

# AUS POLITIK UND ZEITGESCHICHTE

## Stadt

*Jens Wietschorke*  
SO TICKT BERLIN?  
STÄDTISCHE EIGENLOGIKEN  
IN DER DISKUSSION

*Dieter Schott*  
KLEINE GESCHICHTE  
DER EUROPÄISCHEN STADT

*Wolfgang Kaschuba*  
URBANITÄT ZWISCHEN  
BÜHNE UND BEUTE

*Felicitas Hillmann · Matthias Bernt ·  
Laura Calbet i Elias*  
VON DEN RÄNDERN  
HER DENKEN

*Mathias Wilde · Thomas Klinger*  
STÄDTE FÜR MENSCHEN.  
URBANE MOBILITÄT

*Christoph Mäckler*  
ÜBER DIE ÄSTHETIK  
DER STÄDTE

# APuZ

ZEITSCHRIFT DER BUNDESZENTRALE  
FÜR POLITISCHE BILDUNG

Beilage zur Wochenzeitung Das **Parlament**

# Stadt

## APuZ 48/2017

**JENS WIETSCHORKE**

**SO TICKT BERLIN? STÄDTISCHE EIGENLOGIKEN  
IN DER DISKUSSION**

Was macht einen Ort aus? Wie lassen sich Essenz und Atmosphäre einer Stadt einfangen? Das Konzept der „Eigenlogik der Städte“ hat in der Stadtsoziologie zu einer intensiven Debatte geführt. Neben berechtigter Kritik sind auch die Potenziale dieses Zugangs zu beachten.

**Seite 04–10**

**DIETER SCHOTT**

**KLEINE GESCHICHTE  
DER EUROPÄISCHEN STADT**

In dem Beitrag wird die Geschichte der europäischen Stadt seit dem Frühmittelalter skizziert, eingebettet in größere wirtschaftliche und politische Prozesse und zugleich rückgebunden an die Bedürfnisse der Städte im Hinblick auf eine materielle Versorgung ihrer Bewohner.

**Seite 11–18**

**WOLFGANG KASCHUBA**

**URBANITÄT ZWISCHEN BÜHNE UND BEUTE**

Es gibt eine Sehnsucht nach einer gemeinsamen Lebenswelt Stadt. Kommunale Politik muss einer Stadtgesellschaft, die zunehmend weiter auseinanderdriftet, neue Themen, Bilder und Emotionen anbieten, die verbinden und vergemeinschaften.

**Seite 19–24**

**FELICITAS HILLMANN · MATTHIAS BERNT ·  
LAURA CALBET | ELIAS**

**VON DEN RÄNDERN HER DENKEN**

Prozesse der Auf- und Abwertung, des Ausverkaufs, der sozialen und ethnischen Mischung sind grundlegend für die Herausbildung von Zentren und Rändern in den Städten. Veränderungen auf den Wohnungsmärkten sind ein wesentlicher Treiber dieser Dynamiken.

**Seite 25–31**

**MATHIAS WILDE · THOMAS KLINGER**

**STÄDTE FÜR MENSCHEN. URBANE MOBILITÄT**

Heute bestimmt das Automobil das Straßenbild der Städte. Ein Wandel hin zu einer nachhaltigen Mobilität steht aus. Langsamverkehr, Nahmobilität und Platz für Begegnungen zwischen Menschen sind die zentralen Bestandteile lebendiger Städte.

**Seite 32–38**

**CHRISTOPH MÄCKLER**

**ÜBER DIE ÄSTHETIK DER STÄDTE**

Warum scheinen unsere alten Städte in Europa schöner als alles zu sein, was Planer und Architekten in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg an Neuem entwickelt haben? Sind Städte, wie der eine oder andere Kritiker meint, heute unplanbar?

**Seite 39–45**

# EDITORIAL

Die Stadt ist stets auch ein Sehnsuchtsort. Insbesondere Innenstadtlagen versprechen kurze Wege, gute Infrastruktur und ein ästhetisches Wohnumfeld. Entsprechend begehrt ist etwa der Prenzlauer Berg in Berlin, ein Quartier, dessen Entwicklung mittlerweile unter dem Schlagwort „Supergentrifizierung“ diskutiert wird. Diese Aufwertung der Aufwertung führe dazu, dass sich nach der Verdrängung von Geringverdienern auch viele Menschen aus der Mittelschicht die Mieten nicht mehr leisten können.

