

Humboldt-Universität zu Berlin

Institut für Sozialwissenschaften

HS Öffentlichkeit im urbanen Raum – Theoretische

Annäherung an eine verschwindende Größe, WS 2004/2005

Dozenten: Dr. Oliver Schöller, Dipl.-Pol. Martin Gegner

Verkehr und urbane Öffentlichkeit – Entweder oder?

Bénédict Ripperger
webmaster@bripperger.de
Berlin, 2005



Dieser Inhalt ist unter einem Creative Commons Namensnennung-Keine kommerzielle Nutzung-Keine Bearbeitung 2.0 Deutschland Lizenzvertrag lizenziert. Um die Lizenz anzusehen, gehen Sie bitte zu <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.0/de/>

Gliederung

1. Einleitung
2. Öffentlichkeit und Urbanität – Eine Begriffsklärung
3. Verkehrssituation
4. Das Spannungsverhältnis
5. Verlust oder Verlagerung von Öffentlichkeit?
6. Fazit



1. Einleitung

Diese Arbeit beschäftigt sich mit dem motorisierten Verkehr einerseits und der Öffentlichkeit bzw. Urbanität andererseits. Vor allem geht es um die Frage, ob sich Verkehr und Öffentlichkeit antagonistisch gegenüberstehen, d.h. das Aufkommen des einen zwangsläufig zum Verschwinden des anderen führen muss. In der Literatur hierzu wird auf den ersten Blick der Öffentlichkeit die Opferrolle zuteil. Damit ist gemeint, dass ein Übermaß an Verkehr und vor allem eine Stadtplanung mit einer motorisierten Gesellschaft als ausschließlichem Maßstab keinen Raum für die Entstehung von urbaner Öffentlichkeit bietet. Das Fehlen von urbaner Öffentlichkeit wird in einem zweiten Schritt nun als Verlust für den Menschen und demnach als schlecht empfunden. Dieses hier kurz beschriebene Spannungsfeld soll beleuchtet werden. Dazu ist es zunächst notwendig einige Begriffe zu erläutern und zu spezifizieren und für den hier behandelten Kontext darzulegen.

2. Öffentlichkeit und Urbanität – Eine Begriffsklärung

Es ist für diese Arbeit wichtig eine genaue Vorstellung von den in diesem Zusammenhang wichtigen Grundbegriffen zu erlangen, will man diese gegeneinander abwägen. *Öffentlichkeit* ist ein sehr weit verbreiteter Begriff. Jeder verwendet ihn in der einen oder anderen Weise. Hinter diesem Begriff verbergen sich eine ganze Anzahl von Bedeutungsmöglichkeiten. Dem Begriff Öffentlichkeit wird oft ein zweites Wort beigelegt, sei es Medienöffentlichkeit, Gegenöffentlichkeit, Produktionsöffentlichkeit oder auch urbane Öffentlichkeit. Sind dies Facetten einer und derselben Öffentlichkeit oder verweist jeder Begriff auf einen bestimmten Bedeutungshorizont, der nicht mit den anderen in Einklang zu bringen ist? Eine grundlegende Unterscheidung besteht in der Annahme einer Öffentlichkeit oder von Öffentlichkeiten. Im Folgenden möchte ich einige Grundzüge von Öffentlichkeit aufzeigen, die helfen den Begriff für das Ziel dieser Arbeit zu umfassen. Als Basis einer Definition kann zunächst Neidhardt (2001, S. 502) dienen: „Öffentlichkeit ist ein im Prinzip frei zugängliches Kommunikationsforum für alle, die etwas mitteilen, oder das, was andere mitteilen, wahrnehmen wollen.“ Diese Beschreibung ziehe ich der Definition von Öffentlichkeit als Gemeinwohl vor. Das Gemeinwohl ist schwer mit Urbanität in Verbindung zu bringen und lässt sich nicht an Orten festmachen. Das Gemeinwohl ist etwas über das in der Öffentlichkeit, im Sinne eines Kommunikationsforums, verhandelt werden kann. In diesem Sinne ist so auch die Definition von Öffentlichkeit als Prinzip der Demokratie erklärbar. Dies stimmt insofern, als das die Kommunikation, das Argumentieren und Aushandeln von Entscheidungen und zwar in einem Kommunikationsforum zentral für die Demokratie ist. Mit diesem Verständnis von Öffentlichkeit als Kommunikationsforum sind nun einige Differenzen erklärbar. Es ist wichtig, wo das Kommunikationsforum angesiedelt wird. Spricht man von einem Kommunikationsforum im Sinne des realen antiken Marktplatzes oder siedelt man es in der heutigen Zeit in den Medien (Zeitung, Radio, Fernsehen) an, die doch als Medienöffentlichkeit die moderne Öffentlichkeit ausmachen (Neidhardt 2001, S. 502). Ein zweiter Punkt ist die Zugänglichkeit zum Kommunikationsforum. Muss ein solches im Sinne eines open access allen offen stehen?

Geschichtlich gibt es eine Entwicklung von Öffentlichkeit. So entstand zuerst eine feudale, repräsentative Öffentlichkeit, die geprägt war durch Standesverhältnisse. Diese wurde gesetzt und nicht kommuniziert. Sie war räumlich an konkrete Orte

gebunden, d. h. baute auf Nahbeziehungen auf. Erst darauf bildete sich die moderne, bürgerliche Öffentlichkeit. Sie ist keine repräsentierte Öffentlichkeit mehr. Vielmehr erfolgt nun die Repräsentation in der Öffentlichkeit, basierend auf sozialen Beziehungen. Die moderne Öffentlichkeit erweitert den Raum in das Abstrakte, sie ist unabhängig von konkreten Örtlichkeiten, lässt sich aber an solchen festmachen und manifestiert sich an bestimmten Orten, so z.B. dem Reichstag. Die bürgerliche Gesellschaft lässt die Privatheit, die Privatsphäre als Antagonist erst entstehen. Damit erscheint nun ein weiteres Problemfeld: Die Trennlinie zwischen Öffentlichkeit und Privatsphäre ist nicht eineindeutig gegeben. Das eine scheint ständig das andere in seiner Existenz zu bedrohen. Vor allem dem Privaten wird ein großes Bedrohungspotential in Bezug auf die Öffentlichkeit zugesprochen.

Erkennbar ist, dass die Definition von Öffentlichkeit als Kommunikationsforum auf dem Bild der bürgerlichen Öffentlichkeit basiert. Damit möchte ich mich nun dem Begriff des Urbanen, der Urbanität zuwenden, der ebenfalls in seiner heute meist verbreiteten Bedeutung mit der bürgerlichen Gesellschaft entstand. Für die Urbanität ist noch stärker als für die Öffentlichkeit der Begriff der Stadt wichtig. Im Gegensatz zur modernen Öffentlichkeit, die in einem abstrakten Raum angesiedelt sein kann, entsteht Urbanität im konkreten Raum und zwar in der Stadt. Urbanität ist das Erkennungszeichen städtischen Lebens. „Urban ist demnach der den städtischen Verhältnissen angemessene distanzierte, aber verbindliche Umgang im Benehmen wie in der Sprache gegenüber anderen,...“ (Feldtkeller 1995, S. 33). Urbanität ist eine öffentliche Verhaltensweise im urbanen Stadtraum. Reserviertheit, Blasiertheit sind Merkmale von Urbanität und so auch manifestiert sich Öffentlichkeit in der Stadt. Urbanität ist Teil der öffentlichen Sphäre einer Stadt und nicht der privaten Sphäre. Nach H.P. Barths These entwickelt sich das alltägliche Leben in der Stadt dazu sich zwischen Öffentlichkeit und Privatheit zu polarisieren (Herlyn 2000, S. 374). Urbanität kann also als Voraussetzung für urbane Öffentlichkeit erklärt werden, einem im städtischen Raum angesiedelten Kommunikationsforum. Der Raumbegriff ist in diesem Zusammenhang, wie die Begriffe Öffentlichkeit und Urbanität, ein nicht eindeutiger Begriff. Auch dazu gibt es disparate Ansichten. Was den urbanen, städtischen Raum angeht, ist dieser im euklidischen Raum situiert und bildet darin einen Sozialraum. Und so entsteht Urbanität nicht einfach als Teil der individuellen Persönlichkeitsbildung und auch nicht im luftleeren Raum, sondern aus Erfahrung an konkreten Orten, die sich durch einen städtischen Charakter auszeichnen (Feldtkeller 1995, S. 38). So ist der Raum, d.h. der Stadtraum die wichtigste Voraussetzung für

