

Invisible City

Städtebau anonym: Die Autobahn-Stadt Europa

Der Urbanismus-Diskurs in Deutschland ist wie eh und je geprägt von falschen Gegensätzen: Innenstadt-Idealismus einerseits und Smart City-Technizismus andererseits – dabei ist vor unser aller Augen schon längst eine ganz neue, ganz andere Superstadt entstanden. Wir sehen sie nur nicht, weil sie noch keinen Namen hat: Die „Autobahn-Stadt Europa“.

Albrecht Goeschel / Marion Fendt

Die amerikanische Soziologin Jane Jacobs und der französische Architekt Le Corbusier gelten als die Antipoden des Urbanismus. Jacobs als Verfechterin eines Empowerment des Chaos in den Megastädten. Le Corbusier als Verfechter von planungsautoritärer Sortierung der Stadtfunktionen. Dieses Gegeneinander von Stadtkonzepten hat in Deutschland mit eigenartig verkehrten Vorzeichen seine Vorläufer in der großstadtfeindlichen Gartenstadtbewegung einerseits und in den autogerechten Wiederaufbauplanungen andererseits. Beide Lager gingen und gehen die Probleme des Städtebaus und der Siedlungsentwicklung aber letztlich nur phänomenologisch, nicht analytisch an: Sie haben keinen Begriff davon, welche ökonomischen und sozialen Fakto-

ren die modernen Großstädte und die zeitgenössischen Megacitys ausmachen und bestimmen.

Learning from Favelas

Hans G. Helms brachte es in den 1970er Jahren auf den Punkt: Die Herauslösung der Menschen aus ihren tradierten agrarisch-feudalen und ständischen Lebensumständen und die Standortkonzentration der kapitalistisch-industriellen Produktion nebst Bodenspekulation schufen die Stadtglomerationen als riesige Märkte für Arbeitsindividuen. Der amerikanische Soziologe Richard Sennett will nun die scheinkontroversen Kopfgeburten des Habitat- und Urbanismus-Diskurses auf die gemeinsamen Füße stellen: Learning from Favelas. Die Barriadas, die Bidonvilles, die Shanty Towns, die Slums etc. sind die herrschende Realität und sie können nicht oder nur um den Preis brutalster Vertreibung hinweggestaltet werden. Sie sind wie ihre Bewohner das Substrat ihres Environment – nicht dessen Resultat.

„Strip City“ und „Autobahn-Stadt Europa“

Die noch anhaltende Prägung der amerikanischen Siedlungsstruktur durch endlose Ansammlungen von Einfamilienhäusern, Verpackungen der Arbeitsindividuen in den Suburbs, wohl mit der Immobilien-, Finanz- und Realkrise ebenso zu Ende wie der fordistische Nachkriegskapitalismus insgesamt, hat auch die sogenannten „Strip Citys“ vor allem an der US-Ostküste hervorgebracht: Das Zusammenwachsen benachbarter Großstädte entlang der sie verbindenden bzw. City und Suburb verbindenden Super-Highways.

In Europa nahm diese Entwicklung richtig erst mit der Durchsetzung der Europäischen Wirtschafts- und Währungsunion und ihrem Deregulierungs- und Privatisierungsangriff auf die europäischen Gesellschaften Fahrt auf: Dies ist beispielhaft in Italien mit seiner immer



"Stadtplan" der Autobahn-Stadt Europa

Quelle: UTA-Union Tank Eckstein

noch hohen Wertschätzung der patriarchalischen Großfamilie der Vergangenheit, tatsächlich längst aber Vorherrschaft der „modernen“ Kleinfamilie der Gegenwart zu studieren. Die zu dieser Lebensform passenden Einfamilien-scheußlichkeiten verbreiten im industriell-tertiären Norditalien mittlerweile noch die schönsten Landstriche.

Die Extremform von Arbeitsindividuen, die nicht einmal mehr in Einfamilien-schachteln untergebracht sind, sondern

nachgezählt

Autohöfe in der Europäischen Union

Deutschland	235
Polen	156
Schweden	33
Italien	21
Österreich	17
Spanien	13
Niederlande, Bulgarien	je 7
Belgien	6
Frankreich	4
Tschechien, Rumänien, Kroatien	je 3
Luxemburg, Ungarn	je 2
Portugal, Lettland, Litauen, Slowenien, Irland, Großbritannien	je 1

Quelle: Auswertung A. Goeschel und UTA-Union Tank Eckstein.



Europäische Transportarbeiter Föderation: „Moderne Sklaverei im heutigen Europa?“, S. 12

Nacht für Nacht und Woche für Woche in ihren Cockpits nicht nur fahren, sondern auch wohnen, sind viele unter den rund 2,5 Millionen Berufskraftfahrern. Die Bedienungsmannschaft des Rund-um-die-Uhr-Transportbetriebes des europäischen Binnenmarktes und seines Außenhandels zusammen mit noch weiteren 7,1 Millionen Beschäftigten im Bereich Transport und Lagerung stehen im Zentrum des Wirtschaftswachstums und der Profitmaximierung durch räumliche Arbeitsteilung.

