

Ob die Stadt des 21. Jahrhunderts die virtuelle Telepolis sein wird, die weitere Auflösung der postsuburbanen Teppichlandschaften oder beides zugleich, darüber lässt sich nur spekulieren. Jenseits allgemeiner Mutmaßungen lohnt der genauere Blick auf Agglomerationen, die sich seit den Achtzigerjahren sehr dynamisch entwickeln.

Nordamerikanischen Städten wird häufig paradigmatischer Charakter beigemessen. So dient der Begriff der „Amerikanisierung“ des Raumes hierzulande oft als Chiffre für städtische Auflösungsszenarien, als Metetelekel für den Untergang der europäischen Stadt. Auch dienen bestimmte Städte im Kontext sozial- und wirtschaftsgeschichtlicher Rezeptionen als Prototyp ihrer Zeit. So fungierte Chicago als Musterbeispiel der kapitalistischen Metropolis zu Beginn des vorigen Jahrhunderts, getrieben von natürlichen Standortfaktoren, technologischem Fortschritt und rationalisierter Produktionsweise, von Zuwanderung und Klassenkampf.¹ Ende des 20. Jahrhunderts entwickelte sich Los Angeles zur postindustriellen Stadtlandschaft par excellence – als Labor des segregierten und fragmentierten Raums, mit Edge Citys, Hyperrealitäten und eigenen Analyse- und Interpretationsansätzen.²

Mit ihren Versatzstücken des abstrakten Urbanismus könnten die dynamischen Agglomerationen paradigmatischen Charakter für die Zukunft haben: Hightech und Dienstleistungen, alte und neue Medien, wachsende soziale, ethnische und rassische Polarisierung, massive räumliche Expansion wie zugleich Inszenierung und Aufwertung von Downtown, Events als Gegenstand der Kultur- und Stadtentwicklung. In diese Kategorie gehört auch die Olympiastadt von 1996, Atlanta/Georgia, die in den letzten beiden Jahrzehnten eine sehr bemerkenswerte Entwicklung vollzogen hat.³

■ **Unbalanced Growth: Fragmentierung der Stadt**

Die jüngere Geschichte der Stadt Atlanta im Südwesten der USA ist gekennzeichnet durch einen rapiden Wandel, der auch gemessen an den aus Nordamerika bekannten Dimensionen als extrem anzusehen ist. Während die „Kernstadt“ Atlanta in den vergangenen dreißig Jahren fast vierzehn Prozent der Bevölkerung verloren hat, hat sich diejenige der „Region“, also des gesamten metropolitanen Funktionsraums mit insgesamt 11 Countys (inkl. Kernstadt), mehr als verdoppelt: von circa 1,5 Millionen im Jahr 1970 auf circa 3,2

MARKUS HESSE

„Moving Beyond Sprawl“

Aufbruch der nordamerikanischen Stadt



Millionen im Jahr 1999. Allein in den vergangenen zehn Jahren sind circa 350 000 Jobs und mehr als 650 000 Menschen zusätzlich in der Region angesiedelt worden; im gleichen Zeitraum hat sich der Bevölkerungsverlust der Kernstadt verlangsamt, relevante Zuwächse der City sind gleichwohl nicht in Sicht.

Diese extreme Entwicklungsdynamik setzt sich erst richtig ins Bild, wenn man sich die einzelnen Teilräume der gesamten Region anschaut. So gehören vier Countys der Atlanta-Region zu den zehn wachstumsstärksten Räumen der USA der vergangenen zehn Jahre. Diesen Teilräumen, im Einzelnen handelt es sich um die Countys Fayette (Veränderung zwischen 1970 und 1999: + 700 %), Chero-

kee (+ 335 %), Gwinnett (+ 625 %) und Henry (+ 365 %), ist gemeinsam, dass sie erstens im nördlichen oder nordwestlichen Teil der Region gelegen sind und zweitens durchweg hohe Einkommen und einen überdurchschnittlichen Anteil von Angehörigen der weißen Mittel- und Oberklasse aufweisen. Das explosionsartige Wachstum geht einher mit einer Spaltung der Region, deren südlicher Teil deutlich geringere Anteile an den Zuwächsen hat. In den Neunzigerjahren war das ziemlich exakt ein Viertel; drei Viertel der zusätzlichen Bevölkerung wohnt im nördlichen Teil der Region, in den an die Kernstadt angrenzenden Countys sowie zunehmend in größerer Entfernung davon.

Urban 21: Auf der Suche nach der Stadt von morgen

Im Juli fand im Berliner ICC die „Weltkonferenz Urban 21“ statt, in der Folge von „Rio 1992“ und der Wertsiedlungskonferenz „Habitat II“ von Istanbul (1996) die dritte große Tagung im Zeichen der nachhaltigen Entwicklung. Absicht war es, die Stadtentwicklung zumindest für einen Moment in das öffentliche und politische Bewusstsein zu rücken.

Das Basismaterial zur Konferenz wurde in einem „World Report on the Urban Future 21“ zusammengetragen, er ist mittlerweile in Deutsch und Englisch als Buch erschienen. Ein fast 400 Seiten langer Hintergrundbericht zu diesem World Report gibt einen Überblick über die weltweiten Verstädterungsprozesse. Eine „Berliner Erklärung“ zur Zukunft der Städte subsummiert die wichtigsten Forderungen der Konferenz an die nationale und städtische Politik (Infos unter: www.urban21.de).

Der Fortschritt dieser Konferenz ist zugleich ihr Problem. Die Formulierung *allgemeiner* Aussagen zur globalen Stadtentwicklung kann den *spezifischen* Trends und Problemen der Städte in Nord und Süd fast zwangsläufig nicht gerecht werden. Die Kommission hat deshalb versucht, drei Typen herauszukristallisieren: sie unterscheidet die explodierenden Megacities vor allem Ostasiens, die dynamisch wachsenden Städte weltweit sowie die ausgereiften, tendenziell alternden Städte Europas und Nordamerikas. Die Projektion städtischer Zukünfte erfolgt über zwei Szenarien, eine „Trend“-Fortschreibung und eine – stärker auf Nachhaltigkeit orientierte – „Trend“-Zähmung.

