

Rede von **Hannes Rockenbauch**, Dipl. Ing. Architektur und Stadtplanung, auf der 228. Montagsdemo am 7.7.2014

Wege durch Stuttgart

Hallo und einen schönen guten Abend zusammen!

Was haben Spaziergänge und Montagsdemos gemeinsam? Ganz einfach: „Mit Herumlaufen allein ist noch nicht viel getan.“ Keine Angst das war nur ein Test, ob Sie alle wach sind. Diese Weisheit stammt nicht von mir sondern stamm aus dem Spaziermanifest von Bertram Weisshaar und heißt komplett: „Mit Herumlaufen allein ist noch nicht viel getan – aber jeder Spaziergang birgt die Chance zu einem Aufbruch.“ Dort steht auch „Gehen geht Schritt für Schritt und das ist gut so“ oder „Ein Spaziergang kommt zustande, indem man aufsteht und losgeht“. Ich finde, das passt jetzt wiederum ganz gut zu unseren Montagsdemos.

Unser gemeinsamer „Weg durch Stuttgart“ beginnt heute beim Offensichtlichen, mit dem Rückbau oder besser der allgegenwärtigen Zerstörung in Stuttgart. Sei es der Elefantenteg oder der Neckarsteg, die Maulwurfslandschaften am Leuze, das Wege-Chaos an der Staatsgalerie, seien es die immer länger werdenden Wege in unserem Bahnhof oder die U-Bahn-Wege, die bald abgehängt werden sollen, oder schließlich die S-Bahn, die durch S21 aus dem Takt gebracht wird.

Rosensteintunnel und S21 durchkreuzen überall unseren Weg durch Stuttgart. Das ist der uns allen bekannte Wahnsinn in Stuttgart. Um in dieses Chaos ein bisschen Ordnung zu bringen, habe ich mich an zwei Fragen erinnert, die jeder Planer zu Beginn des Studiums eingebläut bekommt. Zwei Fragen, die er dann aber genauso berufsmäßig nach dem Studium wieder vergisst. Diese zwei Fragen lauten:

1. Was ist das Problem? Ist es wirklich der Elefantenteg oder der Bahnhof?
2. Was sind die Ursachen des Problems? Ist das wirklich die Unfähigkeit der Planer oder der Bahn AG?

Sie kennen mich und wissen, dass ich beide Antworten verneinen würde, aber der Reihe nach: **Was ist eigentlich das Problem?**

Seid es Menschen gibt, ist der Mensch in Bewegung. Nur durch Bewegung in seiner Umwelt kann er als Jäger und Sammler überleben. Auf der Suche nach Nahrung und Schutz hilft uns seit vier Millionen Jahren der aufrechte Gang. Im Spaziermanifest heißt es deswegen auch „Das Gehen hat sich seit Anbeginn der Menschheit nicht verändert und so wird es auch bleiben.“

Aber zum Gehen kamen im Laufe der Geschichte ungeschickterweise andere Transportmittel dazu. Die Erfindung des Ochsenkarrens erlaubte, dass Städte wuchsen und sich ausdehnten. Feuerholz konnte jetzt von ferner geliefert und musste nicht mehr täglich vor der Stadt gesammelt werden. Der Streitwagen der Römer ermöglichte, dass sich das Imperium ausbreitete. Die ersten europäischen Hochgeschwindigkeits-Magistralen der Römer dienten so nicht nur zum Handel mit den Provinzen sondern auch zum Truppennachschub.

Jahrhunderte danach übernahmen Schiffe auf Flüssen und Meeren diese Funktion. Dort, wo der Handel blühte, blühten auch Städte wie Genua oder Venedig.

Dann kam die Industrielle Revolution, sie steigerte nicht nur die Produktivität, sondern revolutionierte mit der Eisenbahn die menschliche Fortbewegung und ermöglichte als erstes Massentransportmittel das explosionsartige Wachstum der Städte und der Industrie.

