



Ben Wilson

METROPOLEN

Die Weltgeschichte der
Menschheit in den
Städten

S. FISCHER



Ben Wilson

Metropolen

Die Weltgeschichte der Menschheit in den
Städten

Aus dem Englischen von Irmengard Gabler

 | E-BOOKS

Über dieses Buch

Wie kommt es, dass heute die Hälfte der Menschheit in Städten lebt? Der Historiker Ben Wilson spannt einen faszinierenden Bogen von der Urzeit in die Zukunft, um diese Frage zu beantworten. Seine Reise beginnt 4.000 v. Chr. in Uruk, verläuft über die Zentren der antiken Welt Babylon, Athen und Rom, führt u.a. über Bagdad und Lübeck nach Paris, New York und Warschau und endet in Lagos. Jede Stadt steht für einen bestimmten Aspekt, Lübeck etwa für Handel, Warschau für Zerstörung durch Krieg, Lagos für die Megacity der Zukunft. Farbige und detailreich erzählt Wilson vom Alltag der Menschen in der Stadt, vom Glanz der Villen und Boulevards, aber auch von denen, die in Schmutz und Elend gestrandet sind. Bis heute verheißen die Städte Schutz und Wohlstand, Arbeit und Vergnügungen. Und so ziehen sie Milliarden Menschen an, trotz der Gefahr, im urbanen Strudel unterzugehen.

Weitere Informationen finden Sie auf www.fischerverlage.de

Biografie

Ben Wilson, geboren 1980 in London, studierte Geschichte in Cambridge und lebt als freier Autor in Suffolk. Für seine früheren Bücher erhielt er in der englischen Presse große Resonanz, ebenso wie für die Originalausgabe von »Metropolis«. Er war häufig in TV und Rundfunk als Berater tätig und schreibt regelmäßig für die »Times« und den »Daily Telegraph«.

Für seine große Geschichte der Stadt ist er einmal um die Welt gereist, um ein Gespür für die Orte zu bekommen, von denen er erzählt, für die untergegangenen ebenso wie für jene, in denen heute das Leben pulsiert. Denn Städte faszinieren Wilson nicht nur als Historiker - sie sind entscheidend für die Zukunft der Menschheit.

Irmengard Gabler war nach dem Studium der Anglistik und Romanistik in Eichstätt und London einige Jahre als wissenschaftliche Mitarbeiterin am Lehrstuhl für romanische Literaturwissenschaft an der Universität Eichstätt tätig. Seit 1993 übersetzt sie Belletristik und Sachbücher aus dem Englischen, Französischen und Italienischen (u.a. Cristina Campo, Serena Vitale, Philippe Blasband, Christopher J.

Sansom, John Dickie, Adam Higginbotham). Die Übersetzerin lebt in München.

Weitere Informationen finden Sie auf www.fischerverlage.de

Inhalt

Das Jahrhundert der Metropolen

1 Morgendämmerung der Stadt

2 Garten Eden und Stadt der Sünde

3 Kosmopolis

4 Imperiale Metropole

5 Gastropolis

6 Kriegerische Städte

7 Weltmetropolen

8 Die gesellige Metropole

9 Die Pforten der Hölle?

10 Paris-Syndrom

11 Skyscraper Souls

12 Auslöschung

Wie man eine Stadt ermordet (1): Besatzung

Wie man eine Stadt ermordet (2): Bomben

Wie man eine Stadt ermordet (3): Der totale Krieg

Wie man eine Stadt ermordet (4): Genozid,
Deportation, Plünderung und Vernichtung

13 Sound der Suburbs

14 Megacity

Anhang

Dank

Abbildungsnachweise

Erster Bildteil

Zweiter Bildteil

Personen- und Ortsregister

Bildteil 1+2

Einleitung

Das Jahrhundert der Metropolen

Am heutigen Tag ist die Stadtbevölkerung weltweit um fast 200000 Menschen gewachsen. Dasselbe geschieht morgen, übermorgen und immer so weiter. Im Jahr 2050 werden bereits zwei Drittel der Menschheit in Städten leben. Wir werden gerade Zeugen der größten Migrationsbewegung der Geschichte, Höhepunkt eines seit sechstausend Jahren währenden Prozesses, der uns bis zum Ende dieses Jahrhunderts zu einer urbanisierten Spezies gemacht haben wird. [1]

Wie und wo wir künftig leben, ist eine der wichtigsten Fragen, die wir uns stellen können. Vieles von dem, was wir über Geschichte und Gegenwart wissen, erwächst aus der Erforschung dieser Thematik. Seit den ersten urbanen Siedlungen in Mesopotamien um 4000 v. Chr. fungieren Städte als gigantische Orte des Informationsaustausches; die dynamische Interaktion zwischen den Menschen in einer dicht gepackten Metropole hat Ideen und Techniken, Revolutionen und Innovationen hervorgebracht, die der Geschichte als Treibstoff dienen. Vor 1800 lebten allenfalls drei bis fünf

Prozent der Weltbevölkerung in größeren Ballungszentren, doch hatte diese kleine Minderheit eine unverhältnismäßig große Wirkung auf die globale Entwicklung. Städte waren schon immer die Laboratorien der Menschheit, die Treibhäuser der Geschichte. Von der Stadt magisch angezogen – wie Woche für Woche Millionen von Menschen –, begann ich die Arbeit an *Metropolen* unter folgender Prämisse: Unsere Vergangenheit und unsere Zukunft sind auf Gedeih und Verderb mit der Stadt verbunden.