Urbanität. Doch nicht per se herrscht in einem Stadtraum auch Urbanität. Ein Urbanität erzeugender Stadtraum muss urban sein in dem Sinne, dass er Vielfalt beinhaltet und urbane Situationen und Interaktionen ermöglicht und dies auf einem ‚gedrängtem‘ Raum. „Urbanität ist somit auch immer kulturelle Dichte an einem definierten städtischen Ort.“ (Feldtkeller 1995, S. 37) In den Anfängen der bürgerlichen Gesellschaft sind bürgerliche Öffentlichkeit und bürgerliche Urbanität stark miteinander verwoben. Die Stadt war eigenständig und frei in ihren ökonomischen, politischen und sozialen Strukturen. Es gab eine besondere Stadtkultur, die sich durch Urbanität als Gesellschaftsform auszeichnete. (Häußermann 1987, S. 283). Die eigenständige Stadt mit ihrem Bürgertum konnte nun in dieser Urbanität des freien Miteinanders auch die bürgerliche Öffentlichkeit entstehen lassen, die Öffentlichkeit der Kaffeehäuser und Salons. Für die bürgerliche Gesellschaft sind natürlich der Besitz und der Markt zentral. So das sich hier auch die Definition der Öffentlichkeit als Organisationsprinzip verorten lässt. Doch auch diese Definition kann mit Hilfe eines Kommunikationsforums erklärt werden. Der Markt, der Warenaustausch, funktioniert durch Aushandeln von Preisen, dem signalisieren von Angebot und Nachfrage. Der Markt funktioniert auf Basis des Austausches von Informationen, also von Kommunikation. Die in den freien Städten herrschende Stadtkultur, die bürgerliche Urbanität, ebenso die durch das freie Bürgertum entstandene Öffentlichkeit, im Gegensatz zum noch agrarisch-feudal geprägten Land, sind das Idealbild der Öffentlichkeit und der Urbanität bis heute.

Da die freien Städte in den Territorialstaaten aufgingen, das klassische Bürgertum verschwand, warum sollte es eine solche Urbanität und Öffentlichkeit dann noch geben? Urbanität so schreibt es Feldtkeller (1995, S. 35) „ist und bleibt Utopie.“ Eine erstrebenswerte Utopie des Städtischen als „Medium der Solidarität, der Brüderlichkeit.“ (ebenda). Auch wenn sie den emanzipatorischen Charakter der bürgerlichen Urbanität nicht mehr beinhaltet, sollten die in ihr liegenden Potentiale genutzt werden.

In dieser Arbeit geht es also um die urbane Öffentlichkeit, die Urbanität des zivilen Verhaltens in der Stadt. Das Kommunikationsforum der hier gemeinten Öffentlichkeit ist im sozialen, euklidisch basierten Stadtraum angesiedelt, mit einer potentiellen Zugänglichkeit aller sich in der Stadt aufhaltenden Menschen. Der Begriff des öffentlichen Raums ist in dieser Arbeit auf genau diesen physikalischen Raum reduziert, denn die Möglichkeiten, die dieser besitzt, entstehen erst durch die Urbanität. Urbanität als Teil der öffentlichen Sphäre ist der Punkt wo sich diese mit

der Privaten trifft. Straßen mit einer hohen Vielfalt und Dichte, d. h. solche urbane Straßen „sind öffentlicher Raum in dem Sinne, dass sie imstande sind, eine reale Öffentlichkeit, ein Publikum, ein Theater gezielter und ungezielter sozialer Interaktionen zu produzieren und dies auch tatsächlich tun.“ (Feldtkeller 1995, S. 42).

Die schon angesprochene Problematisierung entsteht durch die Veränderung des Stadtraums in der sich Urbanität potentiell abspielt. So lautet Feldkellers These (1995, S. 40) das die traditionelle Urbanität aufgrund der fehlenden räumlichen Voraussetzungen (Kinder ohne Platz auf der Straße, keine Bänke, kein Platz um zivilen Umgang zu beobachten und zu praktizieren) im Keim abgetötet wird.

Ein Faktor der unbestreitbar sehr viel Einfluss auf die Veränderung des Stadtraums hatte und hat ist der Verkehr. Im folgenden Kapitel soll nun ein kurzer Blick auf die Entwicklung von eben diesem geworfen werden.

3. Verkehrssituation

Die Nutzung und damit die Gestaltung des Stadtraums hat sich im Laufe der Zeit und im besonderen Maße nach dem Zweiten Weltkrieg stark gewandelt. Dazu beigetragen hat vor allem die Mobilisierung der Gesellschaft durch das Auto. „Der Hauptleidtragende der Technisierung des öffentlichen Raums war der Fußgänger. Zum einen erfuhr er den Stadtraum zunehmend als Transit- und Beschleunigungsraum, der auf ein Netz aus Wegen und Distanzen reduziert wurde. Zum anderen reglementierten Verordnungen sein Verhalten.“ (Bendikat 2002, S. 110). Der Mensch wird zugunsten des Autos aus dem Stadtraum verdrängt und dieser wird zu einem bloßen Transitraum degradiert. So lässt sich die Hauptkritik an der Entwicklung des Verkehrs im Hinblick auf Urbanität zunächst formulieren. Diese Entwicklung geht vor allem einher mit der Erfolgsgeschichte des Automobils im letzten Jahrhundert. Noch Anfang des 20. Jahrhunderts war die Straße nicht selbstverständlich der Bewegungsraum für nur eine Art von Fortbewegungsmitteln, sondern „bevölkert von Fußgängern, Pferdefuhrwerken, spielenden Kindern und allerlei Federvieh.“ (Sachs 1989, S. 112). Diese Allgemeinheit „forderte die Freiheit ein, die Straße als Lebensraum gegen die Eroberung durch das Auto zu erhalten.“ (ebenda). Doch bald wurde das Auto als unvermeidlich angesehen und konnte seinen Siegeszug antreten. Und so begann eine „Kolonialisierung des öffentlichen Raums“ (Sachs 1989, S. 113) für die Freiheit der Motorisierten. Und obwohl bereits 1912 die Frage aufgeworfen wurde, ob „die öffentlichen Straßen ‚menschenrein‘ gehalten werden sollen?“ (Freiherr von Pidoll nach Sachs 1989, S. 113) begann man mit Hilfe der Verkehrserziehung genau dort anzusetzen.

Verhaltensregeln sollten jedermann zur zweiten Natur werden, so nicht auf der Straße herumzustehen, rechts zu gehen und zu fahren etc. „Mit der Verkehrserziehung setzte ein zivilisatorischer Prozeß städtischer Disziplinierung ein, so dass sich das Alltagsleben notgedrungen immer mehr von der Straße abwandte. Die Stadt verlor durch die Geschwindigkeit ihre Funktion als Lebens- und Erfahrungsraum.“ (Birkefeldt 1994, S. 9).

