großflächigen Metropole mit ihren weit verstreuten Suburbs ein großer Vorzug. Die Menschen, die sich auf den Weg in die City machten, müßten unterwegs auf den gewohnten Komfort einer Klimaanlage nicht verzichten.

Niemand hat Barnstone damals ernst genommen. Und heute kämpft Houston noch immer darum, ein schienengebundenes Massensystem in Gang zu bekommen; die Stadt ist noch mehr aufs Auto fixiert als je zuvor. In Los Angeles entsteht derzeit eine U-Bahn, bei der ein Streckenkilometer knapp 400 Millionen Dollar kostet. Und dieses System wird

im besten Fall knapp 10 Prozent aller Fahrten abdecken können, die Menschen täglich unternehmen. Ganz offensichtlich muß man sich genauer und vorurteilsfreier Gedanken machen über Rolle und Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs, man muß das Auto und Gestalt und Ausdehnung der Stadt theoretisch in Beziehung zueinander setzen. Visionen einer ausgereiften Automobilität müssen aus den Nischen und marginalen Bereichen des akademischen Lebens und der Stadtplanung herausgeholt werden und ihren Platz neben den Verkehrstechniken finden, von denen sich die Stadtplanung derzeit aktiv, wenn auch kaum ökonomisch und effektiv, bestimmen läßt.

Europa bekommt erst jetzt die Folgen dessen in vollem Umfang zu spüren, was man die amerikanische Automobilisierung erster Stufe nennen könnte. Wo man hinschaut – ob nach Italien, wie es Gabriele Basilico auf die oben beschriebene Weise dokumentiert hat, oder auf das Areal der holländischen Randstad, die manchmal etwas leichtfertig als das Los Angeles Europas bezeichnet wird, oder auf die neuen Vorstädte von Paris, wo sich mit Kaufman and Broad die gleichen Eigenheimhersteller, die den Markt in Südkalifornien beherrschen, mit großem Erfolg betätigen –, die metropolitanen Suburbs von Europa erscheinen als ganz neue Entwicklungen und sind auch in der Regel noch nicht geprägt von der zweiten, dritten und manchmal schon der vierten Schicht oder Stufe der Entwicklung, die den entsprechenden Urbanismus und seine Ausprägungen in den Vereinigten Staaten kennzeichnen. Ja selbst dort, wo die Automobilität für lange Zeit die formende Kraft war, so wie im Raum Los Angeles, bemüht man sich nicht um eine klare Unterscheidung zwischen den verschiedenen Epochen und Typen der metropolitanen Suburbs. So kam es zu einer Flut von Veröffentlichungen und Diskussionen, die unkritisch alle autoorientierten Orte und Entwicklungen unter die eine theoretische Kategorie der autofreundlichen Stadt subsumieren, ohne dabei näher auf Unterschiede und tatsächliche Bedingungen einzugehen, die in den verschiedenen Städten herrschen. In der Regel wird diese eindimensionale Vorstellung des 'typisch amerikanischen' Suburbia zu dessen Nachteil mit dem utopischen Modell der auf ein Zentrum orientierten, fußgängerfreundlichen, mit Schienensystemen erschlossenen europäischen Stadt des neunzehnten Jahrhunderts verglichen – ein Konzept, das in der Realität ebenso selten anzutreffen ist wie das ideale Suburbia. Wenn man nur zwischen der Stadt der

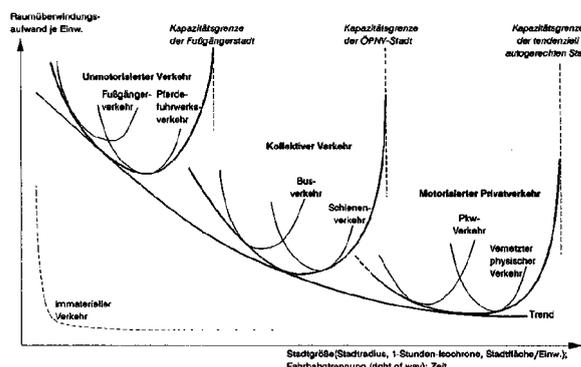
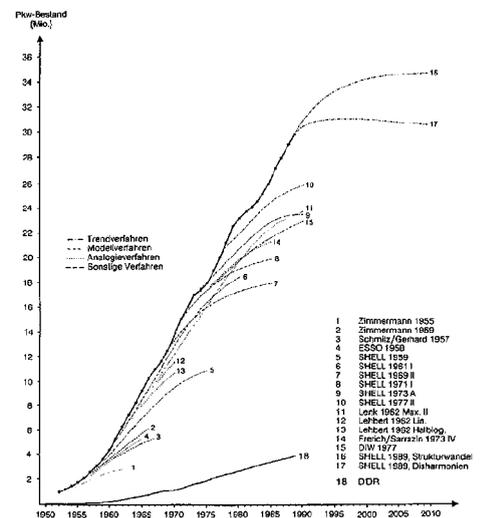
Automobilität erster Stufe und der entwickelten Urbanität auf der zweiten Stufe der Automobilität unterscheiden würde, wäre man auch in der Lage, sich die Folgen der kommenden dritten Stufe entwickelter Automobilität vorzustellen und auf kritische Weise zu erfassen.

