

Johannes Fiedler:

Expansion und Dispersion

1. Bilder und Geschichten zur Verdünnung der Stadt in der Konsumgesellschaft (Dispersion)

- Florida, São Paulo, Südafrika, Palästina, Alpenraum

Thema: Nähe

Von Zeit zu Zeit sollten wir uns in Erinnerung rufen, dass die Stadt - abgesehen vom überwältigenden kulturellen Phänomen, das sie darstellt – auch das Ergebnis einer ganz pragmatischen Logik ist. Der Logik der Nähe. Der Vorteil, nahe zu anderen, zu Gütern, zu Versorgungseinrichtungen und in der Nähe der Macht zu sein, ist der Grund, warum die Menschen solche unnatürlichen Verdichtungen hervorbringen, die wir Städte nennen.

In der trivialen Wahrnehmung hat Nähe eine positive Konnotation. Jeder möchte nahe einer U-Bahn Station, nahe bei interessanten Leuten, bei guten Verdienstmöglichkeiten und guten Lokalen leben. Aber wir wissen aus eigener Erfahrung, dass diese Nähe auch eine Reihe nachteiliger Effekte mit sich bringt, Nachteile, unter denen der Parkplatzmangel noch einer der harmloseren ist. So kommt es, dass jeder städtische Kontext das Resultat einer Abwägung zwischen den Vor- und Nachteilen von Nähe ist. Um die Logik der Nähe zu verstehen sollten wir wissen:

- Nähe ist kein absoluter Wert, sondern ein Parameter, der jeden Wert annehmen kann.
- Dichte (die Anzahl von Einheiten pro Flächeneinheit) ist das Ergebnis des Wertes, den man der Nähe in einem spezifischen zeitlichen und örtlichen Kontext beimisst.
- in der Bewertung von Nähe beurteilt der oder die einzelne nicht Nähe als Selbstzweck, sondern die Bedingungen des Zugangs, der Erreichbarkeit einer attraktiven Einrichtung, einer Gruppe, einer Ware. Ist der Zugang gut, wird man etwas als „nahe“ wahrnehmen.
- es gibt ein ständiges Bestreben, Zugang von Nähe abzulösen, dh. Die Vorteile von Nähe in Anspruch zu nehmen, ohne die Nachteile ertragen zu müssen.
- die Bedingungen des Zugangs werden von Technologie und von Kraftverhältnissen geregelt, in der Konsumgesellschaft durch die Kaufkraft.

Im allgemeinen ist der Idealstandort jener mit minimaler Beschränkung, minimaler Belästigung durch andere, minimaler Immission, kombiniert mit maximaler Integration, maximalem Schutz, bester Versorgung und besten Erwerbsmöglichkeiten. Natürlich kann dieses Ideal nicht erreicht werden. So entstehen immer aufs Neue pragmatische Lösungen, die eine brauchbare Balance zwischen diesen gegensätzlichen Anforderungen bieten. Solche Lösungen lassen eine physische Form entstehen, bilden Typologien und Konventionen und nehmen zuletzt auch den Charakter kultureller Muster an. Damit ist der oder die einzelne der täglichen Abwägung der Vor- und Nachteile seines oder ihres Standortes enthoben.

Unter den aktuellen Bedingungen der Marktwirtschaft entstehen aus der beschriebene Logik der Nähe zunehmend Siedlungsmuster, die nicht den tradierten Vorstellungen der räumlichen Stadt entsprechen, aber doch von „Städtern“ bevölkert sind. Es geht um das „Suburbane System“:

Es begann mit dem Abwandern der Produktionsstätten aus den städtischen Kernen, und mit der Motorisierung folgte das Wohnen. Als logische Konsequenz gehen nun Handel und Dienstleistungen dorthin, wo die Leute wohnen und arbeiten. Es entstehen „Edge Cities“ und ein autonomes, autogerechtes Gewebe breitet sich aus, das auch ohne Kernstadt funktioniert. In manchen Teilen

der industrialisierten Welt sind solche suburbane Flächen der Regelfall geworden, in ihnen sind Reservate unterschiedlicher Art eingebettet: Altstädte, Naturreservate, etc.