Sicher gibt es plausible Argumente für jede Art der Typenbildung, ganz gleich, ob man mit drei oder dreizehn Varianten arbeitet. Doch könnte es nicht sein, dass hinter der hier gewählten Form eine Idee von linearer Entwicklung steckt, die sich schon längst als fragwürdig erwiesen hat? Auch kommt die besondere Situation der Transformation in Mitteleuropa und Teilen Asiens im Bericht zu kurz, wie von der Kommission selbstkritisch angemerkt

wird. Insofern bestand einer der roten Fäden der Diskussion auf der Konferenz in der Frage, inwieweit es überhaupt eine gemeinsame Diskussionsebene für Städte in Industrieländern und in „Entwicklungsländern“ geben kann.

Gegenstand kontroverser Debatten war auch das, was man als Philosophie oder politische Ökonomie des Weltberichts bezeichnen kann. Seine diesbezügliche Ausrichtung wurde vielfach als marktwirtschaftlich bis neoliberal bewertet. Deregulierung, Public Private Partnership und Selbstertüchtigung sind zentrale Stichworte, ökonomische Instrumente und deren technische Handhabung nehmen einen breiten Raum ein. Diese Sichtweise geht einher mit einer prononcierten Rolle, die neuen Technologien zugewiesen wird, als Problemlöser (z.B. in der Ökologie) und in strukturpolitischer Hinsicht (IT). Der Hintergrundbericht geht sogar so weit, allgemeine Erlösungserwartungen an die „New Economy“ zu richten: „By 2050, we can confidently predict that the whole world will be one urban network using automatic production, transportation and communication systems to free people to work in soft human services, in education, training, consultancy community services plus an active citizenship – the ideal of all urban life since the Ancient Greeks“ (10). Diesem – vorsichtig formuliert – regierungsamtlichen Optimismus der Weltkommission wurden eine Reihe dezidiert kritischer Positionen gegenübergestellt.

Natürlich muss eine urbane Weltkonferenz das Hohe Lied auf die Stadt singen. Doch ob die Möglichkeiten der Städte, ihre eigenen Probleme zu lösen, künftig eher wachsen oder schrumpfen, ist strittig. Widersprüche und Fragezeichen bleiben, wo Globalisierung und Fragmentierung, die fortschreitende Entwicklung zur Stadtregion sowie abnehmende finanzielle Handlungsspielräume weiterhin zu den bestimmenden Trends gehören. Ungeklärt bleibt auch die Frage nach solchen städtischen Problemen, deren Ursachen auf dem Lande

liegen. Wurden Teilstrategien bisher immer auch in der Eindämmung der Landflucht gesehen, spielt dieser Aspekt derzeit keine nennenswerte Rolle. Dass just einen Monat vor Urban 21 im benachbarten Potsdam die „Rural 21“ stattfand, war auf der Weltkonferenz jedenfalls nicht erkennbar.

Die NGOs fühlten sich an Vorbereitung und Ausgestaltung der Weltkonferenz nicht angemessen beteiligt. Dies ist nicht allein deren obligatorischer Kritik an solcherart Veranstaltungen zuzuschreiben, sondern dürfte gute Gründe haben. Denn der Weltbericht vollbringt das Kunststück, quasi widerspruchsfrei Subsidiarität und Partizipation wie zugleich „Good Governance“ zu fordern. Letzteres könnte aber auch als „Straight Governance“ übersetzt werden, folgt man der eher technokratischen Diktion des Berichts. Aus diesem ist kaum ablesbar, dass die Stadt grundsätzlich auch die Arena des politischen Kampfes, den Ort der Interessenartikulation und Konfliktaustragung darstellt. Sich zu dieser Seite der Medaille zu bekennen, ist offenbar immer noch nicht Sache der Regierenden, zumindest nicht hierzulande.

Was bleibt von Urban 21? Auch wenn das Wort von den „Good practices“ in aller Munde war, dürfte der Ertrag mit Blick auf konkrete stadtpolitische Rezepte eher begrenzt sein; das Gegenteil zu erwarten, wäre vielleicht zu viel gewesen. Es wäre aber schon ein Schritt nach vorn, wenn das vehemente Plädoyer, das auch die deutschen Vertreter für die Stadt gehalten haben, in der (großen) Politik endlich ernst genommen würde. Zu befürchten bleibt, dass die Probleme der Städte hinter den wirklich „wichtigen“, Themen (Steuer-, Finanz- und Wirtschaftspolitik, Standort Deutschland) zurückbleiben und darauf allenfalls mit symbolischen Krediten und Programmen à la „Soziale Stadt“ reagiert wird.

Markus Hesse

Peter Hall/Ulrich Pfeiffer, Urban 21. Der Weltbericht zur Zukunft der Städte, Stuttgart/München (DVA) 2000 (456 S., 49,80 DM)

Parallel zur dynamischen Bevölkerungsentwicklung hat sich das Beschäftigungswachstum der Region räumlich differenziert. Mehr noch als in den beiden City-Countys Fulton und DeKalb prosperieren die nördlichen Suburbs Cobb und Gwinnet, außerdem Clayton County südlich der Kernstadt, Standort des Hartsfield International Airport. In dessen Umfeld hat sich eine gewaltige flächenhafte Distributionsökonomie entwickelt, mit allein 20 Prozent aller Jobs im Luftfrachtbereich. Atlanta, auch Sitz des global tätigen Paket- und Expressdienstes UPS, ist zu einer Drehscheibe der Transportwirtschaft ausgebaut worden. Es gilt als Gate-

way in den Südwesten der USA. Das starke Wirtschaftswachstum wird wie anderenorts auch getragen von Tertiärisierung und Hochtechnologien, von Handel und Transportwirtschaft.

