

Großstädte, der Ausdehnung wie wir sie kennen, sind ein junges Problem - gewiß auch, weil sich die Menschheit erst seit Mitte des 19. Jhdts verSECHSfacht hat und derzeit **jeden** Tag (alle 24 Std.) um 150.000 Menschen wächst, d.h. um die Ew-Zahl Potsdams, Salzburgs oder um eine der riesigen "informal settlements" Johannsburgs, Nairobi oder Addis Abbebas, oder die Kopffzahl eines Hochhausdistrikts in Shanghai oder Singapur. Aber im vor-industriellen Zeitalter war das Wachstum der Städte durch ganz andere Faktoren limitiert - z.B. **Eintransport** der Lebensmittel (Fleisch wurde als lebende Herden hineingetrieben), auch die **Entsorgungs**-strecken für Urin und Fäkalien waren ein Problem - meist ohne Kanalisation. Urintöpfe wurden vielerorts aus den Fenstern geleert, Fäkalien landeten in Senkgruben, die, wenn undicht, über Grundwasser und Brunnen zu Seuchenherden wurden, bestenfalls wurden Fäkalien von Mistbauern als Dung auf die Felder geführt -

All das war nur in enger Verzahnung mit dem agrarischen Umland machbar.

Geographisch auffallend ist aber das Beharrungsvermögen von Städten seit der Antike.

Während die Herrschaftsreiche, Nationalitäten und politischen Grenzen fluktuieren - man denke an die sich ändernden Farbkleckse politischer Landkarten und bunter Globen - blieben die Städte Jahrtausende auf dem selben Platz - die merkwürdige Ortstreue vor dem Hintergrund einer politisch zerfallenden Welt . . .

Was erst im 20. Jhd. verheerend hinzukam, nennt man in unserem Jahrhundert "URBAN SPRAWL" - das flächenhafte "Metastasieren" des Carzinoms Großstadt ins bislang grüne Umland - all dies erst durch die flächenhaft erschließende Wirkung der Autos, während sich Städte im 19. Jhd (u. d. 1. Hälfte d. 20. Jhdts) noch entlang leistungsfähiger Schienenstränge entwickeln mußten - etwa sternförmig wie London aber auch die Süd-, West-, Ost- und Nord-Bahn Entwicklungslinien Wiens.

Der heute verheerende Flächenfraß zu ungegliederten Einfamilienhaus-"Teppichsiedlungen" und "Bungalow-Rudeln", (die "Häuser wie Kekse auf dem Kuchenblech"), ist durch "öffentlichen Personen Nahverkehr" (ÖPNV) mangels urbaner Dichte niemals wirtschaftlich bedienbar und steigert die Abhängigkeit vom PKW ins Unermeßliche (wie wir im Extremfall aus den USA kennen), wo es während der sogenannten Erdölkrisen der 1970er Jahre zu Schlägereien an den Zapfsäulen kam, (wenn der kostbare Saft auch nur zaghafter floß). Es ist falsch, den "Urban Sprawl" einfach "Verstädterung" oder gar "Urbanisierung" zu nennen - denn so entsteht weder "Stadt" und schon gar nicht "**Urbanität**" - ein Begriff, unter dem "Stadtkenner" ja vor allem jene Positiva und Werte zusammenfassen, die das Stadtleben nachweislich so attraktiv machen. (s.w.u.) - und eben **nicht** jenes amorphe Zerfließen - "nicht Stadt noch Land" - und mit extrem unökonomisch langen Verkehrs-, Wasser-, Strom/Gas-**Ver-** und Abwasser/ Müll **Entsorgungsschienen** - all dies erfahrungsgemäß unter Vernichtung von Natur- und Agrarflächen.

Verstädterung der Welt in Zahlen

Erst seit 2008 leben so viele Menschen in Städten wie außerhalb : "Verstädterung 50%".

Bis 2050 rechnet die UNO mit 70% d. Weltbevölkerung in Städten: "Verstädterung 70%"

Das jährliche Wachstum der globalen Stadtbevölkerung mit 3%-6% (entspräche Verdoppelungsraten von alle 24 Jahre bis Verdoppelung alle 12 Jahre! - jedenfalls wächst die Stadtbevölkerung 2-4fach rascher als die Weltbevölkerung.