Kennzeichnend für die Stadt der Automobilität erster Stufe ist die Abhängigkeit der Randbezirke von einem existierenden, relativ kompakten urbanen Zentrum. Das Auto ermöglicht es Individuen, Familien und Unternehmen, sich vom Zentrum zu lösen und sich als selbständige Einheiten irgendwo im ausgedünnten Weichbild des urbanen Ganzen zu positionieren. In jedem Fall ist die Automobilität erster Stufe gekennzeichnet von der fortbestehenden Abhängigkeit vom Zentrum mit seinen wirtschaftlichen, verwaltungstechnischen und kulturellen Zentralfunktionen. Auf diesem Weg entwickelt sich ein regionales Muster weitgestreuter Schlafstädte und unverbundener Büro Parks, die abgeschnitten sind von den Annehmlichkeiten, die man traditionellerweise mit den Zentralstädten und deren Zentren in Verbindung bringt. Bezeichnenderweise fungieren Busse, die in ihrer Streckenführung flexibler sind als der schienengebundene Verkehr, als die einzige akzeptierte Alternative zum Individualverkehr mit dem Auto. In den allermeisten Fällen der ungezählten Alltagsaktivitäten jedoch, ob man die Kinder zu außerschulischen Aktivitäten bringen muß oder alte Menschen herumkutschieren oder als Gruppe etwas unternehmen will, stets dient das Automobil als Mittel des privat organisierten Transits. Meist werden die Verabredungen zu solchen Fahrten informell und innerfamiliär getroffen; und die Frauen sind es, die sie organisieren und realisieren.

Dieser Lebensstil, in dem die Frauen das familiäre Leben organisieren, das sich getrennt von dem männerdominierten Arbeitsplatz abspielt, läßt sich bis ins neunzehnte und beginnende zwanzigste Jahrhundert zurückverfolgen, in die Zeit der mit der Trambahn erreichbaren Vorstädte und die Epoche der Gartenstadtideologie. So richtig ins

Blühen kam dieser Stil, als – mit der Fordschen Fließbandproduktion – bezahlbare Autos zur Verfügung standen. In den Vereinigten Staaten kursiert der bekannte Mythos, daß die Verabschiedung des Interstate Highway Acts von 1956 das Leben an den Orten der Peripherie noch einmal befördert habe. Tatsächlich aber, und das zeigt die Geschichte städtischer Siedlungsmuster an mehr als einem Fall, wobei auch hier die Entwicklung von Los Angeles das beste Beispiel liefert, war das metropolitane Suburbia nicht etwa eine Folge des Autobahnbaus, sondern es entwickelte sich, weil es Autos gab und weil Einzelne, Familien, Gruppen und auch schon Unternehmen dem weitverbreiteten Wunsch folgten, sich persönliche Lebenswege und Lebensgeschichten zu bauen und das gewissermaßen an der Schnittstelle zwischen zeitgenössischem Stadtleben und der Natur. Die Entwicklung von Straßen und Autobahnen bestätigte die am Automobil orientierten Stadtlandschaften nur, die ja längst existierten.