Erklärungsansätze für diese disparitäre Entwicklung der Region unterscheiden sich zunächst nicht von den Theorien und Modellen, mit denen die Stadtforschung ihr Dauerthema „Amerikanische Stadt“ analysiert und diskutiert. Es ist eine bizarre Mischung aus Flächennutzung, Bodenvorrat und Infrastruktur, aus kaum gebremster ökonomischer Inwertsetzung des Raumes und politischer Regulation (Steuerpolitik, Kreditvergabe, Masterpla-

nung etc.). Hinter dieser Politik steht eine Verwertungsökonomie, die sich erstens durch immer kürzere Lebens- und Umschlagszyklen der gebauten Stadt, zweitens durch eine ausgeprägte soziale, ethnische und rassische Segregation auszeichnet.

Während im Norden der Region und im weiter entfernt gelegenen Süden die wohlhabenden Communities liegen, konzentriert sich im südlichen Teil der Kernstadt Atlanta, vor allem in der Inner City, ein überdurchschnittlich hoher Anteil der Arbeiter- und Mittelklasse, von als sozial schwach bezeichneten Haushalten sowie von Schwarzen. Beträgt der durchschnitt-

liche Anteil der weißen Bevölkerung 72 Prozent in der Gesamtregion, so liegt er in den nördlichen Suburbs bei deutlich über 80 Prozent, teilweise sogar noch höher (Cherokee County: 95%). In den beiden Countys, zu denen auch der überwiegende Teil der Innenstadt gehört, liegt der Anteil rassistischer und ethnischer Minderheiten derzeit bei 32 Prozent (DeKalb) oder 42 Prozent (Fulton). Wie andersorts auch, korrespondiert die rassistische Segregation oft mit Einkommensdisparitäten: Liegt das Durchschnittseinkommen schwarzer Familien in der Kernstadt bei unter 25 000 Dollar, beträgt es bei weißen Familien fast das Vierfache. Massey und Denton (1993) haben die Afroamerikaner Atlantas als „hypersegregiert“ bezeichnet. Erst seit den Achtziger- und Neunzigerjahren wird eine signifikante Zuwanderung von Asiaten und Hispanics registriert.

Rassistische und ethnische Segregation werden durch die ungleiche Wirtschafts- und Beschäftigungsentwicklung verstärkt. Die „entry-level“-Jobs im Bereich der haushalts- und unternehmensbezogenen Dienste, die den Marginalisierten oft einen Einstieg in die formelle Ökonomie ermöglichen, liegen in den von Weißen dominierten Suburbs, an neuen Wachstumspolen außerhalb der Kernstadt beziehungsweise im Umfeld des Flughafens. Dort wohnen die Angehörigen dieser Klientel jedoch nicht, und sie sind in hohem Maße nicht motorisiert. Der „spatial mismatch“ macht das physische Erreichen dieser Arbeitsplätze für viele schwer, was spätestens seit der Clinton-schen Sozialhilfe-reform („Welfare to Work“) nicht allein als stadträumliches, sondern auch als schlichtes Verkehrsproblem anerkannt ist. Die parallele Abwanderung von Wohnfunktion und Arbeitsplätzen in die Suburbs führte hier nicht zu einem Ausgleich der aus den Fugen geratenen Struktur, sondern lässt den Druck auf den Stadtraum und seine Nutzer infolge der sozialen Polarisierung weiter steigen.

■ **Edge City versus Inner City?**

Verdichtung und Verdünnung, Auflösung und Neuformierung der Stadt sind kein Widerspruch mehr, sondern bedingen sich gegenseitig. Im Kontext der massiven nordwärts gerichteten Wanderungen, des Umbaus der Innenstadt und der wachsenden sozial-räumlichen Spaltungen im Großraum Atlanta steht auch die Tendenz zur Herausbildung neuer Zentren. Joel Garreau notiert in seinem Buch *Edge City* (1991) für die Atlanta-Region gleich vier große (Midtown, Buckhead, Cumberland Mall, Perimeter Center) sowie drei sich Ende der Achtzigerjahre entwickelnde

Standorte (Gwinnett Place, Perimeter/I-85, Hartsfield International Airport).⁴ Diese Subzentren, mit hoch verdichteten Büro- und Einzelhandelsnutzungen, befinden sich mit Ausnahme des Flughafens alle im Norden und Nordwesten der Region.

In vielen Metropolregionen der USA war die Herausbildung der Edge Citys begleitet vom Verfall der Innenstädte, sowohl als Folge der Abwanderung von Investitionen in vermeintlich günstigere, weiter entfernt gelegene Standorte wie auch direkt durch Desinvestment und Ab-

riss von ganzen Wohnblocks durch private oder öffentliche Akteure. Atlanta galt lange Zeit als Prototyp der „Doughnut-City“, deren Struktur sich wie bei dem namensgebenden Backwerk aus einem hohlen Zentrum und einem prosperierenden Ring ergab. Die klassischen Disparitäten zwischen Zentrum und Peripherie waren hier überlagert durch das extreme Gefälle vom Nordteil zum Süden der Region.