Konsum- Urbanisierung führt nicht mehr zum Entstehen von Städten

Auch in der Konsumgesellschaft ist Nähe weiterhin von Bedeutung, doch es gilt ein anderer Maßstab. Die Immobilienanzeigen nennen Entfernungen zu Autobahnabfahrten, zu Freizeiteinrichtungen, zu Flughäfen, manchmal auch zu Stadtzentren, angegeben werden Autominuten. Eine halbe Auto-Stunde, also etwa 20 bis 40 Kilometer unter suburbanen Bedingungen, wird für tägliche Beziehungen durchaus als nah wahrgenommen. Wenn es im Wohnstandorte geht, gilt: man möchte guten Zugang zur Autobahn, aber nicht nahe der Autobahn wohnen.

Das große Geschäft der Konsumurbanisierung ist also die Ablösung des Zugangs von der Nähe. Technologie, Immobilienwirtschaft und Konsumgüterindustrie arbeiten ständig an der Herstellung der „proper suburban distance“ (*Lars Lerup*), an der gleichzeitigen Bereitstellung von Zugang und Distanz. Dazu gehört natürlich vor allem das Auto, die Autobahn, das Mobiltelefon und die elektronische Leitsysteme. Aber das suburbane System beruht nicht nur auf dem Vorhandensein technischer Strukturen, sondern vor allem auf der Bereitschaft der Menschen, beträchtliche Teile ihres Tages in Autos zu verbringen, Autos, die als Satelliten des Zuhause wahrgenommen werden. Und das suburbane System beruht auch auf jenem Mega-Trends der menschlichen Zivilisationsgeschichte, wie er sich im Verhalten von Kindern ausdrückt, die instinktive Neigung zum Künstlichen, zum Kommerziellen, zum Abstrakten....

Die großen Visionäre des 20. Jahrhunderts haben den neuen Maßstab, der durch die Mechanisierung des Verkehrs und der Kommunikation entsteht, erkannt und seine Auswirkung auf die Stadt erkannt. Einige sind soweit gegangen, daraus die bevorstehende Auflösung der Stadt abzuleiten (Bruno Taut: „Die Auflösung der Städte“, 1920, F.L. Wright „The Disappearing City“, 1930)

Und wenn wir uns also darauf eingestellt haben, dass die disperse Stadt gewissermaßen der „natürliche“ Zustand der Konsumgesellschaft ist, dann wird es umso interessanter, jene Gründe und Situationen zu finden, die dennoch Verdichtung hervorbringen....

2. Bilder und Geschichten zu den Formen und Motiven von Expansion

- Muster der Expansion und Inversion
- Landnahme, staatlich (Südafrika, Palästina, Brasilien)
- Informelle Besiedlung (Cape Flats, São Paulo, Österreich)
- Kommerzielle Projekte (Alphaville, Century City, Haile Plantation, Algarve)
- Freizeitwohnen (Miami, Cape Flats, Wiener Becken)

Thema: Landnahme

Die globale Expansion der Siedlungsgebiete wird oft mit dem Bevölkerungswachstum in Zusammenhang gebracht. Das ist eine veraltete Sichtweise. Heute gilt vielmehr: Durch die Verbreitung urbaner Lebensformen – ein Prozess, der sowohl in den Ländern des Wohlstands als auch jenen des Mangels rasch voranschreitet – sinkt die Fertilität. Dieser rasche Rückgang der Reproduktionsraten wird zwar über einen gewissen Zeitraum durch das Ansteigen der Lebenserwartung mehr als kompensiert, doch danach folgt eine Situation niedriger oder negativer Zuwachsraten. Auf diese Weise könnte sich die Weltbevölkerung um das Jahr 2050 bei etwa 10 Milliarden stabilisieren.

Was jedoch in diesem Prozess ungebremsst ansteigt, ist der Flächenverbrauch pro Person. Dabei ist nicht nur der Verbrauch durch Wohnfläche¹, sondern ganz besonders die Inanspruchnahme von Flächen durch die strukturellen Eigenarten der Konsumgesellschaft

¹ USA: 66,5 m²/EW (US Census 2000, American Housing Statistics 1999), Österreich: 45 m²/EW (ÖSTAT, Census 2001) El Salvador: 4,5 m²/EW (UN Settlement Statistics 1984))

(Verkehr, Versorgung, Freizeit) von Bedeutung. So sind die reiferen Konsumgesellschaften die größeren Flächenkonsumenten. Man muss sich also nicht vor dem Bevölkerungswachstum, sondern eher vor dem Flächenanspruch der zahlenmäßig stagnierenden Wohlstandsgesellschaften in Acht nehmen.