Während das Flugzeug im Laufe der technischen Entwicklung einfach noch ein Plus an Geschwindigkeit brachte, veränderte der Erfolg des Automobils ein zweites Mal unsere Städte kolossal. Bis heute bestimmen autogerechte Innenstädte und die Zersiedelung der Landschaft durch das Wachstum der Vororte unser Bild von Stadt und Land und das auch in der Region Stuttgart.

Trotz dieser rasanten Veränderungen blieb eines gleich – seit einigen Jahren forscht Prof. Knoflacher an diesem Paradoxon – dass nämlich die Zeit, die wir im Verkehr verbringen und die Anzahl der täglichen Wege mehr oder weniger seit hundert Jahren konstant sind, und das trotz aller technischen Beschleunigung.

Dass sich die Anzahl der Wege im Personenverkehr im Wesentlichen nicht verändert hat, verwundert nicht so sehr. Statt dem täglichen Jagen und Sammeln der Urzeit verteilen sich die Wege heute auf die zur Arbeit und die zum Einkaufen. Dazu kommen die Weg für Freizeit und vielleicht mal einen Arztbesuch.

Umso erstaunlicher ist aber der zweite Fakt, dass sich trotz Geschwindigkeitssteigerung unserer Transportmittel die Zeit, die wir im Verkehr verbringen, nicht verringert hat. Dies lässt sich nur dadurch erklären, dass wir statt Zeit durch Beschleunigung zu sparen, einfach bereiter werden, längere Wege zurückzulegen. Diese Bereitschaft führt zu einer permanenten Steigerung der Verkehrsleistung.

Dass diese permanente Steigerung katastrophale Folgen für die Umwelt und unsere Städte hat, ist offensichtlich. Genau das ist für mich das eigentliche Problem an der heutigen Art, wie wir unsere Wege durch die Stadt zurücklegen.

Dabei scheint die Lösung doch so einfach. Prof. Knoflacher schlägt vor, den Menschen vom Virus Auto physisch zu trennen und das Automobil zu verbannen. Oder wie es im Spaziermanifest heißt: „Der Spaziergang fördert die Gesundheit, ist klimaneutral und verbraucht keine Ressourcen.“

Es lohnt sich, nachdem uns das Problem bekannt ist, genau nachzudenken, was die Ursachen für Beschleunigung und Wachstumswahn allerorten sind: **Was sind die Ursachen und Gesetzmäßigkeiten hinter unserem Problem?**

Vielleicht hilft ein Blick über den Atlantik auf die Vereinigten Staaten, deren Lebens- und Wirtschaftsmodell immer noch das Leitmodell des 21. Jahrhunderts darstellt. In seinem großartigen Buch „Das Schwein und der Wolkenkratzer“ über die Entstehung Chicagos beschreibt der Europäer Marco D’Eramo, wie sich Chicago in nur zweihundert Jahren vom 200-Seelen-Dorf zu einer der größten Handelsrepubliken der Welt entwickelte.

Anfangs war es nur die günstige Lage am Michigansee als „Tor zum Westen“. Laut D’Eramo war aber die Eisenbahn entscheidend für die Entwicklung Chicagos oder genauer gesagt: der Eisenbahnkapitalismus. Denn in den Vereinigten Staaten war im Gegensatz zu Europa die Eisenbahn von Anfang an eine Sache privater Unternehmen. Das überschüssige Kapital der großen Städte an der Ostküste wie Boston oder New York oder aus England war auf der Suche nach attraktiven Anlagebedingungen. Und genau da schien der privat finanzierte Eisenbahnbau eine äußerst lukrative Einnahmequelle zu sein, denn die Eisenbahnunternehmen erhielten als staatliche Unterstützung ihrer Infrastrukturprojekte sogenannte ‚Land Grants‘, sprich Grund und Boden geschenkt. Grund und Boden, der wiederum durch den Eisenbahnbau enorm an Wert gewann, insbesondere in den Städten.

Wir lernen also aus der Geschichte: der Bau von großen Infrastrukturprojekten und die Immobilienspekulation gehörten in den USA immer schon zusammen. Die Kopplung von Bahn und Immobilienspekulation kennen wir in Deutschland erst seit 20 Jahren. Als auch hier nach der Privatisierung Phantasien der Deutschen Bahn aufkamen. Und es ist auch kein Zufall, dass in Stuttgart Bau- und Immobilienspekulation zusammenkommen.

