

Anfang des Jahres erschien „Die neue Öffentlichkeit. Europäische Straßenräume des 21. Jahrhunderts“. Das Buch von Pola Koch, Steffen de Rudder und Stefan Signer versammelt 28 Beispiele, wie die autogerechte Stadt überwunden werden kann (Rezension folgt). Immerhin ein deutscher Straßenraum ist auch darunter. Wer sich in das Buch vertieft und anschließend wieder in der eigenen Stadt unterwegs ist, wird von all den ausufernden Asphaltflächen, die der bequemen Fahrt mit dem PKW alle anderen Arten des Unterwegsseins unterordnen und von menschlichem Aufenthalt und Begegnung im Stadtraum schon gar nichts wissen wollen, mit neuer Wucht getroffen. Warum sehen Deutschlands Großstädte eigentlich noch immer so aus wie einem Verkehrsplaner-Pin-up-Kalender des Jahres 1970 entsprungen? Vor allem aber: Warum ist nicht wenigstens der Umbau der Städte im Gange, vor dem Hintergrund von Klimawandel, Verkehrswende und Wohnungsnot? Letztere wird sich mit dem Neukonzipieren des städtischen Raums allein nicht beheben lassen, das ist klar. Aber die vielen, vielen Löcher, die die „autogerechte Stadt“ ins urbane Gewebe gerissen hat, sind durchaus Vorhalteflächen für eine Nachverdichtung mit Wohnungen und Gewerberäumen.

„Auto first? Das war einmal“, überschrieb die SZ am 17. Juni einen großen Beitrag. Sein Gegenstand: das neue Straßenverkehrsgesetz, dem am 14. Juni Bundesrat und Bundestag zugestimmt haben. Die Bedeutung dieser Novelle ist gewaltig. Bisher mussten Straßen der „Leichtigkeit“ und „Flüssigkeit“ des Autoverkehrs dienen – eine Fahrspur zu opfern, um etwa Gehwege zu verbreitern oder dem Radverkehr zu mehr Platz zu verhelfen, war schwierig, da diesem Ziel nicht dienlich. Wenn das neue StVG in diesem Monat in die Straßenverkehrsordnung übertragen wird, ist damit Schluss: Klima- und Umweltschutz, die Gesundheit der Menschen und, jawohl, die städtebauliche Entwicklung werden dann endlich dem Verkehr gleichrangig gestellt. Stadtplanerinnen und Stadtplaner, seid also bereit – dem Umbau der Städte zu menschenfreundlichen Orten, wie im eingangs genannten Buch versammelt, steht nichts mehr im Wege. Außer die Haushaltssperre.

StVG und StVO runderneuert

Ulrich Brinkmann

freut sich über den gesetzlichen Rückenwind für den Umbau der autogerechten Stadt.



Das CCCB Barcelona seziert den Traum von „Suburbia“

Text **Bernhard Schulz**

Eigenheime in Reih und Glied

Im Juni 1947 – da ist der Krieg für die USA noch nicht einmal zwei Jahre vorbei – widmet sich die Zeitschrift „Life“ der Arbeit der Frau im Haushalt. „Ein reizender Ehemann und drei wunderbare Kinder halten sie 100 Stunden pro Woche auf Trab“, lautet die Überschrift zu einem Text. Darauf sind in einer geradezu alpträumhaften Anhäufung all die Berge von Geschirr, die Kartons voller Milch und die zu beziehenden Betten zu sehen, die besagte Durchschnittshausfrau binnen einer Woche zu bewältigen hat – sie selbst steht, im praktischen Kittel und mit dem Besen in der Hand, in der Mitte des Bildes, aber doch weit hinter den Lebens- und sonstigen Mitteln, die vor ihr aufgereiht daliegen.

Eines greift ins andere: Nachkriegszeit, günstige Hypotheken, gute Bauwirtschaft und nicht zuletzt eine Hausgeräteindustrie, die sich zwar schon seit Jahrzehnten entwickelt hatte, nun aber unter idealen Bedingungen all das bereitstellen konnte, was in Anzeigen, Zeitschriften und dem aufkommenden Fernsehen als Nonplus-ultra einer Mittelstandsexistenz angepriesen wurde. Denn dieser rasch sich ausbreitende und die frühere Arbeiterklasse weitgehend absorbierende Mittelstand war es, der in die Suburbs, die Vorstädte, zog – Haus an Haus mit seinesgleichen, samstags den Rasen mähend und sonntags reihum zum Barbecue einladend – ehe der Mann montags wieder mit dem Auto zu seinem Arbeitsplatz fährt, sei es im Büro oder in den führenden Industriebetrieben. Denn auch die Vorarbeiter und Schichtführer zählten zu den neuen Eigenheimbesitzern. Man muss nur einmal die Schlafstädte rings um eine Stadt wie De-

troit und andere Zentren der Großindustrie gesehen haben.

„Die Konstruktion des amerikanischen Traums“ lautet der Untertitel der Ausstellung „Suburbia“, die das Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (CCCB) zu seinem 30-jährigen Bestehen veranstaltet. Konzipiert wurde sie von Philipp Engel, einem Kulturjournalisten und studierten Literaturwissenschaftler, der „Suburbia“ als „ebenso ein mentales Bild wie eine sich wandelnde Landschaft“ beschreibt. Es sei diese „doppelte, zweideutige und sogar paradoxe Natur zwischen Fiktion und Realität, die sie so faszinierend“ mache. Und faszinierend ist denn auch diese Ausstellung, die das ganze Ausstellungsgeschoss des CCCB in den einstigen Klostergebäuden gleich hinter Richard Meiers Museum für zeitgenössische Kunst füllt. Engel hat die Gelegenheit genutzt, in die Vollen zu gehen, sowohl was die Weite der Themen als auch die Fülle der Ausstellungsobjekte angeht.

Die Ausstellung hält die Balance zwischen den nüchternen Fakten – der Geschichte der Suburbs, ihren frühen Ausformungen und der Bauindustrie – und der mentalen Verarbeitung. Suburbia als seelischer Zustand, das ist ein roter Faden, der sich durch die Ausstellung zieht. Und da kann es nicht anders sein, als dass der Traum zum Albtraum wird, sei es in den zahllosen fiktionalen Texten über Vereinsamung, Ehebruch bis hin zum Mord, und ebenso in den grellfarbigen Fotografien von Joel Meyerowitz oder den Kompositionen von Gregory Crewdson, die die gebaute Wirklichkeit als Fassaden der Verzweiflung entschlüsseln.