Das Auto hat in erstaunlich kurzer Zeit Eingang in die Gesellschaft gefunden. War 1932 1% der Bevölkerung motorisiert¹, so waren es 1952 schon 27,3%. Die Massenmotorisierung begann dann in den 1960er Jahren: „In den dreizehn Jahren zwischen 1960 und 1973 vervierfachte sich die Zahl der PKW, verdreifachte sich die Zahl der gefahrenen Autokilometer und verdoppelte sich die Streckenlänge der Bundesautobahnen.“ (Sachs 1989, S. 119). Um diesem Umstand gerecht zu werden, d.h. um diesem Verkehr her zu werden „war zwischen 1962 und 1978 die Verstraßung der Bundesrepublik angesagt.“ (ebenda). Es wurden also Generalverkehrspläne für die Städte entwickelt und Einfallstraßen bis in die Stadtmitte geschlagen, Hauptstraßen zu Schnellstraßen ausgebaut, vor allem um den Verkehr auf der Straße zu sortieren, d.h. dem Auto durch Verdrängung von Fußgängern, Fahrradfahrern auf gesonderte Bereiche freie Bahn zu verschaffen. Die Stadtplaner verorteten den Mensch im Auto und versuchten ein Ideal der autogerechten Stadt zu erreichen. „Dabei lebt der Zugriff des Planers von der Arroganz gegenüber den Zwischenräumen – den Zwischenräumen, wo Leute schlafen, Kinder spielen oder Tiere wohnen. (...) Heimat verfiel zur Durchgangsstraße.“ (Sachs 1989, S. 120).

Schon in den 1920er Jahren hatte Le Corbusier das Bild einer idealen Stadt entworfen die ganz der Gesetzmäßigkeit der Geschwindigkeit unterlag. Die Stadt wurde klar in ihre Bereiche aufgeteilt, ähnlich der Fließbandproduktion Henry Fords für sein Model T. Die *Auto-Straße* „durchschnitt die labyrinthische Stadtstruktur und grenzte Nutzungsbereiche voneinander ab, bis dies schließlich 1933 in der „Charta von Athen“ als städtebauliches Leitbild formuliert werden konnte: die komplexe städtische Struktur wurde auf die vier Bereiche Wohnen, Arbeiten, Erholen und Verkehr reduziert.“ (Birkefeldt 1994, S. 8). Über Jahre herrschte dieses Leitbild vor. Heute gibt es kein solch programmatisches Planungsideal, ein Wertewandel hat stattgefunden. Die negativen Folgen der Verkehrsentwicklung, vor allem in der Stadt, müssen heute der Stadtbevölkerung ebenfalls deutlich geworden sein. Wobei die Verschlechterung der Wohn-, Wohnumfeld- und Umweltqualität eher zur Flucht aus der Stadt als zum Umdenken und dem Verzicht auf ein Auto führt. So gab es 2004 insgesamt 45.022.926 PKW, im Jahre 1975 waren es 19.778.775 PKW. Gegenüber 2003 eine

¹ Alle Angaben aus Sachs 1989, S.115ff

Zunahme von 365.623 PKW. Insgesamt wurden damit 577,8 Mrd. Kilometer zurückgelegt (ADAC 2004). Eine Umkehrung dieses Trends ist bis jetzt nicht abzusehen. Noch immer steht das Auto hoch im Kurs und wird nicht zusammen mit den Folgen betrachtet für die es auch verantwortlich ist. „Denn mit der Erfindung des Autos waren der Verkehrsunfall, Lärm und Abgase miterfunden worden.“ (Birkefeldt 1994 S. 8). Im folgenden Abschnitt soll es aber um eine weitere Folge des Verkehrs gehen, die nicht unbedingt mit dem Auto miterfunden worden ist, aber durch den Erfolg des Autos diesem zugesprochen wird, der Verdrängung von Öffentlichkeit und Urbanität aus der Stadt.

4. Das Spannungsverhältnis

Das Auto ist aus unserer heutigen Gesellschaft scheinbar nicht mehr wegzudenken und doch üben gerade solche Städte einen Reiz auf den Menschen auf, in denen für das Auto gar kein Platz ist, wie Cordoba oder die Altstadt von Madrid oder Metz. Hermann Knoflachers Ziel in seiner Arbeit *Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. Freiheit vom Zwang zum Autofahren* (1996) ist es, genau diesen Umstand zu erklären und damit eine grundlegende Fehlentwicklung der Gesellschaft in Bezug auf das Auto in der Stadt. Für Knoflacher ist die Schuldfrage eigentlich von vorneherein geklärt, das Auto ist der Täter, der Fußgänger Opfer. In seinem Buch spricht Knoflacher wesenhaft nie explizit von Öffentlichkeit und Urbanität, aber in seiner Diskussion zeigt sich, dass er implizit durch seine Forderung nach Wiedereroberung des Straßenraums durch den Menschen den urbanen Raum meint, der die Möglichkeit von Urbanität, urbaner Öffentlichkeit in sich birgt. Damit attestiert er derzeit einen Mangel in der Gesellschaft.

Knoflacher bricht dafür zu Beginn mit zwei Mythen, die dem Auto immer zugesprochen wurden und noch werden und die im besonderen Maße zu seinem Erfolg beigetragen haben. Einerseits ist dies der Mythos *Mobilität* und andererseits der Mythos *Zeitersparung*.

Das erste Problem besteht so Knoflacher darin, dass Mobilität, als positive Eigenschaft, mit Autobesitz und Automobilität gleichgesetzt wird. Aber Mobilität meint eigentlich nicht physische Bewegung von Personen oder Gütern. Diese eingeschränkte Definition prägt jedoch noch die Verkehrspolitik. Auch Klaus Lönhard (1997 S. 2.5) weist auf diesen Umstand hin. Mobilität bedeutet nicht „möglichst viele oder weite Ortsveränderungen mit einem KFZ durchführen zu wollen, sondern möglichst beweglich

zu sein.“ Im Gegensatz zu heute war der Zwang zur Mobilität über Jahrtausende Ausdruck von Not, Bedrohung und damit der Unausgewogenheiten von Strukturen. Erst durch die Möglichkeit von Ackerbau, Viehzucht, d.h. der Befriedigung der Lebensbedürfnisse durch örtliche Ressourcen, konnte die Bürde der Zwangsmobilität in vielen Bereichen abgeworfen werden. Intelligenz, so Knoflacher, konnte Zwangsmobilität abbauen. So war die Entstehung von Siedlungen und Stadtkultur funktional mit abnehmender Zwangsmobilität verbunden. Durch die Arbeitsteilung kamen dann wieder einige Formen der Zwangsmobilität im Nahbereich hinzu. Doch erst mit der Nutzungsmöglichkeit von externen Energien (Dampfmaschine, Motoren) änderten sich die Verhältnisse für und in den Städten. Der negativ besetzte Begriff Mobilität wurde im Zuge dessen sehr schnell ins positive gewandelt. Als Folgen dieser Entwicklung nennt Knoflacher nun „Massenquartiere und Massenverelendung, in späterer Folge Massenkonsum von Gütern, Landschaft und Lebensgrundlagen bis zur Massenisolierung im Auto.“ (Knoflacher 1996, S. 29).

Polemisch spricht Knoflacher beim Automobil von einer Rückkehr in einen infantilen Zustand, in die Steinzeit. Das Automobil fasziniert den Menschen und lässt ihn in „vorgeschichtliche Mystik“ (ebenda) versinken, doch eigentlich liegt eine Begriffsverwechslung vor. So bedeutet Automobil Selbstfahrer, doch ein Auto kann nicht selbst fahren, der Mensch braucht um es zu steuern, also um vorwärts zu kommen, wieder alle seine Gliedmaßen.

