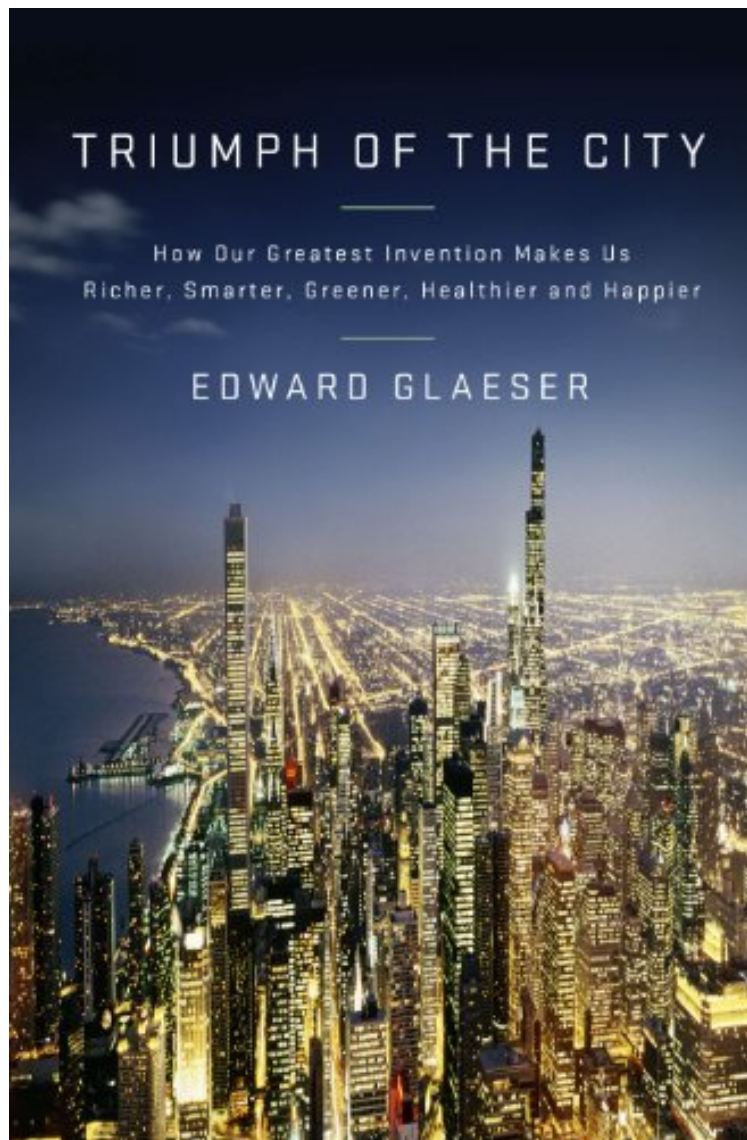


[E-BOOK] Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier

# Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier

*Von Edward Glaeser*

*DOC | \*audiobook | ebooks | Download PDF | ePub*



DOWNLOAD



+

READ ONLINE

Produktinformation -Verkaufsrang: #880638 in eBooksVerffentlicht am: 2011-02-10Erscheinungsdatum: 2011-02-10File Name: B0049U4HTW | File size: 51.Mb

**Von Edward Glaeser : Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier** before purchasing it in order to gage whether or not it would be worth my time, and all praised Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier:

KundenrezensionenHilfreichste Kundenrezensionen10 von 10 Kunden fanden die folgende Rezension hilfreich.