Ich widmete mich dieser umfangreichen, vielschichtigen und oft überraschenden Thematik zum Zeitpunkt einer spektakulären urbanen Renaissance, aber auch beispielloser Herausforderungen an das städtische Gefüge. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts gab die traditionelle Stadt eher Grund zum Pessimismus als zur Hoffnung; die alles verschlingende Industriemetropole sperrte ihre Menschen ein, vergiftete Körper und Geist und führte zum gesellschaftlichen Kollaps. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts war die Reaktion auf die Schrecken der Industrialisierung in vollem Gange: Streuung, nicht Konzentration schien das Gebot der Stunde. Metropolen von Weltbedeutung wie New York und London erfuhren einen Bevölkerungsschwund. Autos, Telefone, billige Flugreisen, die reibungslosen Ströme von Kapital rund um den Planeten, und neuerdings das Internet erleichterten uns die Streuung, das traditionelle, dichte, intensive Stadtzentrum löste sich auf. Wer brauchte angesichts unbegrenzter virtueller sozialer Netzwerke schon urbane soziale Netzwerke? Die

Innenstadt – die unter Kriminalitätsschüben und physischem Verfall litt – wurde von Gewerbegebieten auf der grünen Wiese, vom Universitätsgelände, dem Home-Office und den Einkaufszentren an den Rändern der Stadt überflüssig gemacht. Die letzten Jahre des vergangenen Jahrhunderts und die ersten Jahrzehnte dieses Jahrtausends stellen diese Prognosen jedoch auf den Kopf.

Vor allem in China erwachten mehrere alte Städte zu neuem Leben – und einige brandneue entstanden, befeuert von 440 Millionen Zuwanderern aus ländlichen Gebieten in drei Jahrzehnten und gekrönt von einer wahren Wolkenkratzer-Orgie. Überall auf der Welt forderten Städte ihre zentrale wirtschaftliche Position zurück. Statt die Streuung zu erleichtern, werden große und kleine Unternehmen, Start-ups und kreative Freiberufler von der Wissensindustrie und superschnellen Kommunikationstechniken dazu ermutigt, zu schwärmen wie die Bienen im Stock. Sobald findige Köpfe aufeinandertreffen, werden technologische, künstlerische und finanzielle Innovationen möglich: Die Menschen gedeihen, wenn sie ihr Wissen teilen, zusammenarbeiten und sich austauschen können – zumal an Orten, die den Informationsfluss erleichtern. Während Städte einst versuchten, große Produktionsbetriebe anzulocken oder einen Anteil am Welthandel zu ergattern, konkurrieren sie jetzt um kluge Köpfe.

Die Abhängigkeit von Humankapital und die ökonomischen Vorteile urbaner Dichte in postindustriellen Gesellschaften

strukturieren die moderne Metropole neu. Erfolgreiche Städte sind in der Lage, ganze Wirtschaftssysteme zu verändern – wie das vielbeneidete, von Städten ausgehende Wirtschaftswachstum Chinas zeigt. Wann immer ein Gebiet seine Bevölkerungsdichte verdoppelt, wird es um zwei bis fünf Prozent produktiver: Die geballte Energie in den Städten sorgt bei uns für insgesamt mehr Wettbewerb und Initiative. Diese Kraft wird nicht nur von der Dichte, sondern auch von der Größe der Stadt verstärkt. [2]

Eine der maßgeblichsten Veränderungen, die den Planeten in den vergangenen drei Jahrzehnten bestürmt haben, ist die verstörende Art und Weise, wie große Metropolen sich von ihren Ländern lösen. Die globale Wirtschaft ist auf wenige Städte und Stadtregionen zugeschnitten: 2025 werden bereits 440 Städte mit einer Gesamtbevölkerung von 600 Millionen (sieben Prozent aller Menschen) für die Hälfte des weltweiten Bruttoinlandsprodukts verantwortlich sein. In vielen Schwellenmärkten produzieren einzelne Städte wie São Paulo, Lagos, Moskau und Johannesburg allein zwischen einem Drittel und der Hälfte des Wohlstands ihrer Nationen. In Lagos, das zehn Prozent der Gesamtbevölkerung Nigerias beherbergt, finden 60 Prozent der industriellen und kommerziellen Aktivitäten des Landes statt; würde die Stadt ihre Unabhängigkeit erklären und zum Stadtstaat werden, wäre sie der fünftreichste Staat in Afrika. In China generieren nur drei Megastädte 40 Prozent des gesamten Wirtschaftsertrags des Landes. Dieses Phänomen ist nicht neu. Wir beobachten gerade

eine Rückkehr zu einer Situation, wie sie für den Großteil der Menschheitsgeschichte durchaus an der Tagesordnung war: die herausragende Rolle der Super-Metropole. Ob im alten Mesopotamien, im präkolumbischen Mesoamerika, während des Aufstiegs der griechischen *polis* oder zur Blütezeit mittelalterlicher Stadtstaaten, immer riss eine kleine Gruppe von Metropolen das Handelsmonopol an sich und schlug damit bloße Nationalstaaten aus dem Feld.