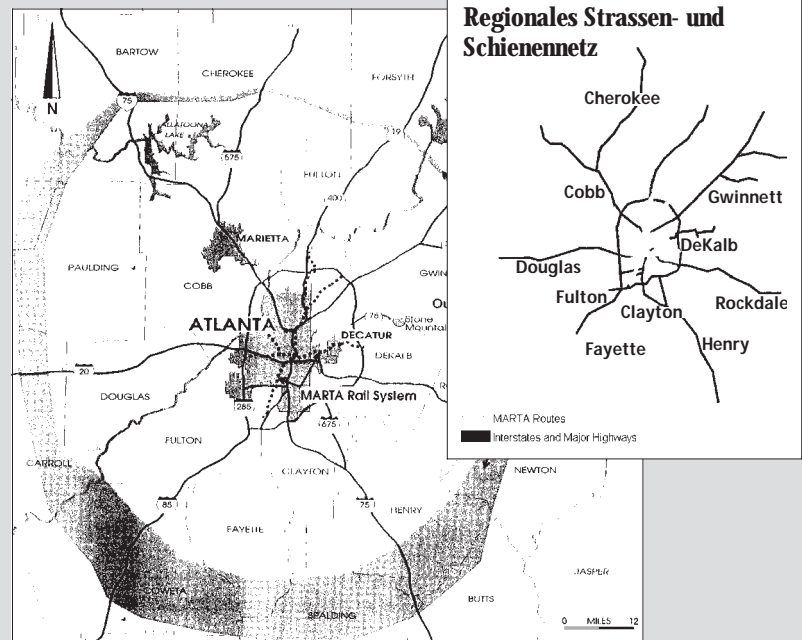
Die massiven Prozesse von Aufwertung und Re-Investment in der inneren

Atlanta-Region: Das Bevölkerungswachstum von 1970 - 1999

County	1970	1980	1990	1999	Wachstum 1970-1999
Cherokee	31.059	51.699	91.000	135.400	335 %
Clayton	98.126	150.357	184.100	218.600	123 %
Cobb	196.793	297.718	453.400	567.800	189 %
DeKalb	415.387	483.024	553.800	610.000	47 %
Douglas	28.659	54.573	71.700	93.500	226 %
Fayette	11.364	29.043	62.800	90.900	700 %
Fulton	605.210	589.904	670.800	786.100	30 %
Gwinnet	72.349	166.808	356.500	523.900	625 %
Henry	23.724	36.309	59.200	110.700	365 %
Rockdal	18.152	36.747	54.500	68.000	275 %
Region	1.500.823	1.896.182	2.557.800	3.204.900	114 %
City of Atlanta	495.039	424.922	415.200	427.500	- 14 %

Quelle: Pugh 2000 (Brookings) S. 9; nach: Atlanta Regional Comission, Atlanta Region Outlook, Dezember 1999.

GrossraumAtlanta



Fernsehschabe als Computerschreck – Zur Naturgeschichte der Stadt

Wenn Ihr PC wieder einmal abstürzt, sollten Sie nicht nur nach Viren, sondern auch nach Fernsehschaben suchen. *Supella supellectilium* stammt aus den afrikanischen Tropen und kam über die Karibik und die USA nach Europa. Hier wohnt sie in Schreibtischschubladen, Fernsehgeräten oder Computern, und das nicht ohne Folgen: „An der Zürcher Bahnhofstrasse haben Schaben die EDV-Anlage eines Grossbetriebs zum Absturz gebracht.“

Solche und viele andere Geschichten erzählt Stefan Ineichen in seinem Buch *Die wilden Tiere in der Stadt* am Beispiel Zürich. In seinen Erzählungen hat er zwei Ebenen geschickt miteinander verflochten: die Entwicklung der städtischen Fauna seit dem 16. Jahrhundert und die Ideengeschichte des Stadt-Natur-Verhältnisses.

Natur in der Stadt Insgesamt berichtet Ineichen über das Kommen und Gehen, Leben und Treiben von mehr als 200 wild lebenden Tierarten in der Stadt. Darunter sind neben dem Stein- und Automarder, der Hauben- oder Bahnhofslerche, dem Bücherscorpion und dem Nashornkäfer auch Läuse, Motten, Wanzen und viele andere.

Ineichen nutzt das unbeschreibliche Glück, dass mit Konrad Gessners Vogelbuch von 1555 für Zürich eine der ältesten stadtoökologischen Untersuchungen vorliegt. Schon damals waren Wärme, Nährstoffreichtum, künstliche Felsen und Höhlen sowie weiträumige Verkehrsbeziehungen die wichtigsten Merkmale städtischer Biotope.

Ineichen hat die Entwicklung der Stadt, der Bauweise und der Wohnkultur genau beobachtet – aus tierischer Sicht – und

macht auf viele, scheinbar belanglose Einzelheiten aufmerksam.

So hängt die Vorherrschaft der Amsel eng mit der Geschichte des Rasenmähers zusammen. Kaum hat sie sich vom Zugvogeldasein auf die Überwinterung umgestellt und gelernt, Stadtgeräusche in ihrem Gesang nachzuahmen, gefährden Pestizide ihr wichtigstes Nahrungsmittel, den Regenwurm. Eisenbahnanlagen und Straßen, der Übergang vom Pferde- zum Benzinantrieb, die Pflasterung, Asphaltierung und Straßenbeleuchtung waren einschneidende Ereignisse für die Tierwelt und führten etwa zum „Aufstieg und Absturz der Haubenlerche“. Städtische Fäkalien in Mist- und Abfallhaufen lockten ganz andere Tiere an als Deponien, Müllverbrennungsanlagen oder Abwasserkanäle, in denen die Wanderratten ehrenamtlich arbeiten. Nebenbei versucht Ineichen, die früheren Pestepidemien neu zu erklären.

Auch der Wandel der Wohnverhältnisse, der Vorratshaltung, der Beheizung und der Hygienevorstellungen haben tierische Folgen. Wiesel und Ringelnatter sind als Haustiere völlig out. Hausratten und Menschenflöhe stehen auf der Roten Liste. Inzwischen schaffen technische Infrastrukturen, wie Einbauküchen, Schrankwände, Kabel- und Rohrleitungen, neue Biotope für die Fernsehschabe und anderes Geziefer. Dabei gibt Ineichen auch praktische Tipps für Stauballergiker, indem er die Lebensbedürfnisse der Hausstaubmilbe genau beschreibt.