Hochhuser mit anderen Augen sehen Von Hukrato "Triumph of the City" ist für Laien geeignet, wirtschaftswissenschaftliche Kenntnisse sind nicht erforderlich. Das Buch ist außerdem sehr gut lesbar und nicht zu kurz oder zu lang. Wenn man sich näher mit einzelnen Aspekten befassen möchte, kann man die vielen Literaturangaben hinten im Buch nutzen. Nun zum Inhalt: Glaeser präsentiert eine Reihe von Argumenten, die ich wichtig und plausibel finde. Der herausragende Punkt ist, dass Städte Menschen näher zusammen bringen und damit eine wertvolle Quelle von Innovationen sind. Ein anderer wichtiger Punkt ist, dass dichte Besiedlung und insbesondere Hochhäuser weniger umweltbelastend sind, weil die Bewohner kürzere Strecken fahren und häufiger öffentliche Verkehrsmittel benutzen. Glaeser beschreibt Aufstiege und Niedergänge mehrerer Städte. Er ist der Auffassung, dass Politiker über Erfolg und Misserfolg nicht bestimmen, aber dennoch das Schicksal von Städten beeinflussen können. Aus der Diskussion ergibt sich, dass Menschen, nicht Gebäude, das entscheidende städtische Element sind. Städte sind erfolgreicher, wenn sie es schaffen, gebildete und kreative Leute anzulocken und ihre Interaktionen zu erleichtern. Die meisten wirtschaftlichen und künstlerischen Innovationen entstehen durch persönliche Kontakte, moderne Kommunikationstechnologien ändern dies nicht. Doch als Detroit wirtschaftlich schwächelte, investierten Politiker in Infrastrukturprojekte, die letztlich nur wenige Menschen nutzten. Ähnlich fehlgeleitet erachtet Glaeser die politischen Anstrengungen, New Orleans nach Hurrikan Katrina wieder aufzubauen. Die investierten Summen hätten laut Glaeser bessere Verwendung gefunden, wenn sie den betroffenen Menschen direkt ausgezahlt worden wären. Glaesers politische Vorschläge, um Gebildete und Kreative (mit Kindern oder entsprechenden Plänen) anzuziehen, bestehen in einer Verbesserung der öffentlichen Schulbildung und mehr Wettbewerb zwischen Schulen, auch privaten. Zu guter Letzt sollten Politiker auch aufhören, städtisches Wachstum und Hochbauen einzuschränken. NIMBY (not-in-my-backyard), also das Zurückweisen von Bauprojekten im eigenen Viertel, würde einer Minderheit nutzen, und dabei der Mehrheit schaden, insbesondere Armen. NIMBY ist auch nicht umweltfreundlich. Laut Glaeser sollten Menschen nicht gezwungen werden, wo sie sich niederlassen, dennoch reagieren Menschen auf Anreize, die durch die Politik beeinflusst werden. Millionen von Menschen sind in den letzten Jahrzehnten in den Sunbelt (die südlichsten Staaten der USA) gezogen. Für diese Entwicklung macht Glaeser die politischen Einschränkungen städtischen Wachstums an Ost- und Westküste verantwortlich. Diese seien der Grund, warum Immobilien sehr viel billiger in Texas als etwa an der kalifornischen Küste sind. Der Preisunterschied überwiegt die Nachteile des schwülen Klimas (und die höheren Elektrizitätskosten für Klimaanlage, welche die Treibhausgasemissionen der bereits vielfahrenden Vorstadttxaner weiter in die Höhe treiben). Ein weiteres Politikversagen ist laut Glaeser die schlechte Qualität öffentlicher Schulen in den Innenstädten, weswegen reiche Eltern oft in die Vororte ziehen, wo sie mehr Auto fahren. Drittens seien Kraftstoffsteuern