Doch nicht nur in Millionenstädten wie in der Hauptstadt oder in München, Hamburg und Frankfurt am Main stellt sich die neue Wohnungsfrage, sondern auch in kleineren Großstädten: Nach einer von der Hans-Böckler-Stiftung geförderten Studie der Humboldt-Universität Berlin ist die Mietbelastungsquote unter 77 deutschen Großstädten in Bonn und Neuss am höchsten. Die urbanen Annehmlichkeiten kommen in manchen Orten zunehmend nur mehr den Wohlhabenden zu, die nicht ganz so Zahlungskräftigen werden (weiter) an die Ränder gedrängt.

Neben der Frage nach der sozialen Mischung bleibt Mobilität ein entscheidendes Thema für die Zukunft der Stadt. Wachsendem Autoverkehr ist durch Straßenausbau und neue Parkflächen nicht beizukommen: Mehr Straßen und mehr Parkplätze erhöhen das Verkehrsaufkommen proportional. Angesichts von langen Staus, hohen Feinstaubwerten und unwirtschaftlichen Stadtautobahnen ist der Abbau der Privilegien des automobilen Verkehrs zugunsten des Fußgänger-, Rad- und öffentlichen Nahverkehrs eine naheliegende Lösung. Unsere Nachbarn Amsterdam und Kopenhagen machen vor, wie es gehen könnte.

*Anne Seibring*

# SO TICKT BERLIN?

## Städtische Eigenlogiken in der Diskussion

*Jens Wietschorke*

Was macht einen Ort aus? Wie lassen sich Essenz und Atmosphäre einer Stadt einfangen? Vor zwei Jahrzehnten war die Frage nach den lokalen Besonderheiten und der kulturellen Einzigartigkeit von Städten noch weitgehend eine Angelegenheit des Feuilletons und der Reiseliteratur. Nur wenige Vertreterinnen und Vertreter der Sozial- und Kulturwissenschaften interessierten sich systematisch für das, was der Soziologe René König Ende der 1960er Jahre als „idiografische Erfassung“ der Großstadt bezeichnete. König hatte die um 1960 publizierten Studien von Richard Wohl, Anselm Strauss und Kevin Lynch zu Gestalt und Image US-amerikanischer Städte gelesen und daraus den Schluss gezogen, „daß [...] jede Großstadt ein ungeheuer komplexes Gebilde bedeutet, das jeweils die einzigartige Lösung einer einzigartigen Aufgabe darstellt“. Idiografische Forschung interessiert sich für die „Dauerzüge“, die eine Stadt im Laufe ihrer Geschichte entwickelt und die „die Identifizierung der betreffenden Stadt über lange Zeiträume über Jahrhunderte, ja sogar Jahrtausende erlauben“. <sup>01</sup> Dagegen war der Mainstream der soziologischen Gemeinde- und Stadtforschung in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts von der Annahme bestimmt, dass die einzelne Stadt nicht als eigenständiger soziologischer Gegenstand, sondern nur als Schauplatz und *pars pro toto* der Gesellschaft untersucht werden könne. Aus dieser Perspektive waren Städte lediglich Orte, an denen sich allgemeine Probleme der sozialen Schichtung, der sozialen Segregation und der politischen Partizipation innerhalb einer Gesellschaft verdichteten und die sich zudem als überschaubare Forschungsfelder anboten. <sup>02</sup> Die Stadt war – um es mit einem Begriffspaar des Sozialanthropologen Ulf Hannerz zu sagen – vielfach noch nicht *focus*, sondern lediglich *locus* der Forschung.

### VOM „HABITUS DER STADT“ ZUR „EIGENLOGIK DER STÄDTE“

Seit der Jahrtausendwende ist das Feld idiografischer Stadtforschung auffallend in Bewegung geraten; das sozial- und kulturwissenschaftliche Interesse an dem spezifischen Charakter bestimmter Städte hat kontinuierlich zugenommen. Dabei wurde ein vielfältiges theoretisches Vokabular entwickelt, um Prozesse städtischer Singularitäts- und Identitätsbildung nachzeichnen und untersuchen zu können.