In den letzten 60 Jahren (d.h. z.B. etwa seit der Referent maturierte) hat sich die Zahl der Städter **versiebenfacht**, wuchs also 7x !

Das stärkste Wachstum haben die Städte in Afrika, SüdAsien und SüdAmerika. Wir leben in der Ära der **Radikalverstädterung** - vor allem in China, Japan, Korea, Taiwan, Indien und Indonesien.

Zynische Humoristen sprechen von Cairo und Mumbay pointiert als "Versuchsstationen

für Weltuntergänge". Nicht weniger der Holländische Stadtforscher Kees Christiansen Leiter des Singapore Lab : "Vielleicht ist die Menschheit eine vorübergehende Party die irgendwann aufhört." ...

China hat innerhalb von nur 20 Jahren Millionen Bauern zu Städtern gemacht - das, was Mao verhindern wollte... Und der Prozess geht weiter - die größte Völkerwanderung der Weltgeschichte. China hat derzeit 50 Millionenstädte im "Reich der Mitte".Zahllose Städte "ersticken im Smog", ihre Infrastruktur ist überlastet. Gleichzeitig wächst das Interesse an Umwelt-Technologien (wie ich auch als Begleiter der Reisen von BP Dr. Fischer in Südkorea und Japan beobachten konnte. Österreich hat hier einen hervorragenden Ruf). Lebten vor zwei,drei Generationen etwa 30% der Koreaner in Städten, sind es heute 90%. Während sich die Einwohnerzahl Koreas verdoppelte, hat sich die der Städte verdreifacht. Allein in der Metropol-Region **Seoul** lebt die Hälfte der Südkoreaner. Landflucht bzw. "Bauernsterben" stehen auch in Zusammenhang mit Krisen beimReisanbau. Obwohl Asiaten ein viel feineres Unterscheidungsvermögen für Reissorten, Geschmacksnuancen und Herkunftsregionen ihres traditionellen Grundnahrungsmittels haben, konkurrieren durch verschiedene Freihandelsabkommen mit USA nun Billig- Reisimporte aus Nordamerika die heimische bäuerliche Reiserzeugung und viele Koreaner landen auch aus diesen Gründen in der Stadt, häufig sehr unglücklich.

(Auf einer Koreareise an der Seite von Bundespräs.Dr.H. Fischer, vor dem Hotel in Seoul, in dem die Österr. Delegation wohnte, erlebten wir die dramatische Selbstverbrennung eines Taxifahrers. Sie galt nicht dem Staatsbesuch sondern den zufällig gleichzeitigen Südkoreanisch-Amerikanischen Freihandelsverhandlungen im selben Hotel: Es ging um Liberalisierung zollfreier Billig-Reisimporte von USA nach Korea - einen weiteren Schlag gegen koreanische Bauern, die in die Städte abgedrängt würden - jedenfalls nach Meinung des verzweifelten Taxifahrers, der dieses Schicksal kannte.)

Die Stadtregion von **Tokyo hat einen Durchmesser von 100 km** - darin 38Mio Japaner. Die für uns oft unvorstellbar kleinen Wohnungen (eher Wohnzellen) erinnern an das Innere von Campingwagen z.B. mit Leiter zur Schlafstatt über dem Schreibtisch.Privatautos werden nur mit Nachweis eines Stellplatzes zugelassen, bei Wohnhäusern oft in Stahlgerüsten gestapelt.

Andererseits staunt man, daß große Teile Tokyos aus traditionellen. ca. zweigeschoßigen Atriumhäuschen an einem Netz enger Gässchen bestehen,in denen dann jede Handbreite beiderseits der Haustüren von liebevoll gepflegten Pflanzen überquillt, die Autos kaum eine Chance lassen.Der öffentliche PersonenNahVerkehr (ÖPNV) wird ständig ausgebaut, z.B. für die legendären Hochgeschwindigkeits Garnituren des „Shinkansen“.Die Höfchen traditioneller Hofhäuser aber auch Gaststätten enthalten trotz des Raummangels noch oft kunstvoll miniaturisierte Gärten als Ersatz für den Blick in eine "Landschaft - mit quasi 'perspektivischer Verkleinerung' und Vielfalt auf engstem Raum - diesen Wunsch erfüllen auch die verzwegten "Bonsai"Bäume. . . .