und Gebühren für Straßenbenutzung zu niedrig angesetzt, was Umwelt und Mitmenschen schadet. Entscheidend für die Zukunft der globalen Erwärmung als die US-Politik ist laut Glaeser jedoch die weitere urbane Entwicklung in China und Indien. Es ist fraglich, ob dort dem texanischen, autozentrierten Vorstadtmodell gefolgt wird, oder ob chinesische und indische Städte statt in die Breite in die Höhe wachsen und auf öffentlichen Verkehrsmitteln basieren werden. Als ich das Buch kaufte, habe ich eine Städtereise um den Globus erwartet. Mumbai, Paris und Singapur kommen an einigen Stellen im Buch vor, aber die Hauptaufmerksamkeit gilt US-amerikanischen Städten, allen voran New York City, Houston und Detroit. Dies nur als Hinweis. Insgesamt ein schönes Buch, das die Bedeutung von Städten verdeutlicht und stets den Fokus auf das ihnen innewohnende menschliche Verhalten richtet. Hochhäuser sieht man danach mit anderen Augen. 0 von 0 Kunden fanden die folgende Rezension hilfreich. Love it Von mit Greally good book with a lot of examples and really fact based arguments. I can fully recommend it. mit G15 von 5 Kunden fanden die folgende Rezension hilfreich. Vernünftige Überlegungen zum Hochhausbau und zum Leben in der Stadt Von Benedictu Der amerikanische Volkswirt und Harvard-Professor Edward Glaeser legt mit "Triumph of the City" ein gut lesbares und hochinformatives Plädoyer für die Stadt und den Hochhausstadbau vor. Für Deutsche mag das Buch etwas enttäuschend sein, denn vor allem stehen US- und südamerikanische und asiatische Städte im Mittelpunkt. Auf die deutsche Geschichte kommt er aber kurz zu sprechen. Die 1930er Jahre, zu deren Beginn sein Vater in Berlin geboren wurde, seien eine sehr schwierige wirtschaftliche Phase für Europa gewesen, die durch schlechte Politik wie das Schutzzoll-Gesetz, des "Smoot-Hawley-tariff", das den internationalen Handel zum Erliegen brachte, verschlimmert wurde. Der Niedergang der Konomie in Spanien und Deutschland sei dem der Demokratie vorausgegangen. Auch staatsbürokratischen Maßnahmen auf kommunaler Ebene steht Glaeser begründet skeptisch gegenüber, wie z.B. die Kapitelüberschriften "How Policy Magnifies Poverty" und "Help Poor People, Not Poor Places" zeigen. Als europäische Städte kommen nur Paris, London und Mailand vor. Leipzig wird zweimal erwähnt, das Glaeser angesichts vieler leerstehender und zugewandelter Häuser an Detroit erinnern würde. Meine weitere Erwartung über die Konomie hinaus auch etwas zu den weitergehenden städtebaulichen Aspekten zu erfahren, wurde nicht so recht erfüllt. Da Glaeser Sohn eines deutschen Architekten ist, war die Spekulation darauf nicht unbedingt abwegig. Nur in Anstzen stellt sich Glaeser den Problemen der Realisierung von guter Architektur und Städteplanung. Er ist zwar nicht blind für sthetische Fragen, wie die Abschnitte über Paris zeigen. Dort gibt Glaeser zu, dass das Pariser Zentrum mit seinen sorgsam geplanten Sichtachsen für die Umwandlung in eine Hochhauslandschaft zu schade wäre. Aber sthetik steht genauso wenig im Zentrum seiner Argumentation wie die zahllosen Beispiele verfehlter Stadtplanung, für die der Trabantenstadtdtgel um Paris in seiner Ähnlichkeit und grenzwertigen Sozialverträglichkeit ja genug Material geliefert