In welcher Form erfolgt nun die Erschließung neuer Flächen?

Nach Rechtsformen gegliedert, kann man folgende Formen unterscheiden: die staatliche, die informelle und die kommerzielle Landnahme.

Staatlich angetriebene Siedlungstätigkeit hat eine große Tradition. Stichworte:

Homestead Act (USA 1862) oder die deutsche Ostkolonisation unter dem Titel

„Lebensraum für das Deutsche Volk“. Die Folgen der sowjetischen oder der indonesischen Siedlungspolitik, betreiben heute den Zerfall von Staaten. Sie sind das Erbe einer Machbarkeits-Haltung, einer Vorstellung, dass soziale Zusammenhänge mit großtechnischen Mitteln gestaltbar wären. Diese Vorstellung gibt es noch immer: Brasilien oder China betreiben weiterhin die Politik von Stadtgründungen (nach dem Ratschlag von Geografen, wonach in dieser Region eine bestimmte Anzahl von Städten erforderlich sei).

Wesentlich zeitgemäßer ist die informelle Expansion. Sie geschieht dort, wo Menschen Land neu besiedeln, ohne dass es dafür eine Planung oder eine Rechtsform gäbe.

Stichworte: Squatter-Siedlungen, Landbesetzungen. Das Zusammenspiel politischer, kommerzieller, ethnischer Faktoren, die Balance zwischen formellen und informellen Elementen ist in jedem Fall spezifisch und delikat. So ist das Entstehen der *Barriadas* in Städten wie Lima oder Mexico-City eine durchaus organisierte Angelegenheit, zu ihr gehören formale Aspekte wie Vermessung, Pressearbeit, Aufzeichnungen. Informell bezeichnet man den Vorgang deswegen, weil das Grundstück nicht - oder zumindest nicht auf offiziellem Weg - erworben wird und weil vor der Besetzung keine Behördenverfahren abgewickelt werden. Das schließt aber nicht aus, dass die formellen Grundeigentümer, dass die Behörden trotzdem in die Maßnahme involviert sind. Denn die Unterstützung informeller Landnahme ist zum einen ein beliebtes Instrument zur Vermehrung von Wählerstimmen, zum Aufbau einer populären Machtbasis, und sie ist natürlich auch ein Geschäft. Die Gruppe der Squatter besteht nicht nur aus Zuwanderern vom Land, sondern zu einem großen Teil aus Menschen, die bereits in der Stadt leben, eine Verbesserung der Wohnverhältnisse anstreben, und sich diese auch leisten können. Suburbanisierung unter ärmlichen Bedingungen. Man hat alle Formen von informellen Siedlungen seit ihrem massenhaften Auftreten in den 1960er-Jahren eingehend untersucht. Jeder Standort, jede bauliche Form ist ein präzises Abbild der jeweiligen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Kondition. Zusammen sind sie Ausdruck einer gewaltigen Modernisierungsbewegung.

Die formelle Expansion findet nach dem Ende der fordistisch motivierten Stadterweiterungen vor allem in Form von Suburbanisierung statt. Es zeigt sich, dass der Geschossbau ohne großzügige öffentliche Förderung (direkt, oder durch Infrastrukturleistungen) nicht mehr marktfähig ist. Europa hat dabei das Problem, dass die suburbane Erweiterung den etablierten Politiken widerspricht, aber trotzdem rasch fortschreitet, was dem Prozeß einen gewissen informellen Charakter verleiht. Was stattfindet, ist die Transformation von einer Kulturlandschaft (der agrarischen) in eine andere Kulturlandschaft (der suburbanen).