In der gegenwärtigen Europäischen Union gibt es etwa 68.000 Kilometer Autobahnen mit rund 2.400 Autobahntankstellen, circa 520 Autohöfen und weiteren hunderten von Logistikzentren. Auf diesem Fernstraßennetz bewegt sich ein großer Teil der 15 Millionen Transportfahrzeuge in der EU. Dieses arbeitsteilige und vernetzte System von Autobahnen, LKW-Parkzonen, Autobahntankstellen, Autohöfen, Logistik- und Cargozentren, Containerhäfen etc. mit seinen Millionen Beschäftigten und auch Bewohnern ist selbst einer der größten Niedriglohnbereiche und durch seine Funktion für die räumliche Arbeitsteilung durch Transportleistung einer der bedeutendsten Wachstums- und Gewinnstreiber. Und dieses System hat sich als neue Superstruktur über die traditionellen Siedlungsstrukturen gelegt. Seine Fahrer sind der Inbegriff singularisierter und mobilisierter Arbeitsindividuen. Sie sind die Bürger der „Autobahn-Stadt Europa“ – und im Übrigen zu 96 Prozent Männer.

Stadt der „Unwirtlichkeit“

Die „Autobahn-Stadt Europa“ ist eine Stadt der „Unwirtlichkeit“ (Alexander Mitscherlich). Ihre für die Transport- und Logistikunternehmen gefertigten Atlanten verzeichnen vorrangig Informationen rund um den Logistikbetrieb: Wo gibt es zeitsparende Hochleistungszapfsäulen, wo LKW-Waschstraßen, wo ist die Innenreinigung von Tank-Fahrzeugen möglich, wo lassen sich die Zugmaschinen während der Ruhe- bzw. Nicht-Fahrzeiten abstellen?

Auf den Straßenkarten finden sich nur sehr wenige Symbole für Versorgungseinrichtungen, die die Fahrer betreffen. Dies ist leider sachgerecht, da es für die Bedienungsmannschaft der „Autobahn-Stadt Europa“ auch so gut wie keine Versorgungsinfrastruktur gibt. Die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) hat 2013 eine vielbeachtete Dokumentation zu den Arbeits- und Lebensbedingungen der Berufskraftfahrer in Europa¹ vorgelegt, die einen enormen Investitionsbedarf für den Aufbau einer Sozial- und Gesundheitsinfrastruktur in der „Autobahn-Stadt Europa“ erahnen lässt. An erster Stelle stehen hier ausreichende, angemessene und bezahlbare Übernachtungsmöglichkeiten an den Autohöfen, Autobahntankstellen und großen LKW-Parkzonen. Dies umso mehr, als die Nutzung der Fahrerkabinen als Ersatzwohnungen während der Ruhezeiten unzulässig ist. Neben Wohnraum fehlen selbst an großen Logistikzentren oder Containerhäfen, vor allem aber an den LKW-

Parkzonen Toiletten und Duschen – um nur einige Beispiele aus der ETF-Dokumentation aufzuzählen. Vor allem aber existiert keine autobahnbegleitende Gesundheitsversorgung mit Autobahnärzten, -zahnärzten oder -apotheken.

„Zentren für Kraftfahrer-Gesundheit“ als Wendepunkt

Die EU-Kommission beabsichtigt, in den kommenden Jahren 26 Milliarden Euro in das „Transeuropäische Verkehrsnetz TEN-V“ zu investieren und dabei rund 58.000 Kilometer Fernstraßen zusätzlich zu bauen – die „Autobahn-Stadt Europa“ wird sich dadurch beinahe verdoppeln. Es ist allerhöchste Zeit, Konzepte für eine angemessene Sozial- und Gesundheitsinfrastruktur für die wachsende Autobahnstadt, für eine „Soziale Autobahn-Stadt Europa“ auszuarbeiten und einzufordern. Bisher gibt es dazu das Konzept „Zentren für Kraftfahrer-Gesundheit“ an wichtigen Autobahn-Knotenpunkten und an wichtigen Logistik- und Transportstandorten in Europa. Entwickelt wird es von der Autonomen Provinz Bozen, der Straßenverkehrs-Genossenschaft Hessen (SVG), der Akademie und Institut für Sozialforschung Verona und vom Bildungszentrum Haus Brannenburg der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft.² Auch in Deutschland gibt es dazu ein Pilotprojekt. Standort soll der SVG-Autohof Lohfeldener Rüssel am Autobahnkreuz Kassel sein. Dort sollen die Fahrer zum Autobahnarzt oder -zahnarzt gehen, ein Rezept in der Autobahnapotheke einlösen und eine Autobahnphysiotherapie oder -sozialberatung aufsuchen können. Und das rund um die Uhr.

Anmerkungen

1) Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF): „Moderne Sklaverei im heutigen Europa?“. www.etf-europe.org: Road transport/ Campaign Homepage.

2) S. a. die Dokumentation der Fachkonferenz „Autobahn-Stadt Europa ohne Gesundheitsversorgung? Soziale und medizinische Probleme im europäischen Transportsektor“ am 14./15.2.2014. www.haus-brannenburg.de, Pfad: Haus Brannenburg stellt sich vor/ Logistik und Gesundheit.

➔ Prof. Albrecht Goeschel (69) ist Gast-Professor für Raumwirtschaftslehre und Sozialsicherung der Staatlichen Universität Rostov und Membro del Presidenza der Accademia ed Istituto per la Ricerca Sociale Verona; mail @prof-goeschel.com. Marion Fendt (50) ist Dipl.-Verwaltungswissenschaftlerin und Leiterin von Haus Brannenburg, einem Bildungszentrum der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft, marion.fendt@verdi.de.