So kommt Knoflacher zu dem Schluss Mobilitätsaufwand als Maßstab für das fehlende Gleichgewicht einer Struktur, als negativ Tatsache zu betrachten. Monofunktionale Strukturen, so reine Wohngebiete mit einer fehlenden Nahversorgung, zwingen zu Mobilität. Wie auch fehlende Grünanlagen, Freizeiteinrichtungen und kulturelle Angebote zu Mobilität führen, zum „Massenexodus“ am Wochenende ins Grüne. Oder man siedelt gleich im Umland und ruft damit weitere Mobilität hervor. Der Aufwand an Mobilität kann demnach als Indikator für Mängel und Fehler in der Stadtentwicklung, der Stadtplanung dienen. Natürlich liegt das Mobilitätsoptimum nicht bei einem Aufwand gleich Null. Aber der Mobilitätsaufwand ist veränderbar, die Form ist gestaltbar. Die „Exogene Konkurrenz“ (Schmucki 1997) zwischen öffentlichem und Individualverkehr und auch motorisiertem und nichtmotorisiertem Verkehr um den öffentlichen Raum, der damit als einheitlicher Bezugsraum definiert werden kann, ist gestaltbar. Die Aufteilung des Mobilitätskuchens kann geändert werden. Ein Beweis dafür ist das Beispiel von durch

Radwege erzeugten Radfahrten (Knoflacher 1996, S.35ff), ähnlich verhält es sich bei Fußgängerzonen und öffentlichem Nahverkehr.

Daraus kann gefolgert werden, dass Autoverkehr erzwungen, aber auch vermieden werden kann. Und „[d]a das Autofahren die ökologisch schädlichste Landverkehrsart ist, wäre sie allein aus dieser Sicht zu minimieren.“ (Knoflacher 1996, S. 40) Das viel gewichtigere Argument für das hier behandelte Thema ist, dass das Auto schon im Stillstand ein Vielfaches mehr an Platz als jedes andere individuelle Verkehrsmittel braucht und der Flächenanspruch mit der Geschwindigkeit weiter quadratisch ansteigt. Mit einer autogerechten Gestaltung des städtischen Lebensraumes wird einer großen Fläche an öffentlichem Raum - des an sich schon begrenzten städtischen Raums - von vornherein eine Funktion zugewiesen, die ihrem urbanen Charakter abträglich ist. Der öffentliche Raum wird zum Parkraum. Ein Beispiel dafür ist die Entwicklung des Parkraumangebotes im Citybereich und Bezirk Stuttgart-Mitte. Von 7700 Stellplätzen insgesamt im Jahre 1954 ist die Zahl bis 1983 auf 37.500 Stellplätze angestiegen. Bis zum Jahre 1992 ist die Anzahl wieder um 2.400 auf 25.100 Plätze gesunken. Auch wenn viele Plätze in Parkhäusern entstanden sind oder sich die Parkflächen auf privaten Flächen befinden, so ist dies „ein Beispiel von vielen, das den Umbau der gewachsenen Stadt zugunsten des Automobils dokumentiert.“ (Vogt 1997 S. 1.18) Darüber hinaus führt dies zu einer Beeinträchtigung der Lebensqualität der städtischen Bewohner, die den Autoverkehr als Gefahr empfinden. Nicht zu vernachlässigen die negativen Einflüsse von Lärm und Abgasen. Knoflacher sieht hierfür nur zwei Lösungen: Die Menge oder die Geschwindigkeit des Autoverkehrs müsste drastisch reduziert werden.

Daraus kann abgeleitet werden, dass die Fußgängermobilität die stadtverträglichste Art der Mobilität darstellt. Sie verbraucht am wenigsten Raum und fördert die beste Form der Stadtgestaltung. Sie „ermöglicht damit Gestaltungsmöglichkeiten öffentlicher Flächen in einer Lebensqualität schaffenden Form, wie dies bei anderen Verkehrsarten nicht mehr möglich ist.“ (Knoflacher 1996, S. 46). Das Infrastrukturangebot legt auch die Art der Mobilität fest, bei der die Automobilität nur ein Teil der Gesamtmobilität darstellt.

Ein zweiter Punkt der oft als Pluspunkt des Autos angeführt wird ist die Zeitersparnis. Jeder einzelne mag diese Erfahrung gemacht haben, für das System als ganzes trifft dies jedoch nicht zu. Wenn die Durchschnittsgeschwindigkeit von Fußgängern, Radfahrern und Autofahrern zusammengenommen in Österreich seit den 50er Jahren von 5-6 km auf 30 km angestiegen ist und dafür, d.h. für die Straßen, bis etwa 1990 700 Milliarden Schilling ausgegeben wurden, so stellt Knoflacher (1996, S. 47ff.) nun

die Frage, wo, durch die erhöhte Geschwindigkeit, die sich eigentlich zu ergebenden Zeitgewinne geblieben sind? Die Gesellschaft stellt sich jedoch als immer hektischer und nicht gemütlicher dar und die Erfolgreichsten im Zeiteinsparen sind mitunter auch die Stressgeplagtesten.

Die Erklärung hierfür ist das Strukturgesetz der konstanten Reisezeit. Der Mobilitätsaufwand des Menschen beträgt eine Stunde am Tag. Auf eine erhöhte Haus-zu-Haus-Geschwindigkeit folgt keine Zeitersparnis sondern eine größere Haus-zu-Haus-Entfernung. Somit ist nicht der Raum das bestimmende und stabile Element, sondern die aufgewendete Zeit. Durch die Grundeigenschaft des Menschen, die Zeitkonstanz für Mobilität und durch die Erhöhung der Geschwindigkeit mit der gleichzeitigen Schaffung des Zugangs zu dieser, muss eine Zersiedlung, d.h. die Auflösung einer Siedlung stattfinden. Mit all den Nachteilen die ein solcher Autoverkehr mit sich bringt. Die Geschwindigkeit wird über die Zeitkonstante also zur Steuergröße.

Die Stadt der kurzen Wege unter Beibehaltung der hohen individuellen Geschwindigkeiten ist demnach unmöglich. Die Stadt der kurzen Wege, das Idealbild der Stadt, ist also nur mit einer Verringerung der Geschwindigkeit zu realisieren. Demzufolge müsste auch hieraus gefolgert werden, dass die Geschwindigkeit des Fußgängers für die Stadt wieder bestimmd werden muss.

Die These eines Strukturgesetzes der konstanten Reisezeit ist nicht neu, so wurde sie vor mehr als 100 Jahren in der Geographie eingeführt. (Vogt 1997, S. 1.20). Auch Knoflachers Angabe zum Mobilitätsaufwand im Umfang von einer Stunde ist stimmig. Dazu Walter Vogt (ebenda): „Internationale Studien weisen auf eine relative Stabilität eines solchen durchschnittlichen Reisezeitbudgets von etwa 60 bis 70 Minuten hin.“

Knoflacher (1996 S. 58) unterstreicht seine Ansicht mit einem hypothetischen Gedankenspiel: Hätte es vor 1000 Jahren schon Autos gegeben, dann wäre es nicht zu Städten gekommen, lediglich ein Siedlungsbrei wäre entstanden, mit einer Infrastruktur auf diesem Prinzip und es wäre zu keinerlei Stadtentwicklung gekommen. Der Bürger wäre isoliert geblieben und hätte keine Erfahrung mit sozialen Kontakten im öffentlichen Raum machen können. Der „Ersatzgottheit Geschwindigkeit“ (Knoflacher 1996 S.59) wurde der ruhige, gesunde Lebensraum und der öffentliche Raum als Kommunikationsbereich geopfert.