Stadt als Nicht-Natur Immer wieder stößt Ineichen auf den Widerspruch, dass real die Stadt „natürlicher geworden ist als der gan-

ze Rest der Landschaft“, während ideengeschichtlich der gegenläufige Prozess ablief. Verflochten mit seinen Tiergeschichten verfolgt Ineichen diesen Prozess von Caesars Zeiten bis heute. Schon im „alten Rom“ wurde der Kulturbegriff – ursprünglich Landbau und Ernte – verengt. Die Landwirtschaft, Agrikultur wurde der Natur zugeschlagen und aus dem städtischen Leben und Denken verdrängt, ein Prozess, der bis heute andauert.¹ Geradezu prophetisch reagierten Teile der antiken Gesellschaft darauf mit einer extremen Stadtfeindschaft und beschworen als Rache der Natur „Pest, Hunger, Not, Kriege und das Sinken der Städte in den Abgrund“ herauf.

Seitdem werden „Stadt und Natur ... als sich ausschliessendes Gegensatzpaar verstanden, die Stadt ist der Ort der Nicht-Natur und Natur ist die Nicht-Stadt.“ Zugleich verwandelt sich die Natur in ein Objekt der Sehnsucht. So stellt der Züricher Dichter Salomon Gessner zu Beginn der Industrialisierung in seinen Schäferidyllen der „Dreckstadt“ und „all den Slavischen Verhältnissen“ die Natur als Inbegriff alles Guten gegenüber. Dabei versteckt Gessner seine Kritik so geschickt, dass sie von der Zensur geduldet wird, seine Beamtenkarriere nicht gefährdet und politisch auch nichts ändert.

Hatte die ersehnte Natur in den Idyllen eher virtuellen Charakter, so nimmt sie in Landschaftsgärten materielle Gestalt an. Ihre Natur ist die Agrarlandschaft „draussen, voyeuristisch wahrgenommen“. Ein Bild, aus dem die Landwirtschaft mit ihrer Arbeit und ihren ökonomischen Zwängen ausgeklammert ist. Dabei sind Parkanlagen nicht nur als „pittoresk anmutende visuelle

Kernstadt von Atlanta, die seit Mitte der Siebzigerjahre stattfinden und in der Austragung der Olympischen Sommerspiele von 1996 ihren vorläufigen Höhepunkt fanden, sind aber nicht als Antithese, sondern komplementär dazu zu verstehen. Im Gegensatz zu anderen Metropolregionen, in denen sich der Niedergang der Kernstadt bis auf wenige exklusive Teilräume wie gentrifizierte Areale oder Shopping Districts sehr weitgehend vollzog, bildete sich in Atlanta bereits ausgangs der Sechzigerjahre eine neue Wachstumskoalition. Sie betrieb den Ausbau des Stadtzentrums zu einem Einkaufs-, Kongress- und Erlebniszentrum.

In seiner lesenswerten *Studie Imaginering Atlanta* beschreibt der Anthropologe Charles Rutheiser die Tendenz zur Aufrüstung des alten Zentrums: „in search of the user-friendly 24-hour city“ (1996, S. 190). Der Bau von Hotels und Tagungsinfrastrukturen, einer unterirdischen Shopping Mall (Underground At-

lanta), großkalibrigem „mixed-use developments“, Museen wie das der „World of Coca-Cola“ und Ähnliche sind durchaus beispielgebend für das, was Jahrzehnte später in Europa unter dem Label des Urban Entertainment Center (UEC) propagiert wird.

Der materielle Unterbau: fordristische Infrastruktur für die postfordistische Stadt

Ein wichtiger Bestandteil der räumlichen Spaltung der Region war und ist der Ausbau des Transportwesens. Die siedlungsräumliche Expansion funktionierte in Atlanta primär auf der Basis von Beton und Asphalt – im Wesentlichen durch ein heute 361 Meilen umfassendes, bis zu zwölfspuriges Autobahnnetz sowie weitere 2100 Meilen Hauptverkehrsstraßen. Während in anderen US-Metropolen ein Interstate-Highway durchs innere Stadtgebiet führt, sind es in Atlanta gleich drei. In

zehn Meilen Entfernung von der Downtown umschließt der I-285 die Kernstadt; seit Jahrzehnten ist ein weiterer, 30 Meilen auswärts geplanter „outer Perimeter“ in der Diskussion. 90 Prozent aller Pendelfahrten werden in der Region mit dem Pkw zurückgelegt.

Das System der Highways dient im Fall Atlanta nicht nur zur Erklärung, sondern auch zur dezidierten Steuerung der Suburbanisierung. Der um das alte Zentrum angelegte Ring der Sechziger- und Siebzigerjahre ermöglichte die Expansion der Bedroom Communities in benachbarte Suburbs. Der vorgeschlagene Outer Perimeter würde die ohnehin vorhandene Drift in Richtung Norden weiter unterstützen. Dieses Projekt, das wegen seiner Verkehrs- und Umweltbelastung eigentlich nicht gebaut werden dürfte (aber eine politische Mehrheit in der Region hat), würde vor allem der Bodenspekulation und der Bauwirtschaft nützen. Denn es ist kein Zufall, dass sich Edge Citys und an-

Oberfläche“ so erholend, sondern gerade deshalb, weil sie vom „ökonomisch-ökologische(n) Kontext“ abstrahieren: Von den Parkpflegern abgesehen, ermöglichen sie die arbeitsfreie Nähe zur Natur und erscheinen als Räume ohne sozio-ökonomische Konflikte.

Diese Landschaftsparks denunziert der frühe Naturschutz als blosse Kopien. Er richtet seine Sehnsucht auf das „verblasende Original“ einer Natur ausserhalb der Stadt, die von „veralteten“, nicht mehr rentablen Nutzungsweisen geprägt ist. Während Landschaftsparks immerhin der menschlichen Erholung dienen, rückt der Naturschutz humanökologische Zwecke in den Hintergrund. Ihm geht es nur noch um seltene Tier- und Pflanzenarten an und für sich.