Um das Jahr 2000 wird die Automobilität erster Stufe in nahezu allen postindustriellen Ländern Realität und in den Entwicklungsländern umstrittenes Entwicklungsziel sein. Derzeit ist die Stadt der Automobilität erster Stufe das Entwicklungsmuster, das Politikern, Wissenschaftlern, Umweltschützern, den Anwälten eines kontrollierten Stadtwachstums und den Lobbyisten des



oben: prognostizierte und tatsächliche Entwicklung des Pkw-Bestands in der BRD; links: Dynamik von Stadt- und Verkehrsentwicklung; (beide Grafiken: Heinrich H. Kill)

Schienerverkehrs Sorgen bereitet. Und sie tun gut daran, denn die Stadt der Automobilität erster Stufe ist historisch längst ein Auslaufmodell. Daran festzuhalten ist, milde ausgedrückt, überholt: Man muß nur die entwickelten Maschinen- und Informationstechniken betrachten, daneben aber auch neue Modelle der Nachhaltigkeit und sich verändernde Lebensstile. Mit diesen Faktoren jedoch hat die gängige Ablehnung der Automobilität erster Stufe gar nichts zu tun; aus dieser Ablehnungshaltung heraus verrennt man sich vielmehr in neotraditionelle Konzepte des Städtebaus. Natürlich muß jedes historische Entwicklungsmuster, ganz gleich woher es stammt, auf seine mögliche Bedeutung für uns geprüft werden. Man wird sehen, daß es nicht ausreicht, angesichts des gleichermaßen kraftvollen Trends der Gesellschaften, sich vom Automobil noch abhängiger zu machen. Das Auto und seine vielfältig flexiblen Ableger werden nicht verschwinden. Worauf es also ankommt, ist ein Verständnis der Chancen und der Kosten, die mit der Automobilität verbunden sind; daraus ließen sich dann durchdachtere Formen urbanen Lebens entwickeln. Bleibt also die Frage: Wie wird die Stadt der Automobilität aussehen?

Die Peripherien europäischer Metropolen zeigen im großen und ganzen noch immer die Kennzeichen der Automobilität erster Stufe, verbunden mit einem differenziert entwickelten Schienennetz. Amerikanische Städte dagegen sind viel autoorientierter und weniger abhängig von Massenverkehrsmitteln. Sie zeigen eine größere Vielfalt von Entwicklungstypen und sind auch geprägt von der Überlagerung vieler Entwicklungsstufen. In den Vereinigten Staaten werden liegengeliebene und nicht richtig genutzte Brachland- und Ackerflächen in den Suburb-Gebieten zu genau geplanten Zielen städtischer Nutzungen wie Konsum, Arbeit, Ausbildung oder Freizeit entwickelt. In vielen älteren Städten wird auch das Zentrum selbst als themenbezogenes Ziel revitalisiert – Geschichte und Vielfalt sind die beliebtesten dieser Themen. Diese vitalisierten Zentren sind den neueren 'Edge Cities' an Bedeutung durchaus gleichgestellt. Jedes dieser Zentren in einer Region ist, was seinen Erfolg angeht, von dem der umliegenden anderen Zentren abhängig. Der für die Automobilität erster Stufe bestimmende und kritische Faktor, die Abhängigkeit vom Zentrum, spielt in den Vereinigten Staaten keine Rolle mehr. Die Stadt der Automobilität zweiter Stufe ist die Stadt vielfältig vernetzter und voneinander abhängiger Zentren.

In solchen Städten sind Gebiete mit Eigenheimen durch Fußwege mit Zentren verbunden, in denen man open air

und zu Fuß erreichbare Angebote für Konsum und Kultur findet. Arbeitsplätze, Ausbildungsstätten, Büros und einfache Herstellungsbetriebe werden in parkähnlichen Anlagen mit städtischen Annehmlichkeiten wie Geschäften, Cafés und Betreuungseinrichtungen zusammengefaßt. Da kann eine Opernspielstätte mit den Kisten der großen Einzelhandelsketten wie Wal-Mart koexistieren. In Szene gesetzte 'Main Streets' führen zu Shopping Malls, in denen man auch Bibliotheken oder Schulen findet. In den neuesten Entwicklungsgebieten entsteht die Automobilität zweiter Stufe nicht einfach im Laufe der Zeit und innerhalb des Zusammenhangs einer bereits existierenden Stadt erster Stufe. Um einem städtischen Ziel und Zentrum gleich von Beginn an zum Leben zu verhelfen, wird die ganze Palette von Vielfalt und Komplexität, von denen die alten Zentren lebten, bereits im ersten Entwicklungsszenario simuliert.

