

Verkehr im Kapitalismus – Die Wachstumsspirale

Oliver Schwedes

Oliver Schwedes: oliver.schwedes@tu-berlin.de

Der Verkehr im Kapitalismus zeichnet sich durch ein Alleinstellungsmerkmal aus: Er ist der einzige gesellschaftliche Sektor, in dem die CO₂-Emissionen bis heute steigen. Um wirkungsvolle verkehrspolitische und -planerische Maßnahmen im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung ergreifen zu können, muss zunächst das Wirkgefüge von Wirtschaft und Verkehr im Rahmen kapitalistischer Vergesellschaftung begriffen werden. Die These lautet, dass die technischen Innovationen zukünftig durch soziale Innovationen ergänzt werden müssen, die eine gesamtgesellschaftliche Transformation erfordern, um die Wachstumsspirale im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung zu durchbrechen.

Städte, Verkehrswende und Postwachstum – die Suche nach Anknüpfungspunkten

Tobias Haas

Tobias Haas: tobias.haas@fu-berlin.de

Kapitalistisches Wachstum geht historisch betrachtet mit einem rasanten Wachstum des Verkehrs einher. Eigentümlicherweise findet im Spektrum der Postwachstumsdebatten kaum eine Auseinandersetzung mit Mobilitätsfragen statt, obgleich Verkehrsinfrastrukturen elementar für moderne Gesellschaften und damit vermittelte Lebensweisen sind. In dem Beitrag skizziere ich mögliche Anknüpfungspunkte, um die Verkehrswendebatte mit dem Postwachstumsspektrum ins Gespräch zu bringen. Gegenüber technokratisch eingeführten Dekarbonisierungsszenarien ermöglichen es Postwachstumsperspektiven, die Verkehrswende als einen politischen Prozess zu denken, der Implikationen weit über das verkehrspolitische Feld hinaus in sich birgt. Dabei spielen die Auseinandersetzungen im urbanen Raum eine zentrale Rolle. Denn in den unwirtlichen Städten verdichten sich die Probleme der Massenmotorisierung (Staus, Luftverschmutzung, Flächenverbrauch, etc.). Es findet eine zunehmende Politisierung dieser Probleme statt und damit eröffnen sich Räume für ein post-automobiles Verkehrsregime.

Die Stadt als Community of Practice? Zur nachhaltigkeitsorientierten Transformation von Mobilitätspraktiken in Seattle

Karin Schürmann

Karin Schürmann: karin.schuermann@posteo.de

Die Frage, wie Transformationen zur Nachhaltigkeit gelingen können, ist aktueller denn je. Nach wie vor bewegen sich der Ressourcenverbrauch und die Treibhausgasemissionen in den Industriegesellschaften auf einem viel zu hohen Niveau. Auch im Bereich Verkehr und Mobilität ist die notwendige Trendwende bislang nicht in Sicht. Dennoch gibt es bereits heute Beispiele dafür, dass nachhaltigkeitsorientierte Transformationen auch in diesem Bereich möglich sind. Die Stadt Seattle im pazifischen Nordwesten der USA bietet so ein Beispiel: Die lokalen Mobilitätspraktiken der Bürger*innen befinden sich bereits seit geraumer Zeit in einem Transformationsprozess zu Gunsten umwelt- und klimafreundlicher Fortbewegungsarten.

Im Mittelpunkt des Vortrags stehen weder große Infrastrukturprojekte noch die Integration technischer Entwicklungen in das Verkehrssystem vor Ort, sondern das mobilitätsbezogene praktische Tun von Bürger*innen der Stadt. Dieses praktische Tun wurde im Rahmen eines Dissertationsprojekts anhand qualitativer Interviews rekonstruiert und unter Berücksichtigung lokaler Entwicklungspfade und kommunalpolitischer Strategiepapiere praxistheoretisch analysiert. Der Vortrag präsentiert zentrale Ergebnisse des Dissertationsprojekts und liefert Antworten auf die folgenden Fragen: Welche Typen der Mobilitätspraktik lassen sich im empirischen Material nachweisen? Stellt Seattle im Bereich der Mobilität eine nachhaltigkeitsorientierte *Community of Practice* dar? Inwiefern entspricht die Transformation der Mobilitätspraktiken vor Ort tatsächlich einer nachhaltigkeitsorientierten Transformation? Und welche allgemeinen Schlussfolgerungen erlaubt das Beispiel Seattle?