Nicht nur auf dem Gebiet der Wirtschaft zeigt sich die gesamte Geschichte hindurch diese Divergenz zwischen maßgeblichen Städten und Staaten. Der Turboerfolg der Metropolen zieht Talente und Wohlstand aus weniger begünstigten Städten und Regionen ab; sie beherrschen die Kultur; und sie sind genau wie historische Städte mehr denn je durch eine Diversität gekennzeichnet, die nirgendwo sonst erreicht wird. In einigen der bedeutendsten Metropolen der Gegenwart beträgt der Anteil im Ausland geborener Einwohner 35 bis 50 Prozent. Jünger, gebildeter, reicher und kulturell vielfältiger als ihre jeweilige nationale Bevölkerung, haben Weltstädte mehr Gemeinsamkeiten untereinander. In vielen modernen Gesellschaften ist die tiefste Kluft nicht das Alter, die Rasse, Klasse oder der allgemeine Gegensatz zwischen Stadt und Land: Sie besteht zwischen den großen Metropolen auf der einen und den Dörfern, Stadträndern, Klein- und Mittelstädten auf der anderen Seite, die in der globalisierten Wissensökonomie abgehängt werden. Das Wort »Großstädter« suggeriert glanzvolle Möglichkeiten, steht aber auch für eine

gewisse Art von Elitedenken – auf politischer, kultureller wie gesellschaftlicher Ebene –, das zunehmend in die Kritik gerät. Die Abneigung gegen die Großstadt ist natürlich nicht neu; wir haben uns im Laufe der Geschichte oft genug mit der Angst vor der zersetzenden Wirkung der Metropole auf unsere sittliche und geistige Gesundheit auseinandergesetzt.

Die erstaunlich rasche Verbreitung von Covid-19 seit Ende 2019 auf dem gesamten Planeten war ein düsterer Tribut an den Triumph der Stadt im 21. Jahrhundert; das Virus verbreitete sich über die komplexen sozialen Netzwerke – innerhalb der Städte und auch zwischen ihnen –, die sie so erfolgreich und so gefährlich zugleich machen. Wenn die Bewohner von Städten wie Paris oder New York in die scheinbare Sicherheit ländlicher Gebiete flüchteten, begegnete man ihnen dort oft mit Feindseligkeit; man hielt ihnen vor, sie schlepten die Krankheit ein und ließen außerdem ihre Mitbürger im Stich. Diese Gegenreaktion war eine Erinnerung an den Antagonismus zwischen Stadt und Nicht-Stadt, der sich durch die gesamte Geschichte zieht – Metropolen als privilegierte Orte und als Quellen der Ansteckung; Orte, die Glück verheißen, aus denen die Menschen jedoch fliehen, sobald Gefahr im Verzug ist.

Seuchen, Pandemien und Krankheiten verbreiteten sich über die Handelsrouten und wüteten seit den frühesten Städten erbarmungslos im dichtbesiedelten urbanen Raum. 1854 wurden sechs Prozent der Chicagoer Bevölkerung von der Cholera dahingerafft, was jedoch die Menschen nicht davon

abhielt, weiterhin in Scharen in die Wundermetropole des 19. Jahrhunderts zu strömen; deren Einwohnerzahl, die zu Beginn der 1850er Jahre noch bei 30000 lag, schnellte rasant in die Höhe und hatte bis zum Ende des Jahrzehnts 112000 erreicht. Und so zeigt der Moloch Stadt auch in unserer Gegenwart keinerlei Anzeichen von Ermüdung, allen Pandemien zum Trotz; wir haben schon immer einen hohen Preis bezahlt, um die Vorzüge der Stadt wahrzunehmen, selbst wenn sich ihre Offenheit, Diversität und Dichte gegen uns wenden.

Anhand der Lichtspuren, die nachts die Erdoberfläche sprenkeln, lässt sich das Ausmaß unserer aktuellen Urbanisierung vom Weltraum aus erkennen. Diese Wiedergeburt ist aber auch aus der Straßenperspektive nicht zu übersehen. Nachdem viele Städte von der Mitte des 20. Jahrhunderts an bis zu dessen Ende gefährlich und etwas heruntergekommen waren, sind sie seither sicherer, anziehender, angesagter und teurer geworden, neu belebt durch eine bunte Mischung aus exklusiven Restaurants, Streetfood-Angeboten, Cafés, Galerien und Clubs. Gleichzeitig verspricht uns die digitale Revolution eine Menge neuer Technologien, die viele Nachteile des Stadtlebens tilgen werden, indem sie futuristische datengesteuerte »Smart Cities« schaffen: Mittels Millionen immanenter Sensoren kann Künstliche Intelligenz den Verkehrsfluss steuern, den öffentlichen Nahverkehr koordinieren, Verbrechen ausmerzen und Verschmutzung reduzieren. Städte sind wieder zu Orten

geworden, die Menschen anziehen, anstatt sie zu vertreiben. Unsere aktuelle urbane Renaissance lässt sich unmittelbar in der rastlosen Stadtlandschaft ausmachen: in der Aufwertung heruntergekommener Viertel, in steigenden Mieten, umfunktionierten Gebäuden und der Armee von Wolkenkratzern, die nahezu überall wie Pilze aus dem Boden schießen.