Hieran kann man ermessen, dass Knoflacher den öffentlichen Raum als wichtigen Sozialraum in dem soziales Verhalten erlernt wird versteht, der durch die Umsetzung der Geschwindigkeit in Entfernung zerstört wird. Gefördert durch eine Stadtplanung,

die das in Funktionen aufgeteilte Leben als Zielsetzung widerspiegelt, sind, so Vogt (1997, S. 1.19) „Trennung, Anonymität und Monotonie, Unübersichtlichkeit (...) Vokabeln, die gerne im Zusammenhang mit der modernen Stadtregion gebraucht werden.“

Nun kommt Knoflacher konkreter auf die Stadtgestaltung zu sprechen: Aus seinen Überlegungen zu den falschen Mythen des Autos muss das Ziel in einer Maximierung der Mikromobilität, d.h. der Fußgänger- und Fahrradmobilität und einer Minimierung der Makromobilität, verstanden als mechanische Mobilität mit Hilfe externer Energie, liegen (Knoflacher 1996 S. 60ff). Denn grundsätzlich fördere der Autoverkehr auch den Egoismus und mache es einem einfach sich aus den sozialen Verpflichtungen der Stadt und der Gesellschaft zu entfernen. Der Vorteil geringer Geschwindigkeit besteht hingegen in der Ermöglichung vielfältigerer Strukturen und einer hohen Netzdichte. Beides sind gute Voraussetzungen für Urbanität.

Die Vorherrschaft der Naturwissenschaft, die Gläubigkeit der Städtebauer und Architekten hat jedoch zu seelenlosen, gesichtslosen, anonymen Städten geführt. Kennzeichen dieses Städtebaues ist die gerade Linie, die den Fußgänger schon beim Anblick ermüdet. Die hohe Geschwindigkeit technischer Verkehrsmittel erfordert die gerade Straße und nicht verwinkelten Gassen. Auch symbolhafte repräsentative Architektur wie das Viertel La Défense in Paris sind menschenverachtend.

Der Mensch lebt und arbeitet auf Inseln in der Stadt, die durch lebensgefährliche Bereiche, den Fahrbahnen durchzogen werden (Knoflacher 1996 S. 83). Die kleinräumigen Strukturen werden zerstört und damit die gesamte Stadt als funktionierender Organismus.

Nach Knoflacher (1996 S. 86) kann die Geschwindigkeit als Wachstumsindikator einer Stadt dienen. Solange höhere Geschwindigkeiten noch kontrolliert eingesetzt wurden (Eisenbahn + Bahnhof) war dies kein Problem für die Stadt. Mit dem Einsatz öffentlicher Verkehrssysteme musste sich dann ein Stadtwachstum einstellen. Dies führte zu einer Überwucherung der traditionellen Vororte. Durch allgemeine Motorisierung wurde die Geschwindigkeit durch die individuell genutzten Verkehrsmittel weiter gesteigert. „Das Anwachsen auf die zehnfache Geschwindigkeit bedeutet aber, unter Berücksichtigung der Zeitkonstanz, das 100fache in der Flächenausdehnung.“ (Knoflacher 1996 S. 87). Das Land zwischen den Städten wird aufgefressen und es entsteht ein Siedlungsbrei, der weder richtig städtisch noch ländlich ist. Mit der Zerstörung des Umfeldes der Stadt zerstört sie aber auch ihre Lebensgrundlage. Dies bedeutet einen Verlust an Übersichtlichkeit und damit auch Verantwortung. Das quantitative Wachstum bedeutet demnach Qualitätsverlust.

Andererseits ist es dem einzelnen Menschen nicht zu verdenken in dieser Weise zu handeln, denn schlechter Städtebau erfordert schnelle Verkehrssysteme um der schlecht gestalteten Umgebung entfliehen zu können. In einer Gesellschaft von Fußgängern, die Knoflacher zugleich als Gesellschaft funktionierender sozialer Systeme und ästhetischer Ansprüche ansieht, hätte diese Art des Städtebaus nicht realisiert werden können (Knoflacher 1996 S. 91). Die Geschwindigkeit und eine ihr angepasste Städteplanung hat den sozialen Raum in der Stadt zerstört. Sie hat die dirigistische Maßnahme des Bordsteins eingeführt, die den Menschen auf schmale Streifen seines vorher in der Gesamtheit genutzten Raumes beschränkt. „Den (...) ehemals allen zur Verfügung gestandenen Straßenraum unterteilt nun die automobile Gesellschaft in Lagerraum und Todeszone.“ (Knoflacher 1996 S. 92). Der Lagerplatz der Parkplätze nimmt Mensch und Natur den Platz. Dies ist der stärkste Kritikpunkt am Autoverkehr. Der Raumraub des Autoverkehrs hat den größten Einfluss auf Urbanität und urbane Öffentlichkeit in der Stadt. Ist der Stadtraum doch die wichtigste Ressource, die für die Entstehung von Urbanität vorhanden sein muss. In der Innenstadt, in der der Stadtraum von vornehmerein begrenzt ist, nimmt die autogerechte Gestaltung im besonderen Maße Raum in Besitz. Dies ist besonders problematisch, da in der Innenstadt traditionell die zweite Voraussetzung für Urbanität, eine Vielfalt des Angebots, der Menschen, der Interessen etc. in geforderter Dichte gegeben war. So sieht es auch Andreas Feldtkeller (1995 S. 181) und stellt fest: „Fußgängerbereiche und Straßen auf denen nicht geparkt werden darf, sind exotische Bereiche, die sich eine Stadt nur an wenigen, besonders vorzeigbaren Stellen leistet.“

Natürlich reagiert die Stadtbevölkerung auf die Veränderung. Ein Indiz, so Knoflacher, sind die hohe Anzahl von Singles in den Innenstädten von z.B. Stockholm oder Zürich. Singles sind die Reaktion auf eine familienfeindliche Stadt, in der es kein Lebensraum für Kinder mehr gibt. Der Mensch reagiert auf diese Umgebung in dem er sich durch ‚Familienverweigerung‘ an sie anpasst. (Knoflacher 1996, S. 97) Das Sozialgefüge der Stadt kommt aus dem Gleichgewicht. Für Knoflacher führt die Gesichtslosigkeit der Stadt zur Gesichtslosigkeit der Menschen in der Stadt. Und natürlich versucht der Mensch, als ein durch eine solche Stadt gemaßregeltes Wesen in einer Gesellschaft die dem Auto eine privilegierte Stellung zumisst, in eben dieses zu kommen. Polemisch zugespitzt stellt Knoflacher die Frage, ob die automobile Gesellschaft auf diese Weise noch eine menschliche Gesellschaft ist. Ist sie doch eine

Gesellschaft, die Tote durch Unfälle und Vergasung, Lärm und andere Umweltbelastungen toleriert. (Knoflacher 1996 S. 101).

Ein weiteres Indiz für die Sonderstellung, die das Auto in der Gesellschaft einnimmt, ist das der Parkraum nicht wie andere Flächen in der Stadt nach den Regeln der Marktwirtschaft behandelt wird. So müssten allein für das Kurzparken erheblich höhere Summen erhoben werden, braucht ein Auto doch mindestens 10m² Parkfläche. So betreibt wohl jede Stadt eine Parkraumbewirtschaftung in der auch Parkplätze nicht mehr kostenlos sind. Doch die aktuelle Diskussion der Einführung einer ‚Brötchentaste‘ an Parkautomaten, mit der kurzzeitiges kostenloses Parken auch in solchen Bereichen wieder möglich sein soll, zeigen in die gegenteilige Richtung. Überspitzt betrachtet, ist dies Bestandteil eines Systems des ungleichen Rechts: Wer ein Auto besitzt kann den öffentlichen Raum kostenlos in Anspruch nehmen, wer hingegen die gleiche Fläche benutzt um seine alten Möbel im Straßenraum zu lagern, wird bestraft. (Knoflacher 1996 S. 123).

Soweit Knoflachers Analyse der Situation und natürlich präsentiert er auch Lösungsvorschläge auf dieser Basis. Ein fundamentaler Vorschlag ist die Unterbringung der Autos in Tief- und Hochgaragen. Siedlungen und Wohnquartiere sollten umgebaut werden (Knoflacher 1996 S. 144ff.). Essentiell wichtig ist die Herstellung von Chancengleichheit zwischen öffentlichem Verkehr und dem Auto. Erreicht werden kann dies durch Autosammelgaragen, in der alle Autos geparkt werden müssen und die sich in gleicher Entfernung wie Haltestellen befinden. Die Siedlung selbst ist autofrei mit der Folge, dass der ehemalige Lagerplatz wieder dem Bürger zur Verfügung steht. Natur könnte einziehen und eine Rückkehr zu einer Vielfalt städtischer Funktionen.