D'Eramo beschreibt weiter: der Konkurrenzkampf der Eisenbahnbarone sei gnadenlos gewesen, nicht umsonst wurden sie Räuberbarone genannt. Und am gnadenlosesten war diese Konkurrenz eben in Chicago, wo die Unternehmen der Ostküste auf die Unternehmen der Westküste trafen. Der Preiskampf der Unternehmen führte schließlich dazu, dass der Transport von Getreide und Schweinen nach Chicago so billig wurde, dass Chicagos zum größten Umschlagplatz für Getreide und Fleisch in den USA wuchs, ein Umschlagplatz, der von den Rocky Mountains im Westen bis zu den Appalachen im Osten, von Kanada bis zur Karibik reichte.

Aber nicht nur Waren gelangten jetzt billig nach Chicago, sondern auch immer neue Schübe von Arbeitskräften. Mit diesen billigen Arbeitskräften begann Chicagos Aufstieg zum Schlachthof der Welt und damit die Industrialisierung und Konfektionierung der Lebensmittelproduktion im sogenannten ‚Meatpacking District‘.

Die Industrialisierung der Lebensmittelproduktion brachte aber laut D'Eramo nicht nur die Dosenwurst hervor. Der Handel mit Getreide hatte nämlich für die Investitionssicherheit der Unternehmen eine unschöne Seite, der Preis des Getreides war abhängig von der Ernte und schwankte damit stets mit so etwas Unberechenbarem wie dem Wetter. Die Suche nach Investitions- und Planungssicherheit für diesen neu entstandenen Industriezweig führte 1851 zur Erfindung des Terminhandels. Dabei war der Terminhandel von Anfang an nicht anders als eine ‚Wette auf die Zukunft‘: Man kaufte die benötigte Menge bereits ein Jahr im Voraus zu einem fest vereinbarten Preis und konnte so planen. Je nachdem, wie sich das Wetter und damit die Ernte entwickelte, machte man mit diesem Geschäft Minus oder Plus. Inzwischen sind diese ‚Wetten auf die Zukunft‘ selbst zum Spekulationsobjekt geworden und es hat sich eine unüberschaubare Folge an weiteren Spekulationsprodukten entwickelt. Heute, 150 Jahre nach der Erfindung dieser ‚Futures‘, ist Chicago die Welthauptstadt dieser immateriellen Handelsgeschäfte.

Längst hat der Handel mit echtem Vieh und Getreide in Chicago an Bedeutung verloren und die Schlachtfabriken stehen still, doch die ökonomische Basis der Spekulation mit immateriellen Handelsgütern ist geblieben. Ein Strukturwandel, der sich auch in Stuttgart immer mehr abzeichnet. Inzwischen kommen aus dem Verarbeitenden Gewerbe nur noch 19% der Gewerbesteuererinnahmen und bereits 42% aus dem Kredit- und Versicherungsgewerbe.

Aber genug mit unserer kleinen historischen Weltreise. Wir halten fest: es ging und geht

1. um die Bewegung von Menschen als Armee oder Arbeiterheer,
2. um Transport von Waren als Rohstoffe oder Konsumprodukte, und schließlich
3. um die Wege des Geldes, das stets neue Anlagen in Infrastruktur, Boden oder heute in immaterieller Spekulation sucht.

Nicht nur der Blick auf Chicago zeigt, je schneller alle drei Bewegungsformen an einem Ort umgeschlagen werden können, desto höher sind die Profite, die an diesem Ort gemacht werden können.

So lernen wir, die wahren Triebkräfte für Beschleunigung sind nicht die Ingenieure, die die Technikwunder erfinden, unsere die Sucht nach Geschwindigkeit und Vorsprung ist getrieben von Spekulation und menschlicher Gier. Einem weltweiten System, gegen dessen Machenschaften selbst ein Unterweltboss wie Al Capone wie der nette Opa von nebenan wirkt.