Projektentwicklungen dieser Art bedienen sich dabei solcher Mittel, wie sie vom Film her bekannt sind, etwa des Storyboards oder der Montage. Damit aber soll die Zeit quasi in ein filmisches Szenario implodieren: Augenblicklich und mit einem Schlag werden all die Funktionen und visuellen Zeichen des alltäglichen Lebens übereinandergeschichtet, die sich früher im Lauf von Generationen entfaltet haben. Die Menschen leben weniger in diesen Städten, als daß sie sich jeweils entschließen, dies oder jenes der vielfältigen Ziele und Angebote aufzusuchen und dann wieder zu verlassen. Die Urbanität einer solchen Stadt der Ziele bietet viele Wahlmöglichkeiten, was die Lebenssituation angeht: von Lofts in den alten Zentren bis zu Einfamilienhäusern; dennoch wählt die Mehrheit eher die direkte Nachbarschaft als ihren Ort und nicht so sehr die Stadt innerhalb ihrer sichtbaren Grenzen.

Um in diesem Wettlauf zu bestehen, muß jedes dieser städtischen Ziele ununterbrochen darum kämpfen, sich von den anderen in Hinblick auf Funktion, Angebot und Annehmlichkeiten abzusetzen. Von der Funktion her betrachtet gibt es Ziele, die von einer besonderen Institution und Nutzung begünstigt werden, etwa von einer Universität, einer Shopping Mall oder Institutionen des bürgerlichen Lebens. Andere ziehen Vorteile aus ihrer Nähe zu landschaftlichen Besonderheiten, einem Flußufer etwa oder einer Hügelkette. Wieder andere entwickeln sich, weil sie in der Nähe von wichtigen Straßenkreuzungen liegen. Die meisten ziehen Wettbewerbsvorteile aus allen drei Faktoren. Für den einzelnen, der sich in diesem Feld bewegt, ist das Auto das mit Abstand praktikabelste Mittel, sich zwischen diesen Zielen und Zentren zu bewegen. Das

Auto wird zum prothetischen Mittel, das es dem einzelnen erlaubt, sich tägliche Abfolgen zu konstruieren, in denen sich Interessen und Bedürfnisse von Einzelnen, Familien oder Gruppen spiegeln. Wie die Stadt der Automobilität zweiter Stufe in ihrer Struktur eher filmisch ist, so ist sie zugleich das reale Äquivalent des Internet. Auto und Automobilität sind die Mittel, mit denen man in der Stadt navigiert und sie sich erschließt.

In den Städten der Automobilität zweiter Stufe, wie sie derzeit in den Vereinigten Staaten entstehen, fahren die Menschen mit einer zunehmenden Vielfalt vom Auto abgeleiteter Fahrzeuge. Die traditionelle Limousine verliert, bezogen auf die Gesamtzahl der verkauften Fahrzeuge, an Bedeutung und ist auch auf den Straßen weniger zu sehen. Statt dessen werden immer mehr Fahrzeuge benutzt, die sich flexibel und individuell nutzen lassen. Noch fahren die meisten Leute unabhängig voneinander in jeweils allein genutzten Wagen zwischen den vielfältigen Zentren amerikanischer Städte hin und her, aber es entstehen immer mehr formelle und informelle Netzwerke des Carsharings – sowohl für Personen- wie für Lieferwagen und Kombis – oder Mitfahrerzentren, die den täglichen Bedürfnissen von Gruppen und Familien dienen. Für Menschen, die hier mitmachen, sind Lieferwagen oder Busse, Kleinlieferwagen, Fahrzeuge für die Sportausrüstung oder Pickups mit großer Kabine nicht einfach Manifestationen verschiedener Lebensstile, sondern Varianten des Autos, die flexibel besonderen Alltagsbedürfnissen dienen. Ob es die 'soccer-moms' mit ihren Minivans sind, das Arbeitsteam, das seine Werkzeuge auf einen Pickup wirft, oder Pendler, die gemeinsam einen Mitfahrer-Kleinbus nutzen – entscheidend ist die Funktionalität des Fahrzeugs und die Bequemlichkeit, die das Automobil bietet: ein Bonus im Alltagsleben in den ausgedehnten Metropolen.

Menschen kommen zusammen, um aus Gründen der Bequemlichkeit oder der Geselligkeit ihre Fahrzeuge gemeinsam zu nutzen; die informell organisierte Automobilität stärkt die Lebenskraft der Stadt der Automobilität. Wenn all diese Faktoren ins Spiel kommen, ändert sich auch die Gestalt der Stadt. Jobs, kulturelle und gesellschaftliche Dienste, Erholung und Konsum, im Grunde alle Aktivitäten des Alltagslebens werden über die städtischen Regionen neu verteilt, und zwar in Reaktion auf die unwiderstehliche Bequemlichkeit des Automobils. Trotz der vernetzten räumlichen Verteilung der Orte urbanen Lebens, welche die Stadt der Automobilität zweiter Stufe kennzeichnet, ist diese Stadt, so wie sie sich entwickelt, im Grunde noch immer eine passive Ant-

wort auf die Möglichkeiten und Kräfte, die das urbane Leben heute prägen. Die typische autobezogene Stadt ist eher eine Reaktion auf die vom Markt bestimmten Kräfte, die nur schlecht organisiert sind und auch nur unzureichend durchdacht. Wie die Stadt der Automobilität erster Stufe kann auch die der zweiten Stufe noch keine nachhaltige und angemessene Lebensqualität bieten. Sie ist bestenfalls ein Durchgangsstadium zu einer weiteren Stufe in der Entwicklung der Urbanität.