hte. In seinem Pldoyer fr das Wachstum der erfolgreichen Stadt sorgt sich Glaeser aber vor allem um die Verfgbarkeit bezahlbaren Wohnraums fr die rmeren. Am Beispiel von Paris erkennt man die Ambivalenz dieser Problematik. Wenn Paris schn und original bleiben mu, kann es in Zentrumsnhe nicht genug vertikales Wachstum fr Wohnraum bieten und wird zwangslufig zu einer Stadt der reichen Leute. Edward Glaeser provoziert mit einer Reihe interessanter Thesen. Es fngt harmlos an: Da der kologische Fuabdruck von Vorstdtern viel grer ist als der von Hochhausbewohnern, also Hochhuser weniger umweltbelastend sind, sieht man ja schnell ein. Ebenso, da das rasante Wirtschaftswachstum von Stdten wie Rio de Janeiro die Armen magisch anzieht, da also Slums indirekte Indikatoren fr Prosperitt sind. Auch kann man noch glauben, da die Slum-Bewohner wohlhabender sind, als ihre Verwandten, die in den Drfern geblieben sind. Wenn das aber bedeuten sollte, da das Leben im Slum lebenswerter und glcklicher wre als das rmere Leben auf dem Lande kommen erste Zweifel auf. Dazu mte man sich die entsprechenden sozialwissenschaftlichen Studien genauer ansehen. Zahlenmaterial und Graphiken liefert das Buch nicht, dazu mu man auf das sehr umfangreiche Quellenverzeichnis zurckgreifen. Davon abgesehen, da der Lebensstandard in einem Slum nicht berall gleichermaen miserabel ist, sondern stark differiert, wre es nicht unplausibel, wenn seine Bewohner sich selbst eine hohe Zufriedenheit attestieren. Schlielich war es ja die Hoffnung, die sie hierherbrachte und die kompensiert ja weiterhin einen Teil der Miserabilitt. Eine mgliche Selbsttuschung der Befragten zieht Glaeser selbst nicht in Erwngung. Generell gewinnt man jedoch den Eindruck, da die meisten seiner Thesen gut mit Zahlen belegbar sind (Ein gutes Fnfstel des Buches sind Quellen, Anmerkungen und Index). Dabei ist er durchaus selbstkritisch, wie bei dem Umstand, da New Yorker langlebiger zu sein scheinen. Da die Todesrate jngerer New Yorker deutlich niedriger ist als im US-Durchschnitt ist auf Anhieb nachvollziehbar, denn sie hngt mit der geringeren Zahl von Verkehrstoten und Suizidfilen zusammen. Das erste Faktum lt sich auf die strkere Nutzung ffentlicher Transportmittel und das zweite auf die geringere Verfgbarkeit von Schuwwaffen im Vergleich zu lndlichen Gegenden zurckfhren. Es verblfft aber auch Glaeser, da sogar ltere New Yorker langlebiger sind und weniger hufig an Krebs sterben. Da New Yorker gesnder sind, weil sie lngere Strecken zu Fu gehen mssen, knne keine Erklrung sein, denn auch in der Autofahrerstadt Los Angeles seien die Alten gesnder als im Landesdurchschnitt. Hier zieht Glaeser quellenkritisch in Erwngung, da Selektion eine Rolle spielen knnte, da also Leute mit Gesundheitsproblemen frhzeitig pensioniert wrden und in wrmere Gegenden zgen und somit die Gesnderen brigblieben und so die Statistik dominierten. Jedenfalls kann Glaeser eine hohe Authentizitt beanspruchen, da er in Manhattan in einer Zeit aufgewachsen ist, in der allein wegen der viel hheren Kriminalittsrate das Leben im New Yorker Grostadttdschungel viel unwirtlicher war als heute. (Cineastisch wird brigens die Zeitspanne des New Yorker Wandels von den Spielfilmen Taxi Driver [Collector's Edition] und The Brave One markiert, die beide Gewalt in NY zum Thema haben und drei Jahrzehnte auseinanderliegen. In einem Interview meinte Jodie Foster, die ja in beiden mitspielte: "The truth of this city is that despite the fact that it is, in fact, the safest big city in the world, statistically, it's a city that has a lot of fear".) FUNDGRUBE AN FAKTENDas Buch ist auch eine Fundgrube an kleinen Fakten, die man gerne der Allgemeinbildung zurechnen mchte. Davon einige Kostproben: = Mailand: Das Ausbildungssystem sei die Basis der Erfolgsgeschichte der Stadt, die auf die Kaiserin Maria Theresia zurckginge, die eine Reihe von Schulreformen mit konfisziertem jesuitischem Vermgen finanzierte, von denen auch die Universitten von Mailand und Pavia profitierten. Und schlielich sei Mailands Polytecnico nach dem Vorbild deutscher Industrieschulen konzipiert. = Paris: Blaise Pascal, der berhmte Mathematiker und Philosoph habe sich auch bei den Urbanisten Ruhm erworben, da er es war, der im Jahre 1662 die erste ffentliche (pferdegesttzte) Buslinie organisierte. Baron Georges-Eugne Haussmann, Sohn protestantischer deutscher Einwanderer, war es, der mageblich das stdebauliche Gesicht der Stadt prgte. = London: ber 30 Milliarde (die Hlfte nicht-englisch) leben dort, die gekommen wren, weil London ein guter Ort sei, um das Megareichsein zu genieen. = Europa nach dem Untergang Roms: Die Bedeutung Europas im Laufe seiner Geschichte hnge eng mit seinen groen Stdten zusammen. Dem Untergang des Rmischen Reiches sei der Niedergang der rmischen Ingenieurkunst gefolgt. Vor 1000 Jahren hatte Europa nur vier Stdte mit mehr als 50000 Einwohner: Konstantinopel, Sevilla, Cordoba und Palermo. Dabei waren die letzten drei islamisch. Die Invasoren Roms hatten die Kraft, die rmischen Legionen zu besiegen, aber sie hatten es nicht geschafft, die vorbildliche stdebauliche Infrastruktur Roms aufrecht zu erhalten. = Texas: Alle Erdbewohner finden dort Platz (nachgerechnet: Auf jeden der 7 Milliarden kmen fast 100 qm). Texanische Stdte wie Houston und Dallas bten bezahlbaren Wohnraum und daher seien seit dem Jahr 2000 eine Million Amerikaner dorthin gezogen. MARKTMECHANIK Glaeser demonstriert an so vielen Beispielen erfolgreich die einfache Erklungsmechanik von Nachfrage und Angebot, da man fast an ihren naturgesetzlichen Status glauben knnte. Eine Variante dazu aus dem Kapitel "The Inner City": "All forms of travel involve two types of cost: money and time. The cash cost of commuting is the same for rich and poor, but rich people with higher wages give up more income when they spend more time commuting and less time working. As a result the rich are generally willing to pay more for faster trips to work. Why are the centers of Manhattan and Rio richer than the more distant areas? Richer people can pay more for the privilege of having shorter commutes." Demnach lieen sich New York und Boston in vier Einkommens- und gleichzeitig Transitzonen aufteilen. In der inneren bewegten sich die Reicherer zu Fu und mit ffentlichen Verkehrsmitteln, in der zweiten die rmeren mit Bus und Bahn, in der dritten die Reichen mit dem Pkw und in der ueren seien die weniger Wohlhabenden auf das Auto angewiesen. Auch die kritische Frage von neuen