Shanghai, bis in die frühen 1990er Jahre ein von Smog geplagtes »Dritte-Welt-Kaff« (Zitat aus einer Lokalzeitung), hat sich mit seinen schimmernden überdimensionierten Hochhäusern inzwischen zur Ikone der postindustriellen Großstadt-Revolution des 21. Jahrhunderts gemausert. Dem Beispiel Shanghais und anderer chinesischer Metropolen folgend, stieg seit der Jahrtausendwende der Bau von Wolkenkratzern weltweit um 402 Prozent, so dass sich die Gesamtzahl von über 150 Meter hohen Gebäuden mit mehr als vierzig Stockwerken binnen achtzehn Jahren von gut 600 auf 3251 erhöht hat; um die Mitte dieses Jahrhunderts dürften bereits 41000 solcher Hochhäuser die Städte der Welt dominieren. Die jähe Vertikalisierung der Stadtlandschaft findet rund um den Globus statt, in traditionell niedrig bauenden Metropolen wie London und Moskau ebenso wie in boomenden Städten wie Addis Abeba und Lagos. Sie alle eint ein beinahe zwanghaftes Bedürfnis, durch ihre Skyline die eigene Potenz zu propagieren. [3]

Obwohl unsere Städte in den Himmel schießen, beanspruchen sie gleichzeitig immer mehr Fläche. Die alte

Trennlinie zwischen Stadtzentrum und Stadtrand ist aufgehoben. Viele Vorstädte sind ganz und gar nicht mehr die monolithischen, dumpfen Klischeeorte: Seit den 1980er Jahren sind sie zunehmend urbaner geworden, mit Arbeitsplätzen, größerer ethnischer Diversität, Straßenleben, Kriminalität und Drogenmissbrauch – haben also in anderen Worten viele der Tugenden und Laster der Innenstadt übernommen. Die traditionell kompakte Innenstadt, umgeben von einem Hinterland aus Vorstadtsiedlungen, hat sich losgerissen und schnell ausgebreitet. Metropolen, die ganze Regionen belagern, sind das Ergebnis. Die Grenze zwischen London und weiten Teilen Südostenglands ist wirtschaftlich gesehen kaum noch zu erkennen. Atlanta, Georgia, beansprucht etwa 5180 Quadratkilometer (zum Vergleich: Paris belegt 103 Quadratkilometer). Die größte Megalopolis der Welt, Tokio, packt 40 Millionen Menschen auf etwa 13570 Quadratkilometer. Und sogar dieser Koloss wird in den Schatten gestellt von Chinas geplanten Megametropolen wie Jing-Jin-Ji, ein Trio miteinander verknüpfter Städte, bestehend aus Peking/Beijing, Tianjin und Hebei (= ji), das 217560 Quadratkilometer belegen und 130 Millionen Menschen fassen soll. Wenn wir von *der* Metropole im 21. Jahrhundert sprechen, geht es nicht etwa um das Geschäftszentrum von Manhattan oder die Innenstadt von Tokio – wo in unserer Vorstellung klassischerweise Macht und Geld residieren –, sondern um riesige, eng vernetzte Regionen, in denen Städte mit anderen Städten verschmelzen.

Es ist leicht, sich vom glanzvollen Anblick dieser neuen durchsetzungsstarken Städte blenden zu lassen. Die Begeisterung für das vertikale Wohnen ist zum Privileg der Superreichen geworden; sie steht symptomatisch für die Sehnsucht, den unübersichtlichen, verstopften Straßen der Innenstadt zu entkommen und einen Zufluchtsort in den Wolken zu finden. Den Vereinten Nationen zufolge werden Slums und informelle Siedlungen, denen es an Annehmlichkeiten und grundlegender Infrastruktur fehlt, zur »dominierenden und charakteristischen Siedlungsform« der Menschheit. Die künftigen Lebensgewohnheiten der Mehrheit unserer Spezies werden demnach eher in den superdicht besiedelten, selbstorganisierten Barackenvierteln von Mumbai oder Nairobi sichtbar als in den gleißenden Geschäftszentren von Shanghai oder Seoul oder in der verschwenderischen Zersiedelung um Houston oder Atlanta. Heutzutage lebt eine Milliarde Menschen – einer von vier Großstädtern – in einem Slum, einer Barackensiedlung, Favela, einem Barrio, Township, einer Villa Miseria, einem Kampung, Campamento, Gecekondu oder wie solche ungeplanten, selbstgezimmerten Stadtgebiete auch immer heißen. Etwa 61 Prozent der Arbeitskräfte weltweit – zwei Milliarden Menschen – bestreiten ihren Lebensunterhalt mit Schwarzarbeit in der Schattenwirtschaft, und viele von ihnen versorgen eine expandierende Stadtbevölkerung mit Nahrung, Kleidung und Unterkunft. Dieser Do-it-yourself-Urbanismus füllt die Lücken, die von Stadtverwaltungen hinterlassen werden, weil sie schlicht außerstande sind, den

Zustrom von Neuankömmlingen zu bewältigen. Die Innovatoren der Wissensökonomie, die in den Zentren globaler Städte gedeihen, erhalten von uns viel Aufmerksamkeit. Doch es gibt andere Innovatoren – diejenigen, die ganz unten arbeiten –, die durch harte Arbeit und ihren Einfallsreichtum die Städte am Laufen halten. [4]

Die rasante Ausbreitung sowohl von Wolkenkratzern als auch von Barackensiedlungen läutet das gegenwärtige »urbane Jahrhundert« ein. Bewohner selbst der stressigsten Megastadt verdienen mehr, ermöglichen ihren Kindern eine bessere Bildung und genießen mehr materiellen Komfort als ihre Verwandtschaft auf dem Lande. In der ersten Generation von Migranten aus den ländlichen Gebieten in die Favelas von Rio de Janeiro lag die Analphabetenrate bei 79 Prozent; heute können 94 Prozent ihrer Enkelkinder lesen und schreiben. In subsaharischen Städten mit über einer Million Einwohnern ist die Säuglingssterblichkeit um ein Drittel niedriger als in kleineren Siedlungen. Nur 16 Prozent der indischen Mädchen zwischen dreizehn und achtzehn Jahren aus ländlichen Gebieten, deren Familien weniger verdienen als zwei Dollar am Tag, gehen zur Schule; in Hyderabad dagegen sind es 48 Prozent. Seit der halsbrecherischen Urbanisierung in China ist dort die Lebenserwartung um acht Jahre gestiegen: Wer in Shanghai lebt, hat Aussicht auf dreiundachtzig Lebensjahre, zehn Jahre mehr als in den ländlichen Provinzen im Westen des Landes. [5]