Für die Automobilität der ersten Stufe ist typisch, daß ohne größere Planung und Vorsorge Flächen verbraucht wurden, was wiederum Infrastrukturmaßnahmen für sehr ausgedehnte Gebiete notwendig gemacht hat, mit den entsprechenden Kosten. Mit der Automobilität zweiter Stufe werden nun zunehmend Probleme aufgegriffen, wie sie mit der ersten Stufe entstanden sind. Noch geschieht das vor allem durch den Einsatz verbesserter Techniken und informelle Absprachen individueller Verkehrsteilnehmer. Nun stehen aber nicht jedem Autos zur Verfügung, außerdem ist es gar nicht möglich, ganze Regionen mit festen Verkehrssystemen auszustatten, so daß viele Menschen, und da vor allem Kinder und die ältere Generation, in der Stadt der Automobilität von manchen Notwendigkeiten des Alltagslebens abgeschnitten sind. Wenn sich Automobilität dadurch definieren läßt, daß sie die unmittelbaren Bedürfnisse einzelner Stadtbewohner oder informeller Gruppen befriedigt, dann läßt die wesentlich privat realisierte Bedarfsdeckung eine Welt entstehen, in welcher der Eigennutz den Vorrang vor jeder Art von Kollektivität oder öffentlichen Zielen gewinnt. Autos können heute praktisch ohne Schadstoffausstoß fahren, so daß sich der Ruch der Umweltverschmutzung, der das Autofahren umgibt, kräftig reduzieren ließe. Diese technische Errungenschaft ist ein direktes Ergebnis massiver Interventionen von oben, mit denen die Regierung die Luftverschmutzung vermindern wollte. Es fehlt jedoch eine ähnliche Politik, um den Einsatz von Kommunikations- und Informationstechniken zu fördern, mit denen sich dann flexible Transportdienste für all diejenigen einrichten ließen, die nicht über ein eigenes Automobil verfügen. Solange derartige politische Anstrengungen fehlen, wird jede Form einer entwickelten Automobilität abstraktes Denkmodell bleiben, auch dann, wenn die städtische Umwelt verfällt.

Damit es zu einer dritten Entwicklungsstufe wirklicher Automobilität kommt, müßten die politischen Entscheidungsträger und insbesondere auch die Stadtplaner sich endlich zu eigen machen, daß das Auto und die Automobilität faktisch wie praktisch die Möglichkeit bieten, etwas für die Qualität der

städtischen Umwelt und die gerechte Verteilung ihrer Freuden und Annehmlichkeiten zu tun. Ohne eine kritische Öffentlichkeit und eine entsprechende Politik und eine vitale Theorie der Stadtplanung, die in sich aufnimmt, was die automobile Stadt an Gestalt, Effizienz und Gerechtigkeit zu bieten hat, werden Fragmentierung und Verschwendung, die mit dem Auto verbunden sind, jede sich bietende Chance zunichte machen, etwas für die Stadt zu tun, in der ein gutes Leben möglich wird. Das Auto ist nur Medium und Mittel, zufällig aber eines von großem Reiz, weil es Bewegung und Freizügigkeit verspricht. Jahrhundertlang sind die Menschen in die Städte gezogen, weil sich für sie mit dem städtischen Leben auch die Kraft der Befreiung verband. Diesen Sinn für Freiheit und Befreiung bestärkt das Auto auf einer individuellen Ebene. Aus der Perspektive des Zusammenlebens betrachtet, scheint das Auto ein zu sehr individualisierendes Element in das städtische Leben einzubringen. Der Entwurf einer Ethik der Automobilität ist eine große Herausforderung für uns. Die Entwicklung einer Vision der entwickelten Stadt der Automobilität, das Konzipieren von Systemen und Formen, die die Entwicklung dieser Stadt im Kontext effizienter urbaner Gestaltung, nachhaltiger Nutzung von Flächen und sozialer Gerechtigkeit fördern, das ist die Chance, die uns offensteht.