Diese letzte Einschränkung lässt vielleicht die Naturschutz-Aktivitäten² verstehen, die „aktuell wirken, in der faschistischen Instrumentalisierung ... jedoch Ekel hervorrufen.“

Leiden an der Stadt Die Sehnsucht nach einer Natur, aus der nach und nach die Stadt, die Landwirtschaft und schließlich die Menschen insgesamt ausgegrenzt wurden, ist für Ineichen letztlich nur die „Legitimation für eine rücksichtslose Ausbeutung der Landschaft“. Diese „Ausbeutung“ der Natur lässt zwar städtische Ökonomen übrig. Aber sie werden nur von anpassungsfähigen Tierarten besiedelt, die Gebäude als Felsen oder Höhlen interpretieren oder sich in ihrer Ernährung von der immer kargen Rohkost der freien Wildbahn auf verletzte und verwesende Verkehrsoffer und die niemals versiegenden städtischen Abfälle und Abwässer umstellen können. Nicht zuletzt fördern weiträumige Verkehrsverflechtungen, das warme Stadtkli-

ma und der globale Treibhauseffekt eine international immer ähnlichere Stadtnatur, die allmählich auch das Umland erobert. Sarkastisch bemerkt Ineichen: „Das Festhalten an der Utopie der weltfremden Natur erinnert an die Vorstellung eines Junkies, der sich ... in seiner verfixierten Welt in einer Gegenwelt zur Dreckstadt wohnt, Wind und Wetter ausgesetzt, das Feuer in den Adern, im Durchzug der Elemente, hautnah mit Leben und Sterben konfrontiert – und selber im Dreck landet. Die Gegenwelt ist eine Fiktion. Real ist die Amsel, welche ... in der Kotze herumstochert.“

Ineichens Buch ist irritierend und anregend. Seine Erzählungen stimmen skeptisch. Ineichen empfindet Sympathie für alle städtischen Wildtiere. Seine lebendigen Erzählungen lassen einen besser als jedes Lehrbuch begreifen, dass die Tierwelt ein Teil der Stadt ist und ständig Überraschungen bereithält. „Mit diesem Buch können Sie Ihre Stadt ... entdecken – sie lebt, Tag und Nacht, pausenlos.“ Trotzdem bleibt auch bei Ineichen das „Leiden an der Stadt in der Seele der Stadtmenschen“.

Ulrich Hapke

1 Die Verdrängung der Landwirtschaft aus dem städtischen Denken geht weiter als die Realität. Dass selbst in dicht besiedelten Regionen wie dem Ruhrgebiet die grössten Flächenanteile landwirtschaftlich genutzt werden, will kaum jemand wahrhaben.

2 Natürlich gab es Gegenbewegungen, in denen die Natursehnsucht mit sozialen Zielen wie Emanzipation, Gerechtigkeit u.a. verknüpft war und die unter der NS-Herrschaft zu leiden hatten. Vgl. mehrere Artikel in: Diethart Kerbs/Jürgen Reulecke (Hrsg.): Handbuch der deutschen Reformbewegungen, Wuppertal 1998.

Stefan Ineichen, *Die wilden Tiere in der Stadt. Zur Naturgeschichte der Stadt, Frauenfeld (Verlag Im Waldgut) 1997 (278 S., 42,00 DM)*

mere Subzentren genau an den Kreuzungspunkten der Highways befinden. Hier liegen, in Arbeitsteilung mit der alten Innenstadt, die neuen Wachstumsräume der postindustriellen Stadt.

Spiegelbildlich zu den Highways erschließt die MARTA-Stadtbahn die Innenstadt. Sie verbindet vor allem den Flughafen mit Hotels und Kongresszentrum in Downtown. Die Stadtbahn und der öffentliche Busverkehr – der sich abseits des Zentrums schnell ausdünt – sind sonst die vornehmlichen Verkehrsmittel der Unterklasse. Es wird auch eindeutig mit seinen Benutzern assoziiert: So wehrten sich einige der nördlichen Communities in den 80er-Jahren erfolgreich gegen eine Ausdehnung von MARTA in die Suburbs, aus Angst vor der dann heranrückenden Kriminalität und Armut. Bundesstaatliche Mittel standen für MARTA übrigens nicht zur Verfügung. Dagegen fließen die „Gas taxes“ allein in den Straßenbau.

Herzstück der neuen Ökonomie Atlantas und einer der Träger des Booms des 20. Jahrhunderts ist ohne Zweifel der Hartsfield International Airport. Seit nunmehr zwanzig Jahren in Betrieb, gilt der Airport nach Fläche und Passagieraufkommen als einer der größten der Welt; noch 1978 gab es dagegen keine einzige (!) internationale Verbindung von/nach Atlanta. Der Flughafen ist heute mit 35 000 Beschäftigten größter Arbeitgeber der Region; er verdankt sein Volumen weniger der wirtschaftlichen Bedeutung der Stadt denn der Entscheidung von Delta Airlines, hier ein Drehkreuz für interkontinentale Flüge zu errichten. Von den 150 000 Passagieren, die den Airport täglich benutzen, hat nur ein Viertel das Ziel in der Region, der Rest wechselt das Flugzeug. Mit seinem neuen, rechtzeitig vor Olympia fertig gestellten Terminal und dem Parallel-Betrieb von zwei Start- und Landebahnen gilt der Flughafen nicht nur als Diamant der Branche. Er vermit-

telt der Weltöffentlichkeit auch ein Bild der Stadt, das man erhält, ohne in derselben gewesen zu sein. Hartsfield hat zugleich den Ruf des „most urban place“ in town, der deutlich mehr „Laufpublikum“ habe als jede Geschäftsstraße im postmodernen CBD.