Unter den 200000 Menschen, die am heutigen Tag in eine Stadt gezogen sind, wollten viele der Armut auf dem Land entfliehen. Von ihren Parzellen vertrieben, bleibt ihnen nur die Möglichkeit, ihren Lebensunterhalt in der Stadt zu bestreiten. Städte bieten aber auch – immer schon – Chancen, wie es sie nirgendwo sonst gibt. Sie fördern Einfallsreichtum und Durchsetzungsvermögen. Schmutzige, unhygienische Slums in aufstrebenden Städten gehören zu den motivierendsten Orten auf dem Planeten. Gleichzeitig begünstigen sie raffinierte Netzwerke wechselseitiger Unterstützung, um die Unbilden und Strapazen eines Lebens in der Megastadt zu lindern. Einer der größten Slums in Asien, Dharavi in Mumbai, presst fast eine Million Menschen in eine Fläche von nur zwei Quadratkilometern. An die 15000 Mini-Werkstätten und Tausende Kleinstunternehmen erwirtschaften jährlich eine Milliarde Dollar. Unzählige Menschen sind daran beteiligt, die Unmengen von Müll zu recyceln, die von den über 20 Millionen Einwohnern Mumbais produziert werden. Trotz seiner enormen Dichte und der fehlenden Polizeikontrolle (oder anderer grundlegender Dienstleistungen) ist Dharavi, wie andere indische Megaslums, bemerkenswert sicher.

In den späten 1990er Jahren verwandelte eine Handvoll Computerexperten, ausnahmslos Autodidakten, eine Straße in Lagos in den größten Handelsplatz für Informations- und Kommunikationstechnologie in Afrika: Otigba Computer Village mit Tausenden Unternehmern und einem Tagesumsatz von über fünf Millionen Dollar. Vom Clustering-Effekt profitieren

nicht nur Banker an der Wall Street oder in Pudong New Area in Shanghai, Werbeleute im Londoner Stadtteil Soho oder Software-Ingenieure im Silicon Valley und in Bangalore; er verwandelt Leben und Lebensstile von Millionen Menschen auf der ganzen Welt, während die Urbanisierung immer weiter fortschreitet. Die urbane Do-it-yourself-Wirtschaft – sei es in den Straßen des schnell wachsenden Lagos oder in einer reicheren Metropole wie Los Angeles – zeugt von der Fähigkeit des Menschen, Städte von unten nach oben aufzubauen und inmitten scheinbar chaotischer Zustände funktionierende Gesellschaften zu organisieren. Es ist der Kern der 6000 Jahre alten urbanen Erfahrung.

Städte sind, trotz ihrer Erfolge, raue, unbarmherzige Umgebungen. Einerseits bieten sie uns die Chance auf höhere Einkommen und bessere Bildung, andererseits verbiegen sie unsere Seelen, zerfransen unseren Geist und verschmutzen unsere Lungen. Sie sind Orte, in denen wir so gut es geht überleben und uns durchschlagen – wahre Hexenkessel voller Lärm und Dreck und nervenzerrüttender Überbevölkerung. An einem Ort wie Dharavi – mit seinen verschlungenen Straßen, seiner Komplexität menschlicher Aktivität und Interaktion, dem dort herrschenden fortwährenden Überlebenskampf, seiner überwältigenden Dichte von Menschen, seinem augenscheinlichen Durcheinander wie seiner spontanen Ordnung – lässt sich erahnen, wie sich urbanes Leben in der Vergangenheit abspielte, sei es im Labyrinth einer mesopotamischen Stadt, in der hässlichen Anarchie des antiken

Athen, im überfüllten Durcheinander einer mittelalterlichen Stadt in Europa oder in den Elendsvierteln der Industriestadt Chicago im 19. Jahrhundert. Das großstädtische Leben ist überwältigend; seine Energie, der unaufhörliche Wandel und die zahllosen großen und kleinen Unannehmlichkeiten führen uns an unsere Grenzen. Städte stehen seit jeher gänzlich im Widerspruch zu unserer Natur und unseren Instinkten, sind Orte, die das Laster nähren, Krankheiten ausbrüten und soziale Pathologien herbeiführen. Der Mythos Babylon hallt durch alle Zeiten: So überraschend erfolgreich Städte sind, den Einzelnen können sie vernichten. Metropolen mögen anziehend sein, doch bergen sie auch eine Menge an Monströsem.