So prognostiziert Knoflacher (1996 S. 147.) könnten 80% des Autoverkehrs in kurzen Distanzen vermieden werden, verbunden mit einem attraktiveren Angebot für alle anderen Verkehrsteilnehmer. Jedes Stadtviertel kann sich differenzieren und entwickeln und eine Gemeinschaft könnte sich bilden. Mehr Stadtfläche steht für kulturelle Aktivitäten zur Verfügung. Eine solche Stadt strahlt ganz andere Außenreize aus. Dies ist wichtig, sollte doch der Mensch als Messgerät, als Maßstab des Städtebaus dienen und nicht genormte Maße. Der Mensch reagiert auf Außenreize, die Stadtplanung sollte versuchen positive Reize zu erwecken. Eine reizvolle Stadt macht das Zufußgehen attraktiv. Qualität in diesem Sinne kann nicht mit physikalischen Einheiten als Maßstab gemessen werden. So beeinflusst die Attraktivität einer Umgebung die Bereitschaft von Menschen einen längeren Fußweg

in Kauf zunehmen (Knoflacher 1995 S. 133). Auch Fußgängerzonen verleiten zum Zufußgehen. Das bedeutet der Mensch reagiert auf das ihm gebotene Angebot. Da zurzeit das Autofahren immer noch am reizvollsten gestaltet ist, tut es nicht wunder das viele sich gar nicht vorstellen können auf das Auto zu verzichten. Auch nicht wenn man eigentlich nur im Stau steht. Das System sendet immer noch die größten Reize aus. So ist der Mensch Sklave seines Autos und sucht lieber 28 Minuten lang einen Parkplatz in unmittelbarer Umgebung, bevor er 400 m Fußweg akzeptiert. Ein weiteres Beispiel dafür gibt David Purcell (2000 S. 348). Dies ist nicht rationell zu erklären, doch die vermeintlichen Vorteile des Autos wie Einsparungen körpereigener Energie mit gleichzeitiger scheinbarer Überlegenheit gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern wirken wie eine Droge, der sich der Mensch nicht entziehen kann (Knoflacher 1995 S. 142). Es hat sich eine Autokultur entwickelt: „As residents of industrialized nations, we have come to understand the fact (the reality) that travel is necessary for day-to-day tasks and travel is performed using the car. What we fail to perceive is that this reality is only approaching its 100th birthday. In a few generations, we have managed to nearly eliminate the possibility of any other life milieu.“ (Purcell 2000 S. 349).

Trotz alledem ist jetzt aber besser erklärbar warum eine Stadt wie Bologna oder die Altstadt von Madrid als schön und angenehm empfunden werden, d. h. einen besonderen Reiz auf den Menschen ausübt. Es liegt nicht nur daran, dass diese Städte sehr alt sind und dementsprechend viele alte Architektur besitzen, vor allem wichtig und intuitiv wahrgenommen wird, dass diese Städte noch mit dem Fußgänger als Maß der Dinge entstanden und gewachsen sind. Auch in diesen scheinbar ohne Stadtplanung unorganisch gewachsenen Siedlungen zeigt Knoflacher (1995 S. 161ff) formale Strukturen auf, die als Gradmesser für eine fußgängergerechte Stadt dienen können. So zeigt sich bei genauer Betrachtung der Städte ein Raumgitter aus Plätzen und die sie verbindenden Gassen, wobei keine Strebe länger als 200 bis 300 m ist. So gibt es in der Altstadt von Madrid 40 Plätze mit einer mittleren Platzentfernung von nur 166 m. In dem Außenbezirk von Madrid Salamanca mit nur 12 Plätzen beträgt die mittlere Platzentfernung hingegen 834 m. Eine Fußgängerwüste, die deutlich den Unterschied zwischen einer historischen und einer geplanten Stadt zeigt, wobei „[d]as Ausmaß der Fußgängerwüsten (...) gleichzeitig auch ein Maß für das Versagen des Städteplaners [ist]“ (Knoflacher 1995 S. 181). Die hohe Anzahl der Plätze in den historischen Städten in geringen Abständen zeugt von viel öffentlichem Raum mit einem hohen Potential an Urbanität. „Denn geglückte Urbanität erfordert stets öffentlichen Raum.“ (Knoflacher 1995 S. 174).

Neben Knoflacher und seiner Idee von Sammelgaragen und der Herstellung von Chancengleichheit präsentiert auch Feldtkeller (1995 S. 184) einen eigenen Lösungsvorschlag für das Problem des Verkehrs. Auch er sieht dieses im Individualverkehr. Das Grundproblem besteht in der Ansicht, dass das Auto ein Teil des privaten Haushalts sei, obwohl es ohne öffentliche Straßen überhaupt nicht zu gebrauchen ist. Was Knoflacher mit dem Systems des ungleichen Rechts beschreibt, formuliert Feldtkeller (1995 S. 182) folgendermaßen: Die exklusive Nutzung der Straße als Transit- und Parkraum ist „eine Zweckentfremdung, die sich erst in den letzten vierzig Jahren eingebürgert hat und nichts anderes darstellt als eine Beschlagnahmung öffentlichen Raums für private Zwecke“. Die durch die Kommunen produzierte Ungleichbehandlung zum Vorteil von privatem Autobesitz erzeugt die von Knoflacher angesprochenen Außenreize des Systems, mit der die Frage beantwortet werden kann „warum so viele Menschen auch dann nicht auf ein stadtfreundliches Verkehrsmittel umsteigen, wenn ein durchaus annehmbares Angebot vorhanden ist.“ (Feldtkeller 1995 S. 184). Die Lösung muss in der Bewirtschaftung der Fahrzeughaltung bestehen. Das Auto darf nicht mehr Instrument des privaten Haushaltes sein. Daraus kann ein Vermietkonzept mit einem mit dem Führerschein erworbene Autofahrkonto jedes Bürgers entstehen. Über Agenturen können Autos gemietet werden, im Rahmen des Autofahrkontos, das man nicht überziehen darf. Nur damit wäre eine deutliche Auto-Reduzierung zu erreichen.

Ohne jetzt zu ermessen wie praktikabel die verschiedenen Vorschläge von Knoflacher und Feldtkeller sind, zeigt sich, dass beide zum selben Schluss kommen. Feldtkeller (1995 S. 187) formuliert es so: „Die Stadt der Zukunft muß eine Stadt sein, in der Entfernung durch Nähe und innerstädtischen Zusammenhang ersetzt wird.“ Diesem muss ein erster Schritt vorausgehen. Man muss erkennen, dass „die Straße nicht nur ein öffentliches Gut ist, sondern mehr noch ein Instrument zur Herstellung von Öffentlichkeit,...“ (Feldtkeller 1995 S. 186).

5. Verlust oder Verlagerung von Öffentlichkeit?

Der Autoverkehr hat in einer relativ kurzen Zeit die Gesellschaft und das Bild der Stadt verändert. In der Stadt hat er massiv Raum in Anspruch genommen. Die Frage die in diesem Abschnitt behandelt werden soll ist, ob der raumgreifende Verkehr und eine auf das Auto maßgeschneiderte Stadtplanung ein Verlust an Öffentlichkeit und/oder Urbanität bewirkt hat. Diese Schuldzuweisung findet sich implizit z.B. bei Knoflacher und anderen. Aber kann es nicht auch sein das sich die Öffentlichkeit

verlagert, zum Beispiel in die Medien. Ist es also zu Transformationsprozessen gekommen, die nicht nur auf ein zuviel an Verkehr zurückzuführen sind? Teil des Problems ist natürlich der schon unter Punkt 2. diskutierte weite Bedeutungshorizont des Begriffs Öffentlichkeit. Die Grundentscheidung ob es eine Öffentlichkeit oder verschiedene Öffentlichkeiten gibt, ist schon ein stückweit ausschlaggebend. Bei der Annahme nur einer Gesamtöffentlichkeit ist natürlich vielmehr ein Verlust zu beklagen. Geht man von verschiedenen Öffentlichkeiten aus, kann man auch von Verschiebungen und Verlagerung sprechen. So könnte man eine Verlagerung der urbanen Öffentlichkeit in die mediale Öffentlichkeit vermuten.