Die entwickelte Stadt der Automobilität wird die Möglichkeiten von Informations- und Kommunikationstechniken, die so rapide entwickelt werden, erst richtig ausnutzen. Intelligente Autos und Lieferwagen werden, gestützt von Informations- und Kommunikationssystemen just-in-time bei Privathaushalten oder Büros vorfahren und damit die Bequemlichkeiten des städtischen Taxisystems um einiges verbessern. Kleinbusse und Transporter werden auf flexiblen Routen unterwegs sein; sie werden die besonderen Ziele einzelner innerhalb der allgemeinen Korridore innerstädtischer Bewegungen zeigen. Jeder wird in der Lage sein, sich augenblicklich durch die Stadt auf den Weg zu den urbanen Zielen zu machen, ob er oder sie nun einen eigenen Wagen besitzt oder nicht. Wenn es weiterhin Umstände und Situationen geben wird, die für die Unterhaltung traditioneller festgeführter Verkehrssysteme sprechen, dann werden sich diese zunehmend auf Orte beschränken, die vor der Stufe fortschrittlicher Automobilität entwickelt wurden. Gleichzeitig wird sich in der entwickelten Stadt der Automobilität die Tendenz herausbilden, Umwelt und Freiflächen zu schützen und zu erhalten. Preispolitik wird dafür sorgen, daß existierende Straßen maximal genutzt

werden, öffentliche Unterstützung wird auch denen Zugang zu den flexiblen Diensten verschaffen, die sich den Individualverkehr am wenigsten leisten können.

Entwickelte Automobilität wird sich auch dadurch auszeichnen, daß eine noch größere Variation von Wagentypen für zunehmend differenziertere Zwecke und Unternehmungen bereit steht. Große und kleine Wagen, Wagen, die sich ohne Aufwand verschiedenen Nutzungen anpassen lassen, Wagen für Zwecke der Arbeit und solche der Unterhaltung, Wagen für viele Passagiere und solche für den individuellen Nutzer: All diese Typen werden immer erreichbar werden. Gleichzeitig werden sich auch neue Formen des Eigentums an Autos entwickeln, die den Zugang zum gesamten Spektrum verschiedener Wagen auf der Basis von zeitweiser Nutzung oder von Kooperativen ermöglichen. Und was die Gestalt der Stadt angeht, so wird diese im Endeffekt nur so gut werden können, wie die Rahmenbedingungen von Politik und ziviler Verwaltung dazu angetan sind, private und kollektive Entscheidungen im Sinn der städtischen Umwelt zu beeinflussen. Schon jetzt läßt sich mit Gewißheit feststellen, daß auch amerikanische Städte sich bemühen, fußgängerorientierte Knotenpunkte zu schaffen, die innerhalb der Gewißheit eines automobilisierten Lebensraums eine Erholung vom Auto ermöglichen; und europäische Städte werden sich daran machen, innerhalb der Bedingungen einer fußgängerorientierten Urbanität zu einer entwickelten Automobilität zu kommen. In beiden Fällen ist das Auto entweder das entscheidende Mittel, um die Stadt als Ort des guten Lebens schaffen zu können, oder es ist das Mittel, alle Ansätze dazu durch Gedankenlosigkeit zu zerstören. Für sich genommen ist das Auto ein neutraler Gegenstand. Die uns gestellte Frage ist also: Läßt sich die Automobilität derart beherrschen und steuern, daß sie den Städten, den Flächen, die diese einnehmen, und der Gesamtheit der Menschen, die dort versorgt werden, tatsächlich Nutzen bringt?

1 Basilico G., Boeri, S.: Italien – Querschnitt durch ein Land, Zürich (Scalo) 1998, S. 15

2 ebenda, S. 21

3 Klein, N.: in Post-Suburbia. The best surprise is no surprise – with a twist, in: Los Angeles Times, 15.11.1998

4 Weber, M. M.: The Joys of Automobility, in: Wachs, M., Crawford, M. (Hrsg.): The car and the city, Ann Arbor, University of Michigan Press 1990, S. 274

5 ebenda, S. 284

6 New York City Taxi and Limousine Commission Web Site

Erstveröffentlicht in: Automobility – Was uns bewegt; Hrsg.: Alexander von Vegesack, Mateo Kries. Katalog zur gleichnamigen Ausstellung des Vitra Design Museum, Weil a. Rh., 1999