Die Art und Weise, wie wir diese feindselige Umgebung einnehmen und nach unseren Bedürfnissen gestalten, ist faszinierend. In *Metropolen* möchte ich zeigen, dass Städte nicht nur Orte von Macht und Profit sind, sondern Lebensräume, die ihre Bewohner zutiefst prägen. Mir geht es in diesem Buch nicht nur um großartige Gebäude oder das Thema Stadtplanung, sondern vor allem um die Menschen, die sich in Großstädten niederlassen, und die Art und Weise, wie sie im Dampfkessel Großstadt zurechtkommen und überleben. Das soll nicht heißen, dass die Architektur nicht wichtig ist: Kern des urbanen Lebens – und auch dieses Buches – ist die Interaktion zwischen der gebauten Umgebung und den Menschen. Ich interessiere mich vor allem für das Bindegewebe, das den Organismus zusammenhält, nicht nur

für dessen äußeres Erscheinungsbild oder die lebenswichtigen Organe.

In der Art und Weise, wie sich die Geschichte der Menschheit an den Gebäuden einer Stadt ablesen lässt, in der nahezu unendlichen, unaufhörlichen Verflechtung menschlicher Leben und Erfahrungen sind Städte ebenso fesselnd wie unergründlich. In ihrer Schönheit und Hässlichkeit, der Lust und dem Elend und in der verworrenen, verblüffenden Bandbreite ihrer Komplexitäten und Widersprüchlichkeiten sind sie ein Schaubild der *Conditio humana*, gleichermaßen liebens- wie hassenswert. Sie sind flüchtige Areale, in einem endlosen Prozess des Wandels und der Anpassung begriffen. Ihre Instabilität tarnen sie freilich mit großen Gebäuden und Denkmälern; doch rings um diese Symbole der Beständigkeit wirbelt ein erbarmungsloser Wandel. Die fortwährende Zerstörung und Erneuerung, bewirkt durch die Kraft der Gezeiten, macht die Städte so faszinierend, aber auch frustrierend schwer auszuloten. Ich habe in meinem Buch versucht, Städte in Bewegung zu erfassen, nicht im Stillstand.

Für die Recherche zu diesem Buch habe ich einige Städte in Europa, Amerika, Afrika und Asien bereist – so gegensätzliche Orte wie Mumbai und Singapur, Shanghai und Mexiko-Stadt, Lagos und Los Angeles. Im chronologischen Verlauf meiner Erzählung habe ich mich für Städte entschieden, die uns etwas berichten, nicht nur über ihre eigene Zeit, sondern über das Phänomen Stadt im Allgemeinen. Bei einigen dieser Städte – Athen, London oder New York – versteht sich meine Wahl von

selbst; andere – wie Uruk, Harappa, Lübeck und Malakka – dürften weniger bekannt sein. Um die Geschichte von Städten zu erkunden, habe ich Material auf Märkten, in Suks und Basaren gesammelt; in Schwimmbädern, Stadien und Parks; an Streetfood-Ständen, in Kaffeehäusern und Straßencafés; in Geschäften, Einkaufspassagen und Kaufhäusern. Auf der Suche nach der gelebten Erfahrung von Städtern und der Intensität ihres Alltagslebens habe ich Kunstwerke, vor allem Gemälde, Prosaliteratur und Dichtung, Filme und Lieder sowie offizielle Urkunden zu Rate gezogen. Man muss eine Stadt mit allen Sinnen erfahren – muss schauen, riechen, tasten, flanieren, lesen und seine Phantasie spielen lassen –, um sie in Gänze zu begreifen. Einen Großteil der Geschichte hat sich das urbane Leben nämlich um das Sinnliche gedreht: Essen und Trinken, Sex und Shopping, Klatsch und Spiel. All diese Dinge, die das Theater des Stadtlebens ausmachen, sind zentrale Themen in *Metropolen*.

Städte sind vor allem deshalb so erfolgreich, weil sie neben Macht, Geld und Sicherheit auch Vergnügen, Aufregung, Glamour und Intrigen bieten. Wie wir sehen werden, hat die Menschheit über 6000 Jahre lang fortwährend mit Lebensstilen im Sog der Stadt experimentiert. Wir sind sehr gut in der Lage, in Städten zu leben, und Städte sind robuste Gebilde, die Kriege und Katastrophen überstehen. Gleichzeitig sind wir ausgesprochen schlecht in der Errichtung von Städten; im Namen des Fortschritts haben wir Orte geplant und geschaffen, die eher einsperren als befreien, die Moral eher drücken als

heben. Viele unnötige Tragödien wurden durch Experten verursacht, die dem Traum nach der perfekten, wissenschaftlich geplanten Metropole nachjagten. Oder weniger drastisch ausgedrückt: Planung schafft allzu oft sterile Umgebungen, denen just die Energie fehlt, die das Stadtleben für uns erstrebenswert macht.

In einer Zeit, in der es nicht nur mehr Großstädte gibt, sondern auch große Flächen der bewohnten Welt verstädtern, stellt sich umso dringender die Frage, wie wir in Städten leben sollten. Nur indem wir die sagenhafte Bandbreite der urbanen Erfahrung im Laufe der Geschichte und quer durch die Kulturen begreifen, können wir uns einer der größten Herausforderungen des dritten Jahrtausends stellen. Städte waren niemals vollkommen und können es auch niemals sein. Im Gegenteil, Reiz und Dynamik ergeben sich gerade aus dem räumlichen Chaos, der Diversität von Gebäuden, den Aktivitäten und Menschen, die im Konglomerat zur Interaktion gezwungen sind. Ordnung ist im Grunde *anti*-urban. Was eine Stadt faszinierend macht, ist ihre stufenweise Entwicklung: ein sich über Generationen ziehender Prozess des beständigen Bauens und Erneuerns, der ein dichtmaschiges, reiches urbanes Gefüge hervorbrachte.