Eher muss der Verlust von Urbanität festgestellt werden. Urbanität, darauf wurde schon hingewiesen, ist a/ auf den konkreten Stadtraum, mit b/ einer Vielfalt von Möglichkeiten angewiesen. So ist es nicht verwunderlich das Urbanität durch den raumgreifenden Verkehr, aber auch durch die stadtplanerische Idee einer Funktionstrennung der verschiedenen Bereiche, wie Arbeiten, Wohnen, Konsumieren etc. am schnellsten Schaden nimmt und genommen hat. Die Reduktion des öffentlichen Raums auf bestimmte Funktionen schließt die Entstehung von urbanen Situationen aus. So sind Shopping-Malls, sind sie nur auf den Konsum ausgerichtet, schon aus diesem Grund weder Orte von Urbanität oder Öffentlichkeit, von dem Problem der Verortung zwischen Öffentlich und Privat einmal ganz abgesehen. Sie sind meist auch auf der grünen Wiese erbaut und müssen also konkret angesteuert werden, sie sind viel zu sehr nur auf eine Funktion, der Ermöglichung von Konsum ausgerichtet, auch wenn man ihn ihnen reden oder flanieren kann. Auch Fußgängerzonen, wenn sich in ihr nur Einkaufsgeschäfte befinden, sind nicht wirklich urban. Ein Indiz dafür ist es wenn sich kurze Zeit nach allgemeinem Geschäftsschluss niemand mehr in ihr aufhält. „Wenn die Innenstadt mit solchen Fußgängerbereichen dem „Handel und Wandel“ – ich betone: auch dem Wandel, also der Begehbarkeit – wieder zugeführt werden soll, dürfen sie nicht nur Einkaufsstraßen sein, sondern müssen als Kommunikationszentren auch geistig-gesellschaftliche Bedürfnisse für alle Altersklassen zu erfüllen vermögen.“, so formuliert es Otto Carlsson (1983 S. 18).

In einem zweiten Schritt kann nunmehr festgestellt werden, dass wenn nicht gleich Öffentlichkeit an sich, so durch den Verlust von Urbanität auch die Chancen für eine mögliche urbane Öffentlichkeit genommen sind.

Andererseits ist hier auf die zweite Möglichkeit hinzuweisen, die zumindest die Diskussion um den Verlust von Öffentlichkeit abmildern würde, die der Verlagerung von Öffentlichkeit. In seinem Text über die öffentlichen Räume in der europäischen

Stadt zeigt Klaus Selle (2004) die Vielschichtigkeit der Diskussion und spricht sich gegen die These eines epochalen Verlustes und für einen kontinuierlichen Wandels aus. Ein Wandel evoziert natürlich auch Probleme mit denen man Umgehen muss, er bringt aber anders als Verlust Neues hervor und damit neue Chancen und Möglichkeiten. Gerade wenn man Öffentlichkeit als Kommunikationsforum definiert ist Wandel feststellbar. Wie in den letzten 50 Jahren das Auto große Veränderungen hervorgerufen hat, hat die Kommunikation sich ebenfalls stark gewandelt. Durch Printprodukte, Radio, Fernsehen hat sich die Nachrichtenkommunikation verändert. Durch das Telefon an sich und dann in der Erweiterung der Mobilität als Mobiltelefon, in den letzten 10 bis 15 Jahren die Verbreitung des Internets haben zu einem Kommunikationswandel in der Gesellschaft geführt. Ohne das Totalverluste von Kommunikationsformen zu verzeichnen sind, wie manche befürchteten. In dem Maße wie neue Kommunikationsmöglichkeiten entstehen, muss das einen Einfluss auch auf die Öffentlichkeit bzw. die Öffentlichkeiten haben. In einem Konzept das nicht von nur einer Öffentlichkeit ausgeht sind neue Kommunikationsformen und so auch neue Kommunikationsforen leichter zu integrieren.

In dieser Frage wichtig scheint die Unterscheidung von Öffentlichkeit und Urbanität zu sein, die wie sich gezeigt hat nicht einfach ist, da jeder Begriff für sich nicht eindeutig ist und beide ihren Ursprung in der Stadt des Bürgertums haben. So spürt man einen Verlust von Urbanität und spricht von einem Öffentlichkeitsverlust. Da Öffentlichkeit im Gegensatz zu Urbanität nicht mehr im Städtischen angesiedelt sein muss, ist heute eine Unterscheidung noch wichtiger geworden, um nicht zu falschen Schlüssen zu kommen.

Festzuhalten ist jedenfalls das der Verkehr starken Einfluss auf die Stadt und die Gesellschaft gehabt hat. Die Stadt wurde in seinem Sinne verändert, Flächen umgewidmet und vor allem Urbanität ging verloren. In dem Maße wie die Idee der Urbanität nicht mehr im Städtischen zu finden ist und sie auch gar nicht versucht wird wieder dort anzusiedeln, schwindet sie auch in dem Bild, der Idee die man sich von ‚Stadt‘ macht. Die Ansprüche an die Stadt verändern sich, manche werden ins Private verlagert. Funktionen die die Stadt innehatte werden gar nicht mehr verlangt. Die Stadt in ihrer Funktion als Hort von Öffentlichkeit könnte davon betroffen sein. Der urbane Raum, der es den Menschen ermöglichte zusammenzukommen, ist nicht mehr der einzige Raum um dies zu tun. So würde ich der These von Klaus Selle folgen und von einem Wandel von Öffentlichkeit

sprechen, die sich heute weniger im Urbanen, Städtischen zeigt als anderswo. Doch der Verlust an Urbanität vor allem auch durch den Verkehr ist schlimm genug, versteht man Urbanität im Sinne Feldtkellers als Urbanität des zivilen Individuums, das ein bestimmtes auf die Gesellschaft gerichtetes Verhalten trägt. Man kommuniziert und interagiert miteinander in einer fordernden und fördernden Vielfalt. Eine solche Urbanität, also auch eine auf die Menschen gerichtete Stadtplanung, sollte ein erstrebenswertes Ziel sein. Denn die Gesellschaft braucht das urbane zivile Individuum grundlegend, um dann egal in welchem Raum zu einer Öffentlichkeit zusammenzukommen. Eine Gesellschaft funktioniert nur in einem Miteinander im Sinne von Urbanität. Denn der Raum der Öffentlichkeit, sei er urban oder medial, liegt, so formuliert es Hannah Arendt² „zwischen denen, die um dieses Miteinander willen zusammenleben...“ Das urbane Verhalten ist auf den Mitmenschen gerichtet, dem stehen Blasiertheit und Reserviertheit nicht gegenüber. Es ist bestens dazu geeignet den Raum zu schaffen (ohne zu behaupten, dass dies die einzige Möglichkeit ist), „der dadurch entsteht, daß Menschen voreinander erscheinen, und in dem sie nicht nur vorhanden sind wie andere belebten und leblose Dinge, sondern ausdrücklich in Erscheinung treten...“ (Hannah Arendt²)