Unabhängig voneinander haben die Kulturwissenschaftler Martyn Lee und Rolf Lindner Ende der 1990er Jahre das Konzept eines „Habitus der Stadt“ skizziert. <sup>03</sup> Sie gehen davon aus, dass Städte, ebenso wie soziale Akteure, im Laufe ihrer Geschichte bestimmte Routinen und Dispositionen ausbilden, die sie für bestimmte Entwicklungen anfälliger machen als für andere. Aus der stadtpprägenden Ökonomie und ihren kulturellen Effekten entsteht so etwas wie ein ortsspezifischer Stil, ein distinkter Charakter der Stadt. Ein solcher wirtschaftsgeschichtlich grundierter Zugang zur Singularität der Stadt wurde mittlerweile in diversen Beispielstudien vorgeführt: Die traditionelle höfische Luxusproduktion, die Paris geprägt hat, macht den mondänen Charakter der Stadt verständlich, während die Signatur von Los Angeles durch den Glamour der Unterhaltungsindustrie und den „schönen Schein“ bestimmt ist. <sup>04</sup> Industriell geprägte Städte und Stadtregionen wie Manchester oder das Ruhrgebiet wiederum haben ein Ethos der Arbeit und einen proletarischen Klassengeschmack angenommen, der über verschiedene eingeübte kulturelle Codes auch dann noch reproduziert wird, wenn die ehemaligen Leitindustrien im Strukturwandel untergegangen sind. <sup>05</sup> Dass etwa in Dresden als der ehemaligen kursächsischen Haupt- und Resi-

denzstadt noch heute Residuen einer verfeinerten Repräsentationskultur zu finden sind, hat ein instruktives studentisches Forschungsprojekt zum 800-Jahr-Jubiläum der Stadt herausgearbeitet.<sup>06</sup> Und der Kulturwissenschaftler Lutz Musner beschreibt den Stadthabitus der österreichischen Hauptstadt in seinem Buch „Der Geschmack von Wien“, indem er ökonomische Prägungen, soziale Konfigurationen und kulturelle Narrative aufeinander bezieht.<sup>07</sup>

Neben dem Konzept des „Habitus der Stadt“ sind aber noch viele andere theoretische Zugänge zur Eigenart der Stadt zur Diskussion gestellt worden. Die Idee der „kumulativen Textur“ städtischer Kultur des US-amerikanischen Soziologen Gerald D. Suttles ist hier ebenso zu nennen wie die Forschungen zum „kulturellen Imaginären“ der Stadt oder zur Stadt als Wissens- und Geschmackslandschaft.<sup>08</sup> Harvey Molotch, Richard Freudenburg und Krista Paulsen sprechen vom „City Character“,<sup>09</sup> andere Autoren vom „Lebenslauf“ oder der „Biografie“ einer Stadt.

**01** René König, Großstadt, in: ders. (Hrsg.), Handbuch der empirischen Sozialforschung, Band 2, Stuttgart 1969, S. 622–674, hier S. 665.

**02** Vgl. zu dieser Sichtweise exemplarisch Hartmut Häussermann/Walter Siebel, Stadtsoziologie. Eine Einführung, Frankfurt/M. 2004.

**03** Vgl. Martyn Lee, Relocating Location: Cultural Geography, the Specificity of Place and the City Habitus, in: Jim McGuigan (Hrsg.), Cultural Methodologies, London u. a. 1997, S. 126–141; Rolf Lindner, Die Stadt als terra incognita. Perspektiven der urbanen Ethnologie, in: Humboldt-Spektrum 2/1996, S. 42–46; ders., Der Habitus der Stadt. Ein kulturgeographischer Versuch, in: Petermanns geographische Mitteilungen 147/2003, S. 46–53.

**04** Vgl. Allen J. Scott, The Cultural Economy of Cities. Essays on the Geography of Image-Producing Industries, London 2000.

**05** Vgl. etwa Rolf Lindner, Das Ethos der Region, in: ders. (Hrsg.), Die Wiederkehr des Regionalen, Frankfurt/M. 1994, S. 201–231.

**06** Rolf Lindner/Johannes Moser (Hrsg.), Dresden. Ethnografische Erkundungen einer Residenzstadt, Leipzig 2006.

**07** Lutz Musner, Der Geschmack von Wien. Kultur und Habitus einer Stadt, Frankfurt/M. 2009.

**08** Für einen Überblick über diese Forschungsansätze vgl. Rolf Lindner, Textur, *imaginaire*, Habitus – Schlüsselbegriffe der kulturanalytischen Stadtforschung, in: Helmuth Berking/Martina Löw (Hrsg.), Die Eigenlogik der Städte. Neue Wege für die Stadtforschung, Frankfurt/M. 2008, S. 83–94; Jens Wietschorke, Anthropologie der Stadt: Konzepte und Perspektiven, in: Harald Mieg/Christoph Heyl (Hrsg.), Stadt. Ein interdisziplinäres Handbuch, Stuttgart–Weimar 2013, S. 202–221.