Diese Unordnung ist der Kern dessen, was eine Stadt ausmacht. Man denke nur an Städte wie Hongkong oder Tokio, in denen Wolkenkratzer über Straßen aufragen, in denen es von Fußgängern, Märkten, kleinen Läden, Streetfood-Ständen, Restaurants, Wäschereien, Bars, Cafés und produzierendem

Gewerbe nur so wimmelt. Oder an eine Siedlung wie Dharavi im lärmenden Getümmel einer Megastadt, Schauplatz fortwährender, hektischer Aktivitäten in den Straßen, die auf engstem Raum alle grundlegenden Bedürfnisse befriedigen. Wie die amerikanisch-kanadische Autorin Jane Jacobs in den 1960er Jahren argumentierte, seien es die Dichte einer Stadt und ihr Straßenleben, die Urbanität schufen, die Kunst, ein Städter zu sein. Fußläufigkeit ist eine der wichtigsten Ingredienzien des Stadtlebens. Denken Sie aber an die modernen Städte überall auf der Welt, in denen Einzelhandel, Leichtindustrie, Wohnviertel und Büros streng voneinander getrennt sind. In vielen Fällen führt diese rein funktionale Organisation zu sterilen Städten, die zwar sauber und ordentlich sind, dabei aber saft- und kraftlos. Dies kann aus fehlgeleiteter Stadtplanung resultieren. Auch eine Bevorzugung des Autoverkehrs kann dazu führen. Die Autoschwemme – zuerst in den Vereinigten Staaten, dann in Europa und schließlich in Lateinamerika, Asien und Afrika – hat die Städte von Grund auf verändert. Schnellstraßen haben nicht nur die Zersiedelung und den Bau von Einkaufszentren auf der grünen Wiese begünstigt, breite, vielbefahrene Straßen und großflächige Parkplätze innerhalb der Stadtzentren trugen zusätzlich dazu bei, auch noch den letzten Rest an öffentlichem Leben in den Straßen zu tilgen.

Wenn wir von über 50 Prozent der Weltbevölkerung sprechen, die in Städten leben, könnte dies auch in die Irre führen. Ein Großteil der modernen Städter pflegt nämlich

keinen urbanen Lebensstil – wenn man darunter versteht, dass sie in fußgängerfreundlichen Vierteln leben, leichten Zugang haben zu Kultur, Unterhaltung, Zerstreuung, Arbeit, öffentlichen Plätzen und Märkten. Viele der über 50 Prozent leben *sub-urban*, sei es in schicken Einfamilienhäusern inmitten von Rasenflächen oder in sogenannten »Ankunftsstädten« (»arrival cities«), informellen Siedlungen, die sich an den Rand schnell wachsender Metropolen anhaften.

Das Problem für das 21. Jahrhundert besteht nicht darin, dass wir zu schnell urban werden, sondern dass wir nicht urban genug werden. Warum ist das wichtig? Es wäre kein Problem, wenn wir mit unserem Planeten so verschwenderisch umgehen könnten, wie wir wollten. Die Tatsache, dass jeden Tag 200000 Menschen in die Städte strömen – oder dass wir seit etwa 2010 eine mehrheitlich urbane Spezies sind –, springt ins Auge. Doch sie erzählt nicht die ganze Geschichte. Weitaus beunruhigender ist nämlich die Erkenntnis, dass sich die Stadtbevölkerung zwischen 2000 und 2030 verdoppeln, die Fläche, die der Betonschunzel belegt, gleichzeitig verdreifachen wird. Allein in diesen drei Jahrzehnten werden wir unseren urbanen Fußabdruck um eine Fläche vergrößert haben, die derjenigen Südafrikas entspricht. [6]

Diese weltweite Zersiedelung schiebt die Grenzen unserer Städte in Feuchtgebiete, unberührte Landschaften, Regenwälder, Flussmündungen, Mangrovensümpfe, Überschwemmungsebenen und Ackerflächen – mit verheerenden Folgen für Biodiversität und Klima. Sogar Berge

werden nivelliert, um Platz zu schaffen für diesen Urbanisierungsschub epischen Ausmaßes. Und zwar buchstäblich: Seit 2012 wurden in Chinas entlegenem Nordwesten erbarmungslos über 700 Berggipfel geschliffen und der Schutt in die Täler gekippt. So schuf man eine künstliche Ebene, auf der gerade eine glänzende neue Wolkenkratzerstadt namens Neu-Lanzhou entsteht, ein Knotenpunkt an der Neuen Seidenstraße.

Chinesische Städte – wie zuvor die amerikanischen – entwickeln sich im Kern weniger dicht, da Straßen und Bürokomplexe die Menschen aus vollgepackten, gemischt genutzten Vierteln in die Vorstädte zwingen. Das ist Teil eines globalen Trends zu geringerer Dichte, autoabhängiger Urbanisierung und Zersiedelung. Sobald die Menschen reicher werden, verlangen sie nach mehr Wohnraum. Sollten chinesische und indische Stadtbewohner sich dazu entschließen, ihren Lebensraum ebenso großzügig einzufordern wie die Amerikaner, werden ihre Automobilnutzung und ihr Energieverbrauch den weltweiten CO₂-Ausstoß um 139 Prozent erhöhen. [7] Der weltweite Ausbruch des Coronavirus 2020 und die Bedrohung durch künftige Pandemien könnten das Blatt wieder gegen die Städte wenden und die Menschen dazu bringen, aus den Metropolen zu flüchten, da dort längere Quarantäne- und Lockdown-Phasen fast unerträglich und die Infektionsrisiken größer sind. Sollte es tatsächlich so weit kommen, wird der ökologische Schaden verheerend sein.

