

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.

Suburbia. Building the American Dream

CCCB, Carrer del Peu de la Creu, 16, Ciutat Vella, 08001 Barcelona

www.cccb.org

Bis 8. September

Der Katalog auf Spanisch oder Katalanisch, jeweils mit englischen Übersetzungen, kostet 20 Euro

Berwyn, Illinois, 2023.
Benjamin Grant benutzt
Satelliten- und Luftbilder,
um zu zeigen, wie
menschliche Aktivitäten
die Erde formen.
Foto: Overview@Nearmap



Für die Bildserie „Traces“ durchsuchte die polnische Künstlerin Weronika Gęsicka verschiedene Online-Bilddatenbanken nach Fotos aus den 1940er bis 1960er Jahren und manipuliert die dargestellte Idylle durch digitale Bearbeitung. Untitled #52, 2015-2017.

Foto: Weronika Gęsicka/Galeria Jednostka, Warschau



Was die Fakten angeht, so sind sie hinlänglich bekannt; so lange, wie Aufstieg und Niedergang der US-amerikanischen Suburbs schon andauern, so lange sind auch die entsprechenden Kritiken auf dem Markt. Die Massenfertigung des Automobils machte die weiten Wege passabel, die mit dem Umzug ins Vorstädtische verbunden waren. Bald kauften die einschlägigen Konzerne die anfangs so weiträumigen, dann bis zum Zweiten Weltkrieg immer eingeschränkter funktionierenden Schienenverkehrsbetriebe auf und ersetzten Gleise durch mehrspurige Freeways.

Schon vor der Heimkehr aus dem Krieg träumten die GIs vom Eigenheim, ermöglicht durch die günstigen Kredite für Veteranen. Innerhalb weniger Jahre standen elf Millionen Einfamilienhäuser auf der sprichwörtlichen grünen Wiese, gleichförmig durch ihre halb-industrielle Fertigung. Der Entrepreneur William Levitt schuf mit der vom Vater übernommenen Baufirma die nach ihm selbst benannte „Levittown“, die erste Fertighausiedlung der USA auf Long Island. 1947 stellten sich Interessenten bereits des Nachts an, um bei Verkaufsbeginn eines der hoch bezuschussten Häuser zu erwerben. „Levittown“ – bald gab es mehrere – wurde zum Synonym für standardisiertes Vorstadtwohnen; homogen auch in der sozialen Zusammensetzung der Bewohnerinnen.

Eine wunderbare Abteilung der Ausstellung präsentiert all die Haushaltsgeräte und die aufkommende Unterhaltungselektronik, die Mr. und Mrs. Jones oder Smith nunmehr haben mussten, ununterscheidbar von den Nachbarn, mit denen beständig auf gleichem Konsumniveau zu blei-

ben der Ehrgeiz der Hausfrauen war, angestachelt von all den Magazinen, die sie zwischen der Hausarbeit durchblättern. Und sie macht deutlich, dass der Normendruck ganz wesentlich von solchen Medien befördert wurde, der Druck hin zur rein weißen Mittelstandsgemeinschaft. „Vom Staat gefördert, wurde Suburbia ein Paradies, das rassische Minderheiten ausschloss“, heißt es im Katalog.

Was ein bisschen zu kurz gekommen ist, ist die stadt- und raumplanerische Seite des Vorstadt-Booms. Zur Architektur gibt es ein verstörendes Kapitel über die Auswüchse der Postmoderne zur Reagan-Zeit, als private Bauherren sich mit Säulen und Zinnen schmückten – und ihre auch flächenmäßig wuchernden Häuser dennoch nur billig daherkommen. Aber die planerische, politische Seite, wie nämlich mit den vielfach dysfunktional gewordenen Vorstädten umgegangen wird, kommt in dem eher kulturhistorischen Ansatz der Ausstellung ein wenig zu kurz. Oder scheint es nur so, weil Statistiken und Schaubilder nicht gleichermaßen fesseln wie all das überreich gebotene Bildmaterial?

Ein Kapitel zu Barcelona, der Küste und dem Landesinneren rundet die Ausstellung ab und ist für die lokalen und regionalen Besucher gedacht. Denn es ist eben nicht allein das ferne Nordamerika, von dem die Rede ist, sondern die Probleme liegen auch in Katalonien buchstäblich vor der Haustür. An die Stelle der genormten „Suburbs“ ist hier wie dort der „urban sprawl“ getreten, das Wuchern des planlosen Bauens und Autoverkehrs. Immerhin ist der amerikanische Traum an sein Ende gekommen.