In Industrialisierung und Moderne standen sich informelle und formelle Expansion als völlig unterschiedliche Systeme gegenüber. Das „ungeplante“ Wachstum von Städten, vor allem in der so genannten Dritten Welt - wurde als Mangel und Fehlentwicklung angesehen, die mit technokratischen Maßnahmen zu beseitigen wäre. Inzwischen hat aber auch die industrialisierte Welt - ganz besonders gewisse Teile von Europa - Oberflächen entwickelt, die in hohem Maß chaotisch wirken, und das trotz einer enormen Organisations- Planungs- und Verwaltungsdichte.

Was ist passiert? Der Niedergang der fordistischen Ordnung (hier ist die Fabrik, da wohnen die Arbeiter) hat auch das gesamte Instrumentarium der räumlichen Regulation in Frage gestellt. In der kommerziellen Dynamik entgrenzter Wirtschaften konvergieren formelle und informelle Systeme. Ja, es ist geradezu typisch für die globale Konsumwelt,

dass sie auch ohne staatliche Ordnungssysteme, ohne formelle Arbeits- und Produktionsverhältnisse funktioniert.

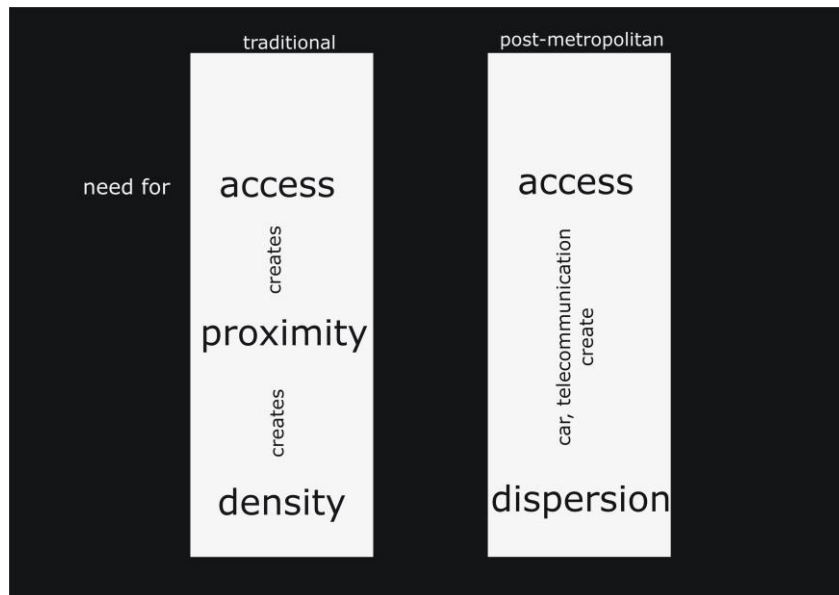
In diesem Zusammenhang muss man sich auch mit dem Begriff der Öffentlichkeit auseinandersetzen. In letzter Zeit werden immer mehr Beispiele der Privatisierung des Raumes diskutiert. Da geht es nicht nur um *Gated Communities*, um *Business Improvement Districts*, sondern auch um die vielfältigen Kosumwelten: *Malls*, Themenparks, *Country-Clubs*. Tatsächlich findet ein großer Teil der aktuellen Expansion in diesen Formen statt. Was immer der Inhalt dieser Anlagen, sie zeichnen sich dadurch aus, dass sie nur an einem oder an wenigen Punkten an das öffentliche Netz (zumeist nur an Straßen) angebunden sind, und im Inneren nicht nur privat finanziert, sondern auch privat verwaltet werden. Diese Form ist der physische Ausdruck des wirtschaftlichen „ringfencing“, der Kontrolle aller Kosten- und Einnahmefaktoren in einem abgegrenzten Territorium und in einer betriebswirtschaftlichen Rechnung. Folge ist unter anderem das, was man als „private government“ bezeichnen kann.

Weniger bekannt ist die Tatsache, dass diese Cluster-Expansion nicht nur in der Form neoliberaler Anlagen, sondern seit langem auch im informellen Bereich, z.B. bei Favelas, ja sogar in den Anlagen des sozialen Wohnbaus auftritt. Allen diesen Anlagen ist gemeinsam, dass sie lediglich an öffentliche Korridore andocken, keine Öffentlichkeit erzeugen, wie das die gründerzeitliche Rasterstadt getan hat.