Sollte das Klima zunehmend heißer, feuchter und rauer werden, könnten Städte eine Lösung des Problems darstellen. Im Laufe ihrer langen Geschichte haben Städte sich als robuste, anpassungsfähige Gefüge erwiesen, die in der Lage sind, allen möglichen Katastrophen standzuhalten, und wir sind eine anpassungsfähige urbane Spezies, die längst an die Strapazen und Möglichkeiten des Stadtlebens gewöhnt ist. Wir tun gut daran, weiter innovativ zu sein. Im gegenwärtigen Jahrhundert sind zwei Drittel der größeren Metropolen mit über fünf Millionen Einwohnern, einschließlich Hongkong, New York, Shanghai, Jakarta und Lagos, von steigenden Meeresspiegeln bedroht; noch mehr Städte sind regelrechte Backöfen, wenn die Temperaturen steigen, oder leiden unter verheerenden Stürmen. Unsere Städte sind an vorderster Front einer dräuenden Umweltkatastrophe; genau aus diesem Grund könnten sie die Auswirkungen des Klimawandels ebenfalls an vorderster Front bekämpfen. Eine der bemerkenswertesten Eigenschaften von Städten ist ihre Fähigkeit zur Metamorphose. Städte haben sich im Laufe ihrer Geschichte immer wieder klimatischen Veränderungen, neuen Handelsrouten, wechselnden Technologien, Kriegen, Krankheiten und politischem Aufruhr angepasst. Die großen Pandemien des 19. Jahrhunderts zum Beispiel prägten die modernen Städte, weil sie Entwicklungen im Bauingenieurwesen, in Abwasser- und Abfallentsorgung und in der Stadtplanung erzwangen. Die Pandemien des 21. Jahrhunderts werden Städte in einer Weise verändern, die

wir noch nicht einmal erahnen können. Aus Notwendigkeit werden sie sich in einer Zeit von Klimakrisen anpassen.

Wie wird diese Entwicklung aussehen? Seit es Städte gibt, wird ihre Größe bestimmt von den vorherrschenden Verkehrsmitteln, von äußeren Bedrohungen, der Verfügbarkeit von Ressourcen und dem Wert des angrenzenden Agrarlands. Für den Großteil der Geschichte beschränkten diese Faktoren das Wachstum der Städte; nur wohlhabende und friedliche Gesellschaften konnten ihre Ellbogen spreizen. In diesem Jahrhundert wird unsere Sicherheit nicht von einfallenden Armeen bedroht, sondern von den Launen des Klimas. Dichtbevölkerte Städte mit öffentlichen Verkehrsmitteln, fußgängerfreundlichen Vierteln und einer Bandbreite von Läden und Dienstleistungen produzieren weit weniger Kohlendioxid und verbrauchen weit weniger Ressourcen als wuchernde Siedlungen. Ihre Kompaktheit bremst gewissermaßen den Kollisionskurs mit der Natur, weil sie die Sünden der Zersiedelung vermeidet. Ich will damit nicht sagen, dass wir uns alle in den Stadtzentren versammeln sollen; dafür ist eindeutig nicht genügend Platz. Was ich meine, ist die Urbanisierung der Metropolregionen – Vorstädte und Stadtränder –, damit diese die Formen und Funktionen, die Dichte, Vielfalt und räumliche Unordnung übernehmen, die mit Stadtzentren assoziiert werden.

Während der Lockdown-Phasen des Jahres 2020 verwandelten sich die Vorzüge urbaner Dichte in eine Bedrohung. Als wären unsere Mitbürger plötzlich zu

Todfeinden geworden, galt es Geselligkeit – eine der Freuden des Stadtlebens – um jeden Preis zu vermeiden. Milliarden von Menschen sollten plötzlich Abstand halten voneinander, das Stadtleben wurde auf den Kopf gestellt. Doch die Verwundbarkeit der Stadtbevölkerungen für Krankheiten und die Auswirkungen der Lockdown-Phasen sollten uns nicht blind machen gegen die Tatsache, dass eine Verdichtung unverzichtbar ist, um ökologische Nachhaltigkeit zu erreichen. Ökonomen und Stadtplaner loben zu Recht den »Cluster-Effekt«, weil er den modernen Metropolen so viel Erfolg in der Wissensökonomie beschieden hat. Er funktioniert jedoch in vielerlei Hinsicht, nicht nur in Bezug auf Hightech-Start-ups. Kompakte urbane Räume befeuern die unterschiedlichsten kreativen Lösungen, auch auf nachbarschaftlicher Ebene – der Ebene, die nichts mit Hochfinanz und technologischem Hokusfokus zu tun hat, sondern mit dem Alltagsleben; die Geschichte hat es gezeigt. Funktionale und findige Gemeinschaften können, in anderen Worten, viel dazu beitragen, dass Städte widerstandsfähiger werden. Und gerade jetzt brauchen wir robuste, anpassungsfähige Städte, die bereit sind, sich den ernststen neuen Herausforderungen durch Klimawandel und Pandemien zu stellen. In Dharavi, in Lagos' Otigba Computer Village und in vielen tausend weiteren informellen Gemeinschaften zeigt sich Tag für Tag diese urbane Findigkeit.

Solche Lösungen erfordern eine Urbanisierung gewaltigen Ausmaßes. Vor allem erfordern sie eine Erweiterung unserer