Baugenehmigungen, die etwa zur Abschattung von bestehenden Häusern führen oder andere Beeinträchtigungen nach sich ziehen, möchte Glaeser den Lobbyisten und ihrer unkontrollierten Einflunahme auf politische Kreise entziehen und dem Marktmechanismus unterwerfen, indem die Beeinträchtigungen als Kostenaufschlag dem neuen Bauvorhaben zugeordnet werden, so daß die Betroffenen direkt profitieren könnten. Dies könnte wohl funktionieren, solange die Höhe der Aufschläge das Geschäftsmodell des neuen Hausbaus nur verschlechtern, aber nicht gefährden. MENSCHENBILD Glaesers Menschenbild ist erfrischend positiv. Er leugnet die Probleme der Verbrechensbekämpfung nicht, aber er entdemonstriert die Gewalt. Während für viele die Bandenkriminalität in manchen Stadtvierteln und die extrem hohe Quote der darin verstrickten jungen Männer der Ausbund der Hoffnungslosigkeit für die Zukunft des Zusammenlebens in der Stadt darstellt, wendet Glaeser ein, daß der Anschluß eines jungen Mannes an eine Straßengangsbande meist einfach nur seinem persönlichem Sicherheitsbedürfnis geschuldet ist. Auch mir erscheint es stimmiger zu sein, daß die Menschen eher von Instinkten als von Aggressionen dominiert sind. Da dieses Buch so amerikanisch ist, fällt einem dazu leicht der Bericht vom Schlachtfeld von Gettysburg (1863) ein, nach dem eine große Zahl Vorderladergewehre mit mehreren Ladungen - viele bis zu zehn in einem Lauf - gefunden wurden. D.h., daß deren Besitzer, statt zu schießen, immer nur neue Ladungen hineingestopft haben. Obwohl die Klugheit vielleicht etwas anderes geboten hätte, hat offenbar ein tiefesitzendes Reziprozitätsgefühl ("die tun mir nichts, wenn ich ihnen nichts tue") die Oberhand gewonnen. Dies sind natürlich nur Hinweise, aber es ist die These erlaubt, daß der Mensch sehr wahrscheinlich viel menschlicher ist, als die Soziobiologen und die Verhaltensforscher, die von den Tieren auf die Menschen extrapolieren, einen gemeinhin glauben lassen wollen. Ohne direkt auf soziobiologische oder naturalistische Positionen einzugehen, gibt Glaeser mit seinem Buch hinsichtlich der Zukunft der Stadt eine große Zuversicht an seine Leser weiter. Glaeser argumentiert im Schluß mit dem Psychologen Steven Pinker, wenn er betont, daß das Zusammenleben in der Gruppe (nach Glaeser der primitive Vorläufer der Stadt) menschliche Intelligenz erst hervorgebracht habe. Die ausgeprägte Tendenz zum Zusammenleben, Zusammentreffen und Interagieren gehe so sehr zur menschlichen Natur, daß diese Vorlieben auch von den modernen Technologien nur wenig beeinflusst würden, vor allem aber nicht durch diese ersetzt werden könnten.