Doch machen wir uns nichts vor. Auch in Stuttgart sind es die gleichen Spielregeln, nach dem sich unsere Stadt und mit ihr unsere Wege entwickeln: So stehen hinter der Idee der Europäischen Hoch-

geschwindigkeitsmagistralen – und damit auch Stuttgart 21 – eine Lobby mächtiger EU-Wirtschafts-bosse, die die EU-Kommission zur Förderung dieser Projekte überredete. Hinter den Ideen von Flughafen- und Messeausbau, genauso wie dem Autobahnausbau oder dem Rosensteintunnel, selbst hinter dem Straßen- und S-Bahnausbau steckt dieselbe Motivation: Die Standortgunst Stuttgarts zu steigern und als Herz Europas Kaufkraft und Wertschöpfung nach Stuttgart zu locken. Es geht darum, Stuttgarts Einzugs- und Machtbereich auszudehnen, um Arbeitskräfte für unsere Industrie und Banken oder Kunden für unsere Shoppingmalls, wie ECE und Co. anzuziehen. Und diese Strategie ist erfolgreich, schon heute pendeln täglich 200.000 Einpendler nach Stuttgart, und dank Stuttgart 21, Rosensteintunnel und ECE werden es in Zukunft noch mehr werden.

Gerade in Stuttgart hängt die ökonomische Basis von uns allen von diesen Prinzipien ab. Schließlich sind wir heute eine der exportstärksten Regionen weltweit und inzwischen einer der wichtigsten Finanzplätze in Deutschland (was verbriefte Derivate angeht, ist die Stuttgarter Börse die größte in Europa).

Kein Wunder, dass Mehrheiten in der Kommunal- und Landespolitik, allen voran die SPD als Industriepartner und die CDU, so an diesen Ideen vom Wachstum durch Höher, Schneller und Weiter und den dazu nötigen Projekten hängen.

Nach dem die Ursachen jetzt angerissen sind, bleibt mir zu fragen: Wollen wir, dass von diesem Spaziergang, dass von diesen Montagsdemos wirklich ein gesellschaftlicher Aufbruch ausgeht? Wenn ja, dann müssen wir unsere Frage grundsätzlicher stellen, als nach unseren Wegen durch die Stadt. Wir müssen stattdessen fragen:

- nach wessen Interesse in Stuttgart die Wege gestaltet werden? Und warum von Produktivitätssteigerung und Beschleunigung kaum eine Gewinn an Lebensqualität bei der Mehrheit der Menschen ankommt?
- Warum muss es denn dann aber immer schneller gehen? Können wir nicht einfach alle ein bisschen langsamer machen?
- Warum muss denn immer alles mit dem Auto gehen? Warum kann ich nicht einfach alles zum Leben Nötige zu Fuß erledigen? Wo sind Tante Emma, der Metzger und Bäcker, der Schuster und Schneider, die mir das ermöglichen würden, geblieben?
- Warum kann es nicht ohne Konkurrenzkampf gehen? Warum können wir nicht solidarisch und regional produzieren? Warum können wir nicht tauschen statt zu bezahlen?
- Macht Geld glücklich? Ist nicht weniger mal mehr? Geht es nicht eigentlich um Zeit, um mehr Zeit für Muse und unsere Lieben?

Fragen über Fragen! Die Antworten muss sich jeder selber geben, aber es kann ja nicht schaden, diese Fragen öfters zu diskutieren z.B. auf den Montagsdemos. Das hätte den Vorteil, dass wir anschließend dann mit offeneren Augen durch unsere Stadt spazieren könnten. Wie heißt es im Spaziermanifest „Wer geht, sieht mehr, als wenn er nur fährt“ und „Eine durch einen Spaziergang gewonnene Erkenntnis ist von hohem Wert“.

Ich habe das Gefühl, manchmal sollte das Leben eben doch ein Spaziergang sein.

In diesem Sinne dran bleiben und oben bleiben. Danke fürs Zuhören.

Unterstützerkonto der Parkschützer: Inhaber: Umkehrbar e.V. / K.Nr.: 7020 627 400 / BLZ: 430 609 67 (GLS-Bank) / IBAN: DE02 4306 0967 7020 6274 00 / BIC: GENODEM1GLS
Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.