Zum transformativen Potential eines Repair & Do-it-yourself Urbanism in Wiener Bezirken

Michael Jonas, Astrid Segert und Simeon Hassemer

Michael Jonas: jonas@ihs.ac.at

In Wien wie auch in anderen europäischen Großstädten werden jährlich Tonnen von Elektrogeräten, Möbeln, Textilien, Spielzeug und anderen Alltagsgegenständen entsorgt, obwohl diese oftmals lange weiterverwendet werden könnten. Zugleich lässt sich in Wien ein Anwachsen von *Do-it-Yourself-Aktivitäten*, *Repair-Initiativen* und *-Workshops* beobachten, die unter den Begriff *Repair and Do-it-yourself Urbanism* gefasst werden können. Auf der Basis umfangreicher empirischer Forschung werden für die beiden Wiener Bezirke *Neubau* und *Ottakring* allgemeine Entwicklungsmerkmale dieser Phänomene herausgearbeitet. Anschließend wird eine Typologie unterschiedlicher Phänomene und Akteure des *Repair and Do-it-yourself Urbanism* vorgestellt, die einen gesättigten Einblick in die aktuelle bezirksspezifische Entwicklung des Feldes vermittelt. Deutlich wird, dass sich sowohl die Rahmenbedingungen als auch die Entwicklungsweisen des *Repair and Do-it-yourself Urbanism* in beiden Bezirken erheblich voneinander unterscheiden: Im wirtschaftlich starken, mittelschichts- und linksliberal geprägten Bezirk Neubau liegen andere Entfaltungsmöglichkeiten vor, als im ehemaligen Arbeiterbezirk Ottakring, der wirtschaftlich vergleichsweise schwach entwickelt ist, ein vergleichsweise niedriges Einkommens- und Bildungsniveau der dort lebenden Menschen aufweist und aktuell starken Gentrifizierungstendenzen ausgesetzt ist. Deutlich wird auch, dass die aktuelle und zukünftige Entwicklung des *Repair and Do-it-yourself Urbanism* umfangreicher Förderung bedarf, um signifikante Beiträge zur Entwicklung resilienter und nachhaltiger Stadtbezirke zu erzielen. Erst dann gäbe es eine Chance, bezirksspezifische Entwicklungspfade eines an den Bedürfnissen und Alltagspraktiken der dort lebenden oder sich aufhaltenden Menschen ausgerichteten *Repair and Do-it-yourself Urbanism* bottom up zu entwickeln und zu beschreiten. Erst dann wäre es möglich, entsprechend erforderliche Alltagspraktiken und ihre soziomateriellen Voraussetzungen breitflächig zu entwickeln, die an einem sorgsamem Umgang mit natürlichen Ressourcen orientiert wären und die entsprechende Beiträge zum Aufbau einer nachhaltigen urbanen Infrastruktur der Freundlichkeit („infrastructure of kindness“) leisten könnten.

URBANE TRANS/FORMATIONEN: Ortsverschiebungen und Stadtzukünfte

Saskia Hebert

Saskia Hebert: s.hebert@hbk-bs.de

In der beschleunigten Spätmoderne gelten Orte gemeinhin als vergleichsweise stabil und unveränderlich: „Meine“ Stadt war schon vor mir da, und sie wird sehr wahrscheinlich auch nach mir noch existieren. An Orte knüpfen sich Mythen und Heldengeschichten, und in einem schwer zu durchdringenden Amalgam aus Zuschreibungen, Atmosphären, Kulturen, Topografien, Mentalitäten und Ökonomien vermischen sich Erwartungen, Enttäuschungen und kulturelle Praktiken im Umgang mit dem, was wir vereinfachend „Stadt“ nennen.

Dabei übersehen wir gern, dass Rolle und Bedeutung von Städten sich rapide ändern können: Wenn Häfen verlanden, neue Grenzen gezogen oder alte Leitindustrien obsolet werden, verlieren stolze Gemeinwesen schnell ihre Identität und müssen darum kämpfen, eine neue zu erlangen. Die Schuhstadt Pirmasens und die Porzellanstadt Selb haben bis heute kein neues Narrativ entwickeln können – und Hagen, „Stadt der Fernuniversität“, hat möglicherweise nie eines besessen. Die meisten und sogar radikale Transformationen folgen dabei keinem großen Plan oder vorher verabredeten Zielen: Selbst erhebliche Schwankungen im Wanderungssaldo sind nicht zweifelsfrei vorhersagbar, und weltweite Finanzkrisen, Niedrigzinszeiten und die daraus resultierende Verknappung von Wohnraum umso weniger.

Städte sind heute in einer interessanten Melange aus Hoffnung und Verzweiflung dazu aufgerufen, als Change Agents der Großen Transformation zur Nachhaltigkeit zu agieren, die den Nationalstaaten nicht gelingen will. Dabei erscheint die Gestaltbarkeit der urbanen Zukunft höchst fragil, wenn – siehe oben – nicht einmal die simpelste Prognostik möglich ist: Städte sind eben keine „Reallabore“, wo man ausgesuchte Quartiere in die Petrischale legen und durch ein Mikroskop betrachten kann. Sie sind im Gegensatz dazu komplex, messy und voller (Pfad-)Abhängigkeiten von gebauten und mentalen Infrastrukturen.

Städte sind aber auch Heimaten von Menschen, die durchaus Interesse daran haben, ihre Gemeinwesen zukunftsfähig zu machen. Diese „lokalen Expert*innen“ wissen oft mehr über die Qualitäten gelebter Räume als Planer*innen und Wissenschaftler*innen und müssen daher dringend besser eingebunden werden in einen polyvalenten Diskurs über die Stadt, in der wir leben wollen, – in nicht mehr allzu ferner Zukunft.