**09** Harvey Molotch/William Freudenburg/Krista E. Paulsen, History Repeats Itself, but how? City Character, Urban Tradition, and the Accomplishment of Place, in: American Sociological Review 5/2000, S. 791–823.

Martina Löw und Helmuth Berking haben im Rahmen eines groß angelegten, vom Land Hessen geförderten Forschungsschwerpunktes an der Universität Darmstadt das Konzept der „Eigenlogik der Städte“ entwickelt, das den vielleicht am weitesten reichenden Anspruch erhebt.<sup>10</sup> Ausgehend von einer Analyse „kultureller Pfadabhängigkeiten“ möchte Martina Löw zu einer „Soziologie der Städte“ vorstoßen, die „die verborgenen Strukturen der Städte als vor Ort eingespielte, zumeist stillschweigend wirksame Prozesse der Sinnkonstitution“ aufdeckt und damit zur „systematischen Integration lokaler Differenzen und Potentiale in politische Strategien“ beiträgt.<sup>11</sup> Dieser implizite Anwendungsbezug kennzeichnet die Darmstädter Eigenlogik-Forschung, aus der mittlerweile nicht nur ein Handbuch für Stadtplanung und Stadtentwicklung hervorgegangen ist,<sup>12</sup> sondern auch eine beachtliche Reihe empirischer Fallstudien. Von Titeln wie „Typisch Darmstadt!“ über „Wie man lernt ein Berliner zu sein“ und „Die diskutierte Region“ bis hin zu „Wissen und Entscheiden“ – einer Studie über lokale Differenzen strategischen Handelns im Kontext des Klimawandels – werden dabei immer wieder auch kommunalpolitische Handlungsmuster diskutiert und Optionen der Stadt- und Regionalentwicklung eröffnet.<sup>13</sup> Nicht von ungefähr zeigt auch die politikwissenschaftliche Stadtforschung großes Interesse an „eigenlogischen“ Forschungsdesigns.<sup>14</sup>

Nicht zuletzt aus solchen Anwendungsbezügen heraus lässt sich die anhaltende Zugkraft des Konzepts „Eigenlogik der Städte“ verste-

**10** Helmuth Berking/Martina Löw (Hrsg.), Die Wirklichkeit der Städte, Baden-Baden 2005; dies. (Anm. 8).

**11** Martina Löw, Soziologie der Städte, Frankfurt/M. 2008, S. 18f.

**12** Martina Löw/Georgios Terizakis (Hrsg.), Städte und ihre Eigenlogik. Ein Handbuch für Stadtplanung und Stadtentwicklung, Frankfurt/M. 2011.

**13** Die genannten Titel sind alle in der Reihe „Interdisziplinäre Stadtforschung“ des Darmstädter Forschungsschwerpunkts im Campus Verlag erschienen: Martina Löw/Peter Noller/Sabine Stüb (Hrsg.), Typisch Darmstadt. Eine Stadt beschreibt sich selbst, Frankfurt/M. 2010; Jochen Monstadt et al. (Hrsg.), Die diskutierte Region. Probleme und Planungsansätze der Metropolregion Rhein-Main, Frankfurt/M. 2012; Brenda Strohmaier, Wie man lernt, Berliner zu sein. Die deutsche Hauptstadt als konjunktiver Erfahrungsraum, Frankfurt/M. 2014; Hubert Heinelt/Wolfram Lamping, Wissen und Entscheiden. Lokale Strategien gegen den Klimawandel in Frankfurt am Main, München und Stuttgart, Frankfurt/M. 2015.