**Kurzbeschreibung** A pioneering urban economist presents a myth-shattering look at the majesty and greatness of cities. America is an urban nation, yet cities get a bad rap: they're dirty, poor, unhealthy, environmentally unfriendly . . . or are they? In this revelatory book, Edward Glaeser, a leading urban economist, declares that cities are actually the healthiest, greenest, and richest (in both cultural and economic terms) places to live. He travels through history and around the globe to reveal the hidden workings of cities and how they bring out the best in humankind. Using intrepid reportage, keen analysis, and cogent argument, Glaeser makes an urgent, eloquent case for the city's importance and splendor, offering inspiring proof that the city is humanity's greatest creation and our best hope for the future. "A masterpiece." -Steven D. Levitt, coauthor of *Freakonomics* "Bursting with insights." -The New York Times Book Review "If you live in a city, if you're planning on living in a city, if you ever lived in a city-this is a great book to read to give yourself a nice feeling of what you're accomplishing. It's a tremendous book." -Jon Stewart, Host of "The Daily Show" "Edward Glaeser is one of the world's most brilliant economists, and "Triumph of the City" is a masterpiece. Seamlessly combining economics and history, he explains why cities are 'our species' greatest invention.' This beautifully written book makes clear how cities have not only survived but thrived, even as modern technology has seemingly made one's physical location less important." -Steven D. Levitt, co-author of "Freakonomics" and "SuperFreakonomics"; professor of economics at the University of Chicago "If you would like to improve slums, turn poverty into prosperity, or get a grip on urban sprawl, read this thoughtful and thought-provoking book." -Simon Johnson, author of "13 Bankers"; professor of entrepreneurship

**Werbetext** A compellingly readable, critically acclaimed, agenda-setting account of how and why cities function as they do and why so many of us choose to live in them