

Die Stadt als Parkplatz

Pfromm, Eric

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Pfromm, E. (2019). Die Stadt als Parkplatz. *Hamburger Journal für Kulturanthropologie*, 9, 67-71. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:18-8-13977>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-SA Lizenz (Namensnennung-Weitergabe unter gleichen Bedingungen) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY-SA Licence (Attribution-ShareAlike). For more information see: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0>

DIE STADT ALS PARKPLATZ

Eric Pfromm

Unsere Städte sind wie schlecht gestaltete Produkte, die ihre funktionale Obsoleszenz erreicht haben

Die schlechte Gestaltung lässt sich leicht erklären. Man geht durch die Stadt und an jeder Straßenecke, an der man sich umsieht, stellt sich die Frage, warum der öffentliche Raum nicht mehr bietet, als Abstellflächen für Autos. Vorhandene Plätze sind menschenleer und nach unverständlichen Vorstellungen möbliert. Das ist aber nebensächlich, denn zumeist sind sie mit weiteren Autos vollgestellt.



Abb. 1 (l.): Die Stadt als Parkplatz 1, Abb. 2 (r.): Die Stadt als Parkplatz 2, Photos: Eric Pfromm

Im alltäglichen Gespräch werden dafür die Stadtplaner_innen und Städtebauer_innen verantwortlich gemacht. Das ist falsch. Viele – vermutlich sogar die meisten – dieser Planer_innen sind intelligent, ideenreich, aufmerksam und gedankenvoll in ihrer Arbeit. Jedoch gilt die goldene Design-Regel auch hier: »Kein Entwurf ist viel besser als die Auftraggeber_innen.«

Die Auftraggeber_innen für Designprojekte im öffentlichen Raum sind sicher das Schlimmste, was ein Produkt- und Interior-Designer (wie ich) sich vorstellen kann: Entscheidungen per Abstimmung in Gremien, mehrstufige Verfahren zur Berücksichtigung unterschiedlicher Interessengruppen, unklare Finanzen, politische Kommunikation, lange Zeiträume, Sorgen um die Fremdwahrnehmung des Entscheidungsprozesses. Das ist nur eine erste Vorstellung; Planer_innen des öffentlichen Raumes können die Liste bestimmt noch verlängern. Unter diesen Bedingungen erscheint jede ansatzweise glückliche Gestaltung schon wie ein Wunder.

Eine Stadt kann schlecht gestaltet sein und dabei ihre grundlegenden Funktionen noch erfüllen – wenn auch schlecht. Unsere Städte tun das aber zunehmend weniger. Ihr Problem besteht darin, dass sie für die Ewigkeit gebaut sind, aber der Gegenwartsverkürzung unterliegen.



Abb. 3: Die Stadt als Parkplatz 3, Photo: Eric Pfromm

Als Gegenwartsverkürzung oder -schrumpfung bezeichnet der Philosoph Hermann Lübbe den Umstand, dass die aktuellen Bedingungen der Realität zunehmend kürzer von Bedeutung sind.¹

Während mittelalterliches Wissen und Werkzeuge über mehrere Generationen unverändert blieben, war beispielsweise Mitte des 19. Jahrhunderts eine Webmaschine nur noch um die 30 Jahre technisch unverändert in Gebrauch. Ein entsprechender Zeitraum galt auch für die Expertise der Betreiber. Ein halbes Jahrhundert später galten diese Art Maschinen – und damit auch das damit verbundene Wissen – bereits nach etwa 15 Jahren als überholt. Es ist jedem selbst überlassen zu spekulieren, wie schnell die Geräte und das damit verbundene Wissen, mit dem wir uns heute umgeben, veraltet sein werden.

Das Phänomen gilt für fast alle Bereiche unserer Umwelt. Die Rate mit der Technik, Kommunikationsformen, Wissen und Professionen sich verändern, erhöht sich immer stärker und stärker; was wir als gegenwärtig aktuell betrachten, bleibt weniger und weniger lang präsent.

Architektur und Städtebau erscheinen uns allen als langfristige Unternehmungen. Konservative Denker_innen sprechen gerne von ›Zeitlosigkeit‹ und ›Dauerhaftigkeit‹ als wären dies selbstbeweisende positive Qualitäten. Die Idee ist, dass die Produkte menschlichen Bauens unverändert bleiben, ihre Ursprungsära verbergen und den Bedürfnissen zukünftiger Verwendung gerecht werden können. Jede einzelne dieser Vorstellung ist jedoch absurd. Im Gegenteil: Die Geschwindigkeit, mit der sich technologische und gesellschaftliche Bedingungen verändern, erhöht sich. Die gebaute Umwelt wird noch schneller obsolet, dagegen kann kein traditionelles Bauen ankämpfen.

In Gebäuden der 60er Jahre wurde Asbest nicht nur zum Brandschutz eingesetzt, sondern fand auch in verschiedensten Gemischen – zum Beispiel zum Verkleben von PVC – Verwendung. Niemand ahnte damals, welche Probleme das einmal erzeugen würde. Sicher ist, dass wir heute unweigerlich ähnliche Katastrophen vorbereiten. Wenn wir wüssten, welche das sein werden, würden wir eben nicht diese, sondern andere produzieren. Es zeigt aber bereits jetzt, dass der technologische Fortschritt der technischen Ge-

1 Hermann Lübbe: Im Zug der Zeit. Verkürzter Aufenthalt in der Gegenwart. Berlin/Heidelberg 2003.

bäudeausstattung schon jetzt zu einem immer größeren Anteil von Aufwand und Kosten führt, der gleichzeitig einer erheblichen Verfallsrate unterliegt. Anders gesagt: mindestens ein Drittel des Aufwands und der Kosten moderner Gebäude entfällt auf die Technische Gebäudeausrüstung (TGA), die in absehbarer Zeit überholt sein wird und deren Austausch dann auch Auswirkungen auf den restlichen Bau haben wird.