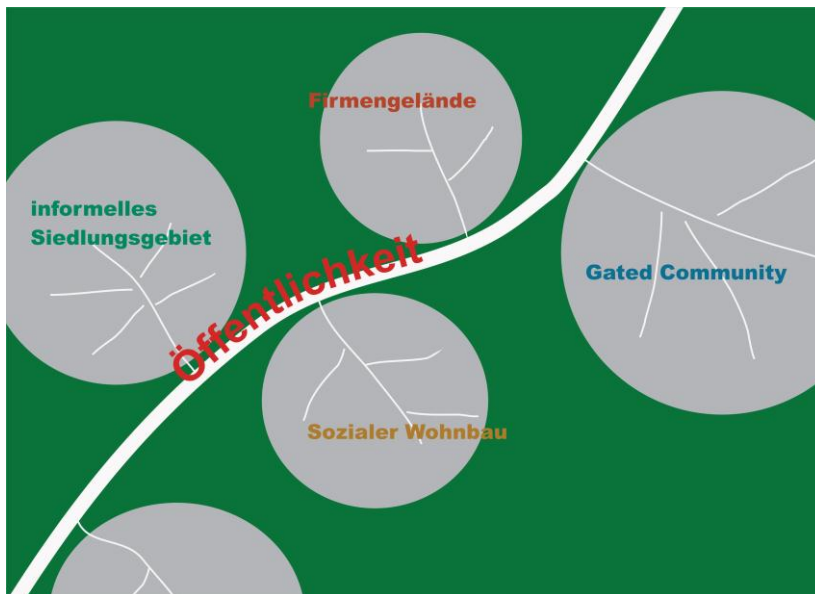
Wenn man von Expansionsmustern spricht, muss man auch darauf hinweisen, dass Ausdehnung nicht nur durch das Vordringen in unbesiedelte Flächen stattfindet, sondern auch durch die Umwandlung bestehender Siedlungsgebiete durch Inversion, d.h. die Siedlungsfläche wird zum Regelfall, darin eingebettet finden sich Inseln von Natur oder naturnaher Landwirtschaft.

Grafiken

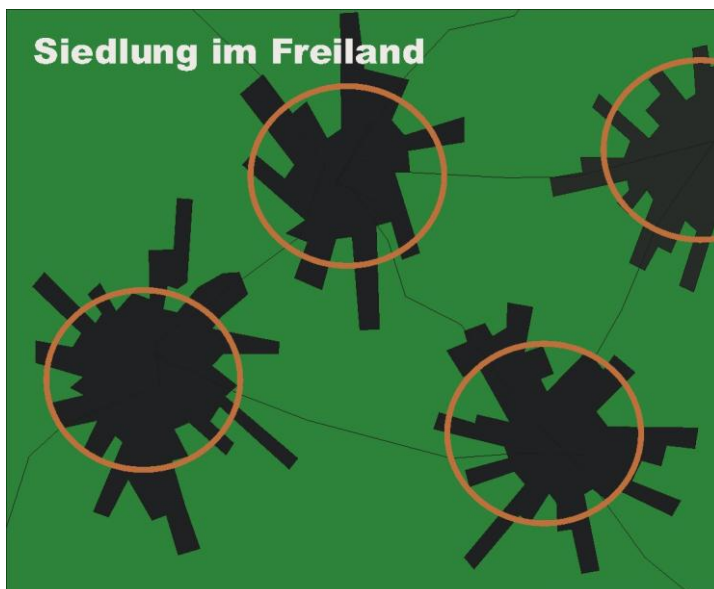
Nähe:



Expansionsmuster:



Inversion:



Literatur und Zitate:

Johannes Fiedler: *Urbanisierung, globale*, Böhlau 2004

Lars Lerup, *After the City*, MIT Press, (April 2000)

Mike Davis, *The City of Quartz, Excavating the Future in Los Angeles*, Verso, London 1990

Edward W. Soja, *Postmetropolis : Critical Studies of Cities and Regions*, 2000 (Blackwell)

Deyan Sudjic, *The 100 Mile City*. Andre Deutsch, 1991. Photography by Phil Sayer.