6. Fazit

Der individuelle Autoverkehr ist also unbestreitbar problematisch und hat das Bild der Stadt verändert. Von der in dieser Arbeit näher diskutierten Frage der Beziehung zwischen Öffentlichkeit/Urbanität und Verkehr abgesehen, sind es allein schon die Gefährdung und die Verschmutzung durch den Autoverkehr, die ein Umdenken erfordern. Ein Beispiel dafür ist die EU-Feinstaubrichtlinie, seit Anfang 2005 in Kraft, die die Städte vor enorme Probleme stellt. (Die Welt, 15.3.2005, S. 3) Nur noch 35 Tage im Jahr darf eine bestimmte Grenze bei Feinstaub, der vor allem durch den Autoverkehr erzeugt wird, überschritten werden. Danach müssen die Städte handeln: Als Sofortmaßnahme bleiben dann nur Fahrverbote übrig. Davon wäre nicht nur der private Autoverkehr, sondern auch der öffentliche Nahverkehr betroffen. Das öffentliche Leben käme zum erliegen. Im Falle eines Verstoßes kämen hohe Geldbußen auf die Kommunen und Städte zu. Die präsentierten Lösungsvorschläge gehen aber auch hier nicht an den Kern der Sache. Man arbeitet an Verkehrslenkungsplänen und ähnlichem um den Verkehr besser zu

² zitiert nach Feldtkeller 1995 S. 44

verwalten, aber nicht daran wie man ihn grundsätzlich vermeiden könnte. „[M]it der Befreiung durch das Auto ist, so stellt sich heraus, am Ende der Zwang zum Auto gewachsen.“ (Sachs 1989, S. 121). Die Abhängigkeit einer Gesellschaft vom Auto kann nicht von Heute auf Morgen beendet werden, doch zumindest die Problemlage sollte richtig erkannt werden, wie Hermann Knoflacher es in seinem Buch tut. Es trägt ja den programmatischen Untertitel „Freiheit vom Zwang zum Autofahren“. Wie in dieser Arbeit gezeigt, haben der Verkehr und eine auf ihn ausgerichtete Stadtplanung zu einem Verlust an Urbanität, an potentieller urbaner Öffentlichkeit geführt. „Die Entwurfsprinzipien des modernen Städtebaus [haben] urbane Vielfalt, tolerantes Zusammenleben, attraktive Alltagskultur und Mannigfaltigkeit der öffentlichen Umgangsformen geradezu verhindert.“ (Feldtkeller 1995, S. 39). Auch zehn Jahre nach dieser Feststellung tut man sich scheinbar noch immer schwer. Zwar hat man das Wohnen in der Innenstadt als Trend erkannt, aber konkrete Entwürfe für neue Innenstadtquartiere scheitern dennoch. So sehen die neuen Quartiere vielfach aus wie ein Import von der Grünen Wiese. Architektonische Ideen für ein ‚neues urbanes Wohnen‘ sind rar, zeichnen sich durch hohe Wohnqualität, aber geringe Urbanität aus. „Den Friseur, den Zeitungsladen, die Eckkneipe sucht man meist vergebens. Statt intimer, lärmgeschützter, grüner Innenhöfe zugige Zeilenbebauung, statt Nutzungsmischung neue Monostruktur.“ (Die Welt, 12.3.2005, S. IM1). Ein Teil des Problems sind die problematischen Wohnwünsche der Bevölkerung. Einerseits ein grünes Wohngebiet mit wenig Straßenverkehr, andererseits der Wunsch nach einem eigenen PKW-Parkplatz in der Nähe. Dies ein Ergebnis der Ausrichtung des Systems auf das Auto, der Außenreize im Sinne Knoflachers. Es ist zu vermuten, dass ein grundlegendes Bewusstsein für die Problematik in der Bevölkerung noch nicht vorherrscht. Das Problem für die Städte durch Erweiterung der Siedlungsfläche bei gleichzeitigem Bevölkerungsschwund, vor allem im Osten, muss erst ein Mal durch die Bevölkerung als solches erkannt werden. Dass die Flächenausdehnung vor allem auf einer autogerechten Stadtplanung basiert zeigt Knoflacher. Aber gerade durch den Handlungsdruck auf die Städte durch die vielfältigen Problematiken, ergibt sich die Chance für die Schaffung oder den Umbau von Stadtvierteln zu urbanen Stadtvierteln. Viertel die wieder eine Vielfalt und Dichte beinhalten, die urbane Situationen und damit Urbanität schaffen können. Eine Urbanität die für die Gesellschaft und die Erzeugung von Öffentlichkeit sehr große Impulse bringen könnte.

Bibliographie

ADAC (2004): Wichtige Eckdaten zum Verkehr. Online unter:
http://www.adac.de/images/02%20Wichtige%20Eckdaten_tcm8-948.pdf

Bendikat, Elfi (2002): Der öffentliche Stadtraum in der Moderne: technische Funktionalität und Reglementierung. In: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften, Heft 1, S. 110-131

Birkfeldt, Richard; Jung, Martina (1994): Die Stadt, der Lärm und das Licht. Die Veränderung des öffentlichen Raumes durch Motorisierung und Elektrifizierung. – Seelze (Velber) : Kallmeyer

Carlsson, Otto (1983): Erfahrungen mit Fußgängerzonen in der Bundesrepublik Deutschland. In: Internationales Städteforum Graz: Der Fußgänger erobert wieder die Stadt. Fußgängerbereiche und Stadtqualität. – Graz, S. 17-23

Feldtkeller, Andreas (1995): Die zweckentfremdete Stadt. Wider die Zerstörung des öffentlichen Raums. - Frankfurt/Main : Campus

Häußermann, Hartmut; Siebel, Walter: Neue Urbanität. – Frankfurt/Main : Suhrkamp

Herlyn, Ulfert (2000): Stadt. In: Schäfers, Bernhardt (Hrsg.): Grundbegriffe der Soziologie. - Opladen : Leske + Budrich, S 373-377

Knoflacher, Hermann (1996): Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. Freiheit vom Zwang zum Autofahren. - Wien : Böhlau

Lönhard, Klaus (1997): Stadtverkehr – Zustandsaufnahme und individuelle Ansprüche. In: Herrmann, M.; Steierwald, M. (Hrsg.): "Mobilität und Urbanität" – Die Stadt und ihr Verkehr. – Stuttgart : Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg, S. 2.1-2.14

Neidhardt, Friedhelm (2001): Öffentlichkeit. In: Schäfers, Bernhard / Zapf, Wolfgang (Hrsg.): Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands, Opladen : Leske + Budrich, S. 502-510

Purcell, David (2000): The Car and the City. In: Bulletin of Science, Technology & Society, Vol. 20, No. 5, October 2000, S. 348-359

Sachs, Wolfgang (1989): Die auto-mobile Gesellschaft. Vom Aufstieg und Niedergang einer Utopie. In: Brüggemeier, Franz-Josef; Rommelspacher, Thomas (Hrsg.): Besiegte Natur. Geschichte der Umwelt im 19. und 20. Jahrhundert. – München : Beck, S. 106-123

Schmucki, Barbara (1997): Nahverkehrssysteme im Vergleich: Der öffentliche Personenverkehr in München und Dresden 1945 – 1990. In: Dienel, Hans-Liudger; Schmucki, Barbara (Hrsg.): Mobilität für alle. Geschichte des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt zwischen technischem Fortschritt und sozialer Pflicht. – Stuttgart : Steiner, S. 63-81

Selle, Klaus (2004): Öffentliche Räume in der europäischen Stadt – Verfall und Ende oder Wandel und Belebung? Reden und Gegenreden. In: Siebel, Walter (Hrsg.): Die europäische Stadt. Frankfurt/Main : Suhrkamp, S. 131-145

Vogt, Walter (1997): Die Veränderung von Stadt mit und durch Verkehr. In: Herrmann, M.; Steierwald, M. (Hrsg.): "Mobilität und Urbanität" – Die Stadt und ihr Verkehr. – Stuttgart : Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg, S. 1.1-1.24