**14** Vgl. etwa Marlon Barbehöhen et al., Städtische Problem diskurse. Lokalpolitische Sinnhorizonte im Vergleich, Baden-Baden 2015.

hen. Von der Eigenlogik-Forschung geht implizit das Versprechen aus, das strukturierende Prinzip von Orten aufdecken zu können, herausfinden zu können, wie eine Stadt „tickt“. In einer Zeit, in der Ökonomie und Planungswissenschaften schon längst die kulturelle Seite der Stadtentwicklung und die „weichen Standortfaktoren“ entdeckt haben, in der Stadtmarketing und *city branding* so hoch gehandelt werden wie noch nie, muss ein solches Versprechen auch die Förderinstitutionen überzeugen. Die nicht nur im deutschsprachigen Raum, sondern auch in der anglophonen Stadtforschung verstärkt diskutierten Fragen nach der *uniqueness* und *distinctiveness* von Städten haben mit einer öffentlichen Nachfrage zu tun, die auf ökonomische Strategien ebenso zielt wie auf touristische Erlebnisqualitäten und die Inwertsetzung des Lokalen durch kulturelles Erbe; die Frage, wie sich Städte als kulturelle Räume voneinander unterscheiden, wird im Zeichen einer verschärften Städtekonkurrenz und einer hochkompetitiven kommunalen Attraktivitätsbilanzierung immer interessanter. Auch und gerade der Blick in die Geschichte gewinnt dabei neue diagnostische Potenziale: Wenn man verstanden hat, wie es kommen musste, kann man vielleicht auch abschätzen, wie es weitergeht.

### EIGENLOGIK ANNO 1910

Es passt bestens zur Hochkonjunktur der Eigenlogik in der Stadtforschung, dass der Kunsthändler und Publizist Florian Illies 2015 für den Suhrkamp-Verlag einen über hundert Jahre alten, bissig-brillanten Text über die damalige Reichshauptstadt neu herausgegeben hat: Karl Schefflers „Berlin – ein Stadtschicksal“. Aus diesem erstmals 1910 erschienenen Buch ist vor allem der Schlusssatz berühmt geworden: Berlin sei „dazu verdammt: immerfort zu werden und niemals zu sein“. <sup>15</sup> Mit diesem Scheffler-Zitat wurde seither immer wieder begründet, warum diese Stadt so wenig von historischen Traditionen belastet ist, warum sie angeblich fähig ist, sich ständig neu zu erfinden. Schefflers Buch besteht aber aus viel mehr als nur aus dieser Schlusspointe; er schreibt nicht nur über die Berliner Disposition zum Tempo, zur Geschichtslosigkeit und zur

ständigen Veränderung, sondern möchte auch die immanenten Gesetze aufzeigen, nach denen sich seiner Auffassung zufolge Berlin, „dieses hart determinierte Stadtindividuum“, <sup>16</sup> entwickelt hat und die es letztlich auch zu dem gemacht haben, was es dann – 1910 – war. Das Buch dreht sich also nicht nur um das Werden, sondern auch um das Sein dieser Stadt – oder besser gesagt: um die Frage, was das Sein mit dem Werden zu tun hat. Mit dieser Ausrichtung präsentiert sich „Berlin – ein Stadtschicksal“ sozusagen als das auf Berlin gemünzte Eigenlogik-Handbuch des ausgehenden Kaiserreichs.

In seinem Vorwort positioniert der Herausgeber Illies Schefflers Berlin-Klassiker nicht nur als historische Reminiszenz, sondern auch als einen Beitrag zur Frage nach aktuellen Besonderheiten der Berliner Stadtentwicklung und Kulturpolitik. Er unternimmt also gleichsam die Nagelprobe auf Schefflers Behauptung, die Entwicklungslogik Berlins durchschaut zu haben und aus der Vergangenheit auch die Zukunft erklären zu können. Dabei kommt Illies zu dem Schluss: Was Karl Scheffler 1910 schreibt, das gilt tatsächlich „hundert Jahre, zwei Weltkriege, vier deutsche Staatsgebilde später unverändert“. <sup>17</sup> Scheffler sei es gelungen, nicht weniger als die DNA der Stadt freizulegen, die Geschichte und Gegenwart Berlins erklären kann.