Lewis Mumford: *Megaopolis as Anti-City (1962-63)* in: **DAVERN, Jeanne, M.:** *Lewis Mumford, Architecture as a Home for Man*, Architectural Record Books, New York 1975.

Frank Lloyd Wright: *The Living City, (1958)*, Horizon, 1970

Joel Garreau: *Edge city. Life on the New Frontier*, Doubleday, New York, 1991.

Bruno Taut:

...Die Stadt und das Land existieren nicht mehr.. die Interessen entstehen aus der natürlichen Kameradschaft des Tuns und des Lebens und diese lassen ihre eigenen Organisationen des Schutzes und des Austausches entstehen.."

aus: *Die Auflösung der Städte*, Hagen, 1920 (Bildtafeln)

Frank Lloyd Wright:

Decentralization

No less than one acre to each individual man, woman and child.

...

On the basis of this acre to each, architecture could soon become in to service for the man itself as a natural feature of his life. The architecture of his home should never again be the adapted, commercialized thing it is: as housing by government or otherwise. Overcrowding itself to be sold, sold again. Resold. Overcrowding oversold by taxi meter...

Liberal ground use is itself now one sure basis for culture and a more liberal education for America..

.....

..total mechanization of transit.

So not only is the actual horizon of the individual immeasurably widened but his entire range of life (...) is broadened by on the grounds of this mechanization, if properly put to work. I is significant that not only have "space" values been entirely changed to "time" values, now ready to form new standards of movement-measurement, but a new sense of spacing based upon speed is here.

aus: Frank Lloyd Wright: *The Living City*(1958), Horizon, 1970

Lewis Mumford:

Not the least factor in this development, certainly in America, is the persistent residue of the curious pioneer belief in space and mobility as a panacea for the ills of social life"

In: *Megaopolis as Anti-City (1962-63)* in: **DAVERN, Jeanne, M.:** *Lewis Mumford, Architecture as a Home for Man*, Architectural Record Books, New York 1975.

Joel Garreau:

"Edge cities represent the third wave of our lives pushing into new frontiers in this half century. First, we moved our homes out past the traditional idea of what constituted a city. This was the suburbanization of America, especially after World War II. Then we wearied of returning downtown for the necessity of life, so we moved our marketplaces out to where we lived. This was the malling of America, especially in the 1960s and 1970s. Today we have moved our means of creating wealth, the essence of urbanism – our jobs – out to where most of us have lived and shopped for two generations. That has led to the rise of EdgeCities".

aus: Joel Garreau: *Edge city. Life on the New Frontier*, Doubleday, New York, 1991.

Steve Foskett:

*Around the middle of the twentieth century, industrialization began to pay off. In reality, our modern culture, including our edge cities, are products of this "labor-saving revolution." Automobiles became what horses could never be: private, quick, personal transportation. Television communicated to all of America a uniform set of ideals for daily living, but it also set us forth on a road to suburbia and something else: What Frank Lloyd Wright foresaw in *The Living City* as "all the city ever gave a man plus freedom and security." (Wright, p. 82) The automobile allowed the average 45-minute commute to take a person 45 miles instead of 30 blocks without having to stick to a few set routes of travel or to switch modes of transportation. The city exploded. What we see now, forming along our highways and coming to a climax where they meet, is no less than a new stepping stone of urban forms. It is the Edge City.*

http://www.qweep.net/~sfoskett/mqp/mqp_fin1.html

LUTZ, ANDERSON, SCHERBOV:

"...there is around an 85 per cent chance that the world's population will stop growing before the end of the century. There is a 60 per cent probability that the world's population will not exceed 10 billion people before 2100, and around a 15 per cent probability that the world's population at the end of the century will be lower than it is today." ... "The key determinant of the timing of the peak in population size is the assumed speed of fertility decline in the parts of the world that still have higher fertility. On this issue there is a broad consensus that fertility transitions are likely to be completed in the next few decades." Der Prozess der fertility transition (von hohen zu niedrigen Raten) wird unter anderem von Urbanisierung angetrieben (Lutz).

LUTZ, ANDERSON, SCHERBOV: *The End of Population Growth*, Nature 412 (2001)