„Metropolitics“

Was lehrt das Fallbeispiel Atlanta? Erstens zeigt es, dass auch solche Städte als Folie umfassender Restrukturierung und Internationalisierung dienen, die von Größe und Bedeutung her fernab der Kategorie der „Global City“ liegen. Zweitens wird deutlich, dass ökonomische Erfolgsgeschichten in hohem Maße lokal bedingt sind, also auch auf eigenes Handeln rekurrieren. Drittens artikuliert sich dieser Wandel nicht nur materiell, sondern zunehmend über Bilder und Zeichen. Die „reale“ Stadt ist zugleich auch eine Stadt der Images. Beide sind eng miteinander verknüpft.

Die aktuellen Konflikte in der Region Atlanta sind gekennzeichnet durch die dramatisch wachsende Fragmentierung der Stadt, durch räumlich höchst ungleich verteilte Aktivitäten sowie, infolge dessen, verschärfte soziale und rassische Polaritäten und die Überlastung der Verkehrsinfrastruktur. Desurbanisierung im Sinne der Expansion nach ganz außen verschärft die Rassentrennung, wo Joel Garreau in der Beschreibung seiner „Edge Citys“ noch von der Emanzipation des schwarzen Mittelstands träumte. Auffallend ist hier nicht die Tatsache des „unbalanced growth“ an sich, sondern eher das Tempo, in dem selbst bisherige Wachstumsräume von der Maschine der Umwertung und Umnutzung erfasst werden. Wie in vielen Metropolen der USA steht in Atlanta nunmehr auch die Alterung der innenstadtnahen Suburbs im Blickpunkt. Bislang waren sie Wohlstandsexklaven, nun rufen sie nach Unterstützung und Aufmerksamkeit, die vornehmlich den Inner Citys galt.

„Metropolitics“, die nun diskutierte regionale Agenda, folgt dem Wunsch der lokalen Eliten, die konkurrierenden Interessen und Logiken in der dispersen Stadtregion auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen.⁵ Der gestiegene räumliche Maßstab macht eine Anpassung der politisch-administrativen Strukturen erforderlich. Bisher hatten allein die Countys auf regionaler Ebene das Sagen, sie sind mehrheitlich Wohnsitz der mobilen Vorteilsmaximierer und von der Kernstadt weitgehend unabhängig, seit die Arbeitsplätze den „bedrooms“ gefolgt sind. Kein Wunder, dass es einen regionalen Ausgleich, etwa durch die politisch schwache Atlanta Regional Commission (ARC),

Stadt der Images – Image einer Stadt

Der atemberaubende Aufstieg Atlantas von einer Provinzstadt mit 500 000 Einwohnern im Kern und 1,5 Millionen im Umland zu einer Boomtown der Neunzigerjahre erklärt sich gewiss aus günstigen Randbedingungen, aus einer glücklichen Position im Spiel von Aufstieg und Niedergang von Wirtschaftsräumen. Er resultiert aber auch aus der Produktion spezifischer Images. Hier liegt vielleicht auch die Brücke zum künftigen Topos und Typus von „Stadt“: nicht im virtuellen Cyberspace verschwindend, sondern in der Bilderwelt und der Welt der Bilder, die ebenso real wie zugleich konstruiert sind. Rutheiser (1996) beschreibt die Entwicklung der Stadt explizit mit Blick auf die Produktion solcher Images. Sie verbinden sich mit „lokalen“ Produkten wie dem Film „Vom Winde verweht“ oder – natürlich – dem in Atlanta heimischen Coca-Cola, mit dem Aufkommen von Ted Turners weltweiter Medienfirma (CNN), aber auch mit der institutionalisierten Pflege des Erbes von Martin Luther King, dem in der südlichen Kernstadt Atlantas eine eigene „Heritage“ gewidmet ist.

Rutheiser schildert diese Politik am Beispiel des Schnulzenepos *Vom Winde verweht/Gone With the Wind*. Der Film transportiert, stärker noch als das Buch von Margret Mitchell, pure Südstaaten-Folklore. Der eher akkuraten Nachzeichnung „realer“ Örtlichkeiten um die Plantage „Tara“ stand ein geschöntes, realitätsfremdes Bild von den sozialen und ethnischen Konflikten gegenüber, in dem der gerade auch in Atlanta immanente Rassenhass oder die zahlreichen Aktivitäten des Ku-Klux-Klan nicht vorkamen. Eines der erfolgreichsten Kulturprodukte der jüngeren Geschichte sieht er in einem subtilen Verwertungskontext: Ein neues Bild von Atlanta zu reproduzieren, das sich für eine erfolgreiche Entwicklung in der Zukunft einsetzen lässt. In den

Neunzigerjahren misslang der Versuch, Investoren für einen „Gone with the Wind“-Themenpark zu finden. Das ist womöglich damit zu erklären, dass die Realität in der Imitation des Fiktionalen schon so erfolgreich war, dass es keiner zusätzlichen Pilgerstätten hierfür bedurfte. Trotz eines latent intoleranten Klimas hat es immer auch dezidierten Einsatz für die Rechte der Schwarzen gegeben, wenngleich oft aus sehr ambivalenten Motiven.¹

Die Politik des „Building the imaginary city“ wird auch in der Folgezeit fortgesetzt. „Atlanta’s physical and symbolic expansion during the 1960s and 1970s led to the multiplication of mediated representations, as well as a fundamental change in the way (s) in which the city was imagined“ (Rutheiser 1996, S. 53). In Atlanta entstand das erste Hochglanzmagazin einer lokalen Handelskammer in den USA. Die vielen Aktivitäten der weißen Business-Community zur anfangs nationalen, später dann internationalen Vermarktung Atlantas sind so etwas wie Frühformen des organisierten Stadtmarketings. In diesen Kontext gehört auch die Ausrichtung der Olympischen Spiele 1996 in Downtown Atlanta, der die üblichen Investitionen in Sportstätten, Infrastruktur et cetera vorausgingen und die Hoffnung auf eine profitable Nachnutzung folgte. Wie bei vergleichbaren Anlässen heute üblich, gibt es keine faire Bilanz, in der die Nutzen und Kosten einer solchen Politik aufsummiert sind.