Worin also besteht die angebliche DNA Berlins? Wie „tickt“ diese Stadt? Scheffler unternimmt gleich zu Beginn den Versuch, die damalige Reichshauptstadt *mit einem Wort* zu charakterisieren: Berlin ist eine „Kolonialstadt“. Das ist Schefflers Leitmotiv, das über 200 Seiten ausführlich durchdekliniert wird: Berlin war nie natürliches Zentrum, vielmehr Grenzstadt im Übergang zur „östlichen Peripherie der deutschen Kulturzone“, dort wo sich „in schwermütiger Einsamkeit [...] das Acker- und Heideland dahin[dehnt]“. Berlin, so Schefflers Diagnose, hat kaum gewachsene Strukturen, seine Bevölkerung rekrutiert sich zu großen Teilen aus Migrationsbewegungen seit den Kolonistenansiedlungen unter Friedrich II.; im ausgehenden 19. Jahrhundert kamen vor allem aus dem Osten des Deutschen Reiches Hunderttausende von Arbeitsmigranten

<sup>16</sup> Ebd.

<sup>17</sup> Florian Illies, Schicksal als Chance. Zur Bedeutung von Karl Schefflers DNA-Analyse von Berlin, in: Scheffler (Anm. 15), S. 7–15, hier S. 9.

<sup>15</sup> Karl Scheffler, Berlin, ein Stadtschicksal. Herausgegeben und mit einem Vorwort von Florian Illies, Berlin 2015, S. 222.

in die Stadt, über die Scheffler schreibt, sie waren „im wesentlichen Proletarier, die den brennenden Ehrgeiz hatten, Bourgeois zu werden“. Dieses Rasante und „Parvenühafte“ des Lebens, mit aufstiegsorientierten Menschen, die „widerstandsfähig, praktisch, hart und zähe im Daseinskampf“ sind, hat sich Scheffler zufolge in das kulturelle Unbewusste Berlins eingeschrieben. Es hat auch den Stadtgrundriss und die Architektursprache der Stadt geprägt, in der Scheffler „innere Willkür“, „Kleinlichkeit“ und „Unübersichtlichkeit“ sieht. Um dieser „städtischen Formlosigkeit willen“ sei Berlin schon immer „Spielraum für unbegrenzte Möglichkeiten gewesen“.<sup>18</sup> Und Florian Illies spinnt dieses Motiv weiter, wenn er kommentiert: „So sehr ist diese Stadt in die Möglichkeiten verliebt, so wenig in die Wirklichkeiten, daß selbst die Bäcker ‚Brot & Mehr‘ heißen und die Spätkioske ‚Internet & Mehr‘. Es ist einfach nie genug“.<sup>19</sup>

#### ZWISCHEN FEUILLETON UND WISSENSCHAFT?

Von Karl Scheffler 1910 begonnen und von Florian Illies fortgeschrieben, ist hier eine polemische Erzählung über die Stärken und vor allem die Schwächen der alten wie der neuen Berliner Hauptstadtkultur entstanden, eine flotte, feuilletonistische Stilkritik, die sich um die Ansprüche exakter Argumentation nicht weiter scheeren muss. Deshalb darf Illies schließlich auch leichtfertig behaupten: „Man kann dieses ganze alte Buch lesen wie einen Führer durch das neue Berlin“.<sup>20</sup>

Selbstverständlich ist die Zeitdiagnose Schefflers ein bemerkenswertes und stellenweise hellichtiges Stück Literatur, und der Wiedererkennungseffekt einiger Szenen und Szenerien ist durchaus frappierend. Beispielsweise entspricht die unter Klaus Wowereit 2008 lancierte Marketingkampagne „be berlin“ erstaunlich genau der historischen Stadtdiagnose à la Scheffler: Diese Stadt lebt – so der Tenor der Kampagne – von der Veränderung, und sie lebt in der Zukunft; sie ist eine „Stadt der Chancen“. Und der Arbeitstitel für die neue stadthistorische Dauerausstellung im Märkischen Museum lautet – fast als hätte

te Scheffler ihn den Verantwortlichen in die Feder diktiert – „Berlin ist eine Baustelle“. Indizien dieser Art findet man zuhauf: Den permanenten Wandel hat man in Berlin längst als Markenzeichen gesetzt und als Daseinsprinzip verinnerlicht; „[d]ie einzige Tradition, die [hier] hochgehalten wird, ist die der Traditionslosigkeit“,<sup>21</sup> schreibt Illies mit Verweis auf Scheffler.

Aber: Auf lange Sicht können solche Déjà-Vus nicht darüber hinwegtäuschen, dass das heutige Berlin auch vollkommen anders ist als der von Scheffler beschriebene geschmacklos-hässliche, wilhelminische Moloch. Es gibt in den Villenvierteln von Lichterfelde West oder Friedenau, in den Kleingartenanlagen von Spandau oder Weißensee so viele gewