

Städteentwicklung – ein geschichtlicher Rückblick

Die Entwicklung der Städte stand und steht immer in einem engen Zusammenhang mit den Energiequellen und -technologien, den Kommunikations- und Mobilitätsinfrastrukturen.

Mit der Entwicklung der Dampfmaschine startete die erste industrielle Revolution. Kohle – der unterirdische Wald – ersetzte die bis dahin fast ausschließlich verwendete Biomasse (Nahrung für menschliche und tierische Muskelkraft, Holz, Torf) in allen Bereichen. Die Eisenbahn ermöglichte es, weite Entfernungen zu überbrücken, und zwar sowohl für Personen als auch für Güter. Dampftriebe erlaubten den Bau und Betrieb großer Bergwerke und Fabriken, die Arbeitsplätze boten und Bevölkerung aus dem Land anzogen.

Die Städte wuchsen, boten aber kaum Lebensqualität. Abwässer und Müll wurden schlecht oder gar nicht entsorgt, grüne Flächen verschwanden. Der Transport war durch Pferdewagen dominiert, und die damit verbundenen Geruchs- und Abfallprobleme waren eines der Hauptprobleme der neuen Städte. So lebten im späten 19. Jahrhundert in New York 200.000 Pferde, von denen jedes täglich 12 kg Mist produzierte. Die dabei entstehenden Probleme für die Entsorgung und die Qualität der Luft in der Stadt sind für uns heute kaum vorstellbar (O'Brien, 2011).¹

“When the world’s first international urban-planning conference was held, in 1898, it was dominated by discussion of the manure situation. Unable to agree upon any solutions—or to imagine cities without horses—the delegates broke up the meeting, which had been scheduled to last a week and a half, after just three days.”

(<http://www.newyorker.com/magazine/2009/11/16/hosed>, 31. 5. 2017)

Das Problem verschwand von selbst (O'Brien, 2011). Keine stadtplanerische Maßnahme oder Gesetzesänderung brachte die Veränderung, sondern die technologische Entwicklung. Die Elektrifizierung und die Entwicklung des Verbrennungskraftmotors eröffneten neue Möglichkeiten des Transports für Menschen und Waren. Ab 1912 gab es in New York mehr Autos als Pferde, und 1917 stellte die letzte Pferdestraßenbahn ihren Betrieb ein.

Die zweite industrielle Revolution war also wieder durch eine Umstellung der Energieversorgung und neue Kommunikationstechnologien gekennzeichnet: Die festen Energieträger (Kohle, Holz) wurden weitgehend durch fluide (Öl, Gas, Strom) ersetzt. Elektroantriebe revolutionierten die Produktionstechniken, elektrisches Licht eröffnete neue Möglichkeiten für Aktivitäten rund um die Uhr. Der elektrische Strom revolutionierte

¹ O'Brien, S., Posted on January 14, 2011 by <https://butifnots.wordpress.com/2011/01/14/a-trend-will-continue-until-it-doesnt/>

auch die Kommunikationstechniken: Telefon, Radio und später das Fernsehen wurden allgemein verfügbar und genutzt. Treibstoffe aus Erdöl ermöglichten die Entwicklung des individuellen Personenverkehrs und des Flugverkehrs. Das Automobil kann als Symbol dieses Jahrhunderts gesehen werden (O'Brien, 2011)².

In den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts verschlechterten sich jedoch die Lebensbedingungen in den Städten zusehends. Durch die große Dichte an Menschen und Industriebetriebe verschlechterte sich die Luftqualität, die Innenstädte waren überbevölkert und schmutzig. 1948 gab es die ersten dokumentierten Smog-Toten in Donora (39 km südöstlich von Pittsburgh/USA) mit 20 Toten und mehr als 7.000 Erkrankten.

Im Dezember 1952 wurde die Stadt London von einer schweren Smog-Katastrophe heimgesucht, die an die 12.000 EinwohnerInnen das Leben kostete. Die Lebensqualität in den Städten wurde somit niedriger und führte in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zu einer neuen Entwicklung der Städte. Wegen der schlechten Luft- und Umweltqualität in der Nähe der Industrien forcierte man die „radiale Stadt“ (Charta von Athen).

Unter dem Thema **„Die funktionelle Stadt“** diskutierten 1933 in Athen Architekten und Stadtplaner unter der Leitung von Le Corbusier die moderne Stadtentwicklung. Das dominierende Resultat war ein veränderter Städtebau durch die Auflösung des klassischen Urbanismus und die Trennung von bebauten Quartieren nach Funktionen durch große Freiflächen.

Industrie- und Gewerbebetriebe wurden aus der Innenstadt in die Umgebung verlegt, an anderen Stellen entwickelten sich Wohnquartiere (Trabantenstädte im Grüngürtel) und wieder woanders Einkaufszentren. Für die Innenstadt blieben Verwaltung, Handel, Banken und Kultur – aber kein Wohnen und keine Realwirtschaft. Dies alles war nur durch leistungsfähige Verkehrsverbindungen und billige Transportenergie möglich – es entstand die „autogerechte Stadt“. Die Folge war eine Gesellschaft der Mobilität, die den Raum um die Städte besiedelte und damit eine sehr ressourcenintensive Lebensweise eröffnete. Leben mit viel Freiraum ergibt eine teure Infrastruktur. Wasserleitungen, Abwasserkanäle, asphaltierte Straßen, Strom- und Telefonleitungen – all das musste in einem Gebiet bereitgestellt werden, das eine sehr geringe Wohndichte aufwies.

Die meisten in dieser Zeit geschaffenen Strukturen waren groß und zentral: staatliche Eisenbahnen, Autobahnen und Fluglinien, kommunaler öffentlicher Verkehr in den Städten, Informationsmonopole für Fernsehen, Rundfunk und ein großer Teil der Zeitungen, staatlich kontrollierte Versorgungsnetze für Wasser, Strom und Gas, kommunale Wärmeversorgungen, zentrale Abwasseranlagen, große Banken für die Kreditvergabe und eine international kontrollierte Versorgung mit Erdöl. KundInnen wurden gut und meist preisgünstig mit den erforderlichen Dienstleistungen versorgt.

² ibid