Abb. 4: Die Stadt als Parkplatz 4, Photo: Eric Pfromm

Es ist auch selbstverständlich, dass Wohnungen und Häuser in ihren Nutzungen und Größen statisch bleiben. Das ist aber ein Problem. Während Familien aus der Stadt ziehen müssen, weil sie keine angemessen großen Wohnungen finden, bleiben ältere Generationen in diesen Wohnungen auch nachdem ihre Kinder ausgezogen sind. Es wäre nicht nur ökonomisch unsinnig, günstige Mietverträge aufzugeben; auch sozial ist es für sie nicht wünschenswert, ihr vertrautes Lebensumfeld zu verlassen. Im Ergebnis führt das zu Lebensentwürfen und Biografien, die vom Wohnungsmarkt geprägt werden. Dabei wäre einem modernen Lebenslauf eine enorme Flexibilität in der Behausung zu wünschen – von der Kindheit in der kleinen Familie, zum Leben mit dem alleinerziehenden Elternteil, zur Patchworkfamilie, zum Auszug in eine Wohngemeinschaft, zur eigenen Wohnung alleine, zum Zusammenleben mit Partner_in, zur kleinen Familie, zum Leben als alleinerziehendem Elternteil, zur eigenen Patchworkfamilie, zur Alten-WG, zum Leben mit Pflegekraft, zum betreuten Wohnen, zur Pflegestation. Vermutlich wird es in Zukunft noch mehr divergente Lebensstationen geben, denen eine lebenswerte Stadt gerecht werden müsste.

Wie sieht es aber im öffentlichen Raum aus? Vor 35 Jahren, gab es in Deutschland keine nennenswerte Straßengastronomie. Kaffee wurde als Filterkaffee im Kännchen serviert; um ein Croissant bestellen zu können, musste man

noch nach Frankreich reisen. Die Gesellschaft hat sich verändert – zuerst durch den westeuropäischen Urlaubstourismus, betrieben von einer bis dahin homokulturellen Bevölkerung: Inzwischen erschließt der Tourismus zunehmend exotischere Kulturen und Migration sowie Flucht erweitern die kulturelle Heterogenität unserer Städte.

Auch diese Veränderungen werden sich zunehmend beschleunigen. Das Leben auf der Straße wird immer schneller, immer diverser werden. Der Anteil von echten Menschen, die sich im öffentlichen Raum aufhalten werden, wird vermutlich explodieren.

Die Bedeutung des Autos nimmt in den Städten ab. Es taugt kaum noch zum Statussymbol und sein praktischer Nutzen wird durch die Überzahl an bereits abgestellten Maschinen stark eingeschränkt.

Durch technische und konzeptionelle Innovationen werden Alternativen attraktiver. Bereits jetzt gibt es Milieus, die mit Elektro- und/oder Lastenfahrrädern, Sharing-Anbietern und anderen Substitutionen auf eigene Kraftfahrzeuge verzichten, ohne gesellschaftliche Stigmatisierung fürchten zu müssen. Nach Aussage von großen Unternehmen verliert der Firmenwagen als Rekrutierungsanreiz für junge Angestellte an Bedeutung.

Die technischen Entwicklungen im Bereich der Mobilität werden in den nächsten Jahren voraussichtlich explosionsartig zu Veränderungen führen. Allein der Wechsel zum Elektromotor verkürzt Entwicklungszyklen in der Branche und die zunehmende Bedeutung von Software wird zu entsprechend kurzfristigen Erneuerungen führen. Es ist vorstellbar, dass in wenigen Jahren die Vorherrschaft von klassischen Autos in der Stadt in Bedrängnis gerät.



Abb. 5 (l.): Die Stadt als Parkplatz 5, Abb. 6 (r.): Die Stadt als Parkplatz 5, Photos: Eric Pfromm

Ehrlich: noch sehen unsere Städte so aus, als hätte sich jemand überlegt, wie man neben Auto-Straßen möglichst viele Auto-Parkplätze bekommen kann. Andere Teilhaber_innen an der Stadt gibt es nur als ungeliebte Verkehrs-Teilnehmer_innen. Sie müssen durch die Auto-Stadt geschleust werden, ohne dass sie diese wertvollen Maschinen – immerhin Privatbesitz im öffentlichen Raum – beschädigen.

Das kann so nicht bleiben. Wir brauchen eine bessere Gestaltung der Stadt. Wir müssen als Auftraggeber unserer Stadtgestalter besser werden und unser Verständnis von baulichen Maßnahmen muss einen Umgang damit finden, dass sich unsere Anforderungen schneller ändern werden, als wir uns es derzeit noch vorstellen können.



Eric Pfromm – Designer
Lippmannstraße 53–55
227669 Hamburg
pfromm@bfgf.de