1 Die Vision von der „City too busy to hate“, die Bürgermeister Hartsfield 1959 propagierte, bewertet Rutheiser kritisch: „This attitude was not so much inspired by a lack of racism on the part of the white city leaders, but by the pragmatic recognition that, in the age of television, resistance to school desegregation à la Little Rock and New Orleans would damage the city’s image and hinder the attraction of outside capital“ (Rutheiser 1996, S. 48

mehr“, eigentlich nicht um mögliche Grenzen des Wachstums.

Bezogen auf die Frage, was denn diese Diskussion für die Zukunft der europäischen Stadt lehrt, helfen einfache Analogieschlüsse nicht weiter. Denn es kann ja nicht um Übertragung oder Verallgemeinerung einzelner Phänomene gehen, wie der Begriff der „Amerikanisierung“ suggeriert. Europäische Städte verändern sich in ihrem eigenen historisch-kulturellen Kontext, und sie werden politisch sehr eigensinnig verhandelt. Insofern steht hier nicht die Frage der Konvergenz (Übernahme eines Modells) im Mittelpunkt, sondern Transformation und Neuorganisation der Stadt. Gleichwohl gibt die enorme Entwicklungsdynamik Nordamerikas immer auch einen Einblick in mögliche Zukünfte moderner Gesellschaften.

Mindestens ebenso interessant ist zweifellos die starke Bezugnahme der gegenwärtigen nordamerikanischen Diskussion auf die Tradition des europäischen Städtebaus, wie sie den „New Urbanism“ kennzeichnet.⁶ Mit kleinteiligem Straßennetz, mit Dichte und Mischung sowie der Forderung nach nahräumlicher Erreichbarkeit und „sense of community“ sind diese Konzepte ideengeschichtlich eindeutig auf dem alten Kontinent verortet. Zwar sind sie heftig umstritten, weil angeblich nur eine grün angehauchte Variante der Separation des Mittelstands. Doch bleibt es unabhängig davon bemerkenswert, dass sich die klassische Blickrichtung des Transfers – das Neue kommt aus Amerika – hier einmal umkehrt. ■

Fotos: Autor

gegen die Interessen der Countys bisher nicht geben konnte.

Die Gründung der Georgia Regional Transportation Authority (GRTA) ist ein erstes Hoffnungszeichen, vielleicht eine institutionelle Antwort auf die Fragmentierung des Raumes. Eine solche Politik der Integration wäre gegenläufig zu Separationstendenzen, wie sie aus Los Angeles bekannt sind. Im Zentrum des politischen Handelns stehen Verkehrsinvestitionen (öffentlicher Verkehr, Verkehrsmanagement) sowie ein anderer Umgang mit dem Boden. Haus- und Wohnungsbauprogramme für Mittelstandsfamilien in Stadt und Suburbs sollen die Richtung des ökonomischen Wachstums nach Süden lenken und Problemgebiete daran teilhaben lassen. Unklar ist aber, wie diese Politikreform mit dem neuen Gitternetz der sich überlagernden Konflikte umgeht: Es

konkurrieren ja nicht mehr nur Innen und Außen, reicher Norden und armer Süden, sondern auch alte Suburbs gegen Edge Citys, niedergehende Nachbarschaften mit den neuen, „gated“ Communities der Achtziger und Neunziger.

„Metropolitics“ sind ein ehrlicher Versuch, dem Wachstum des Stadtraumes eine adäquate politische Struktur zu verleihen. Doch sie stehen zweifellos im Kontext des aktuellen Booms und der beschleunigten ökonomischen Verwertungslogik. Sie sind bisher nur Symbol, nicht Fundament einer neuen städtischen Agenda. Daran ändert auch der Umstand nichts, dass das Fieber von „Smart Growth“ und der städtebaulichen Reformbewegung des „New Urbanism“ mittlerweile auch Atlanta erreicht hat. Im Aufbruch zum 21. Jahrhundert geht es vorerst um die Verteilung des „immer

1 Vgl. Marco d’Eramo, *Das Schwein und der Wolkenkratzer*, München 1996; siehe auch *Kommune* 2/97.

2 Vgl. zuletzt: Roger Keil, *Zentrum und Peripherie. Der Mythos der nordamerikanischen Stadt*, *Kommune* 4/99, S. 50-54.

3 Ein Bericht der Brookings-Institution hat die aktuelle Entwicklung des Großraums Atlanta beleuchtet und eine Agenda für die regionale Politik entworfen – siehe: M. Pugh, *Moving Beyond Sprawl. The Challenge for Metropolitan Atlanta*, The Brookings Institution, Center on Urban and Metropolitan Policy, Washington D.C. 2000. Auf diesen Bericht beziehen sich auch die nachfolgend zitierten statistischen Daten.

4 Joel Garreau, *Edge City. Life on the New Frontier*, New York 1991, S. 139-178, 426-427.

5 Myron Orfield, *Metropolitics. A Regional Agenda for Community and Stability*, Brookings, Washington D.C. 1997.

6 Vgl. dazu sehr kritisch: Peter Marcuse, *The New Urbanism: The Dangers so Far*; in: *DISP* 140 (2000), S. 4-6; dagegen vorsichtig optimistisch: Harald Bodenschatz, *New Urbanism. Die reichste Gesellschaft der Welt erfindet sich neue Städte*; in: *Stadtbauwelt* 145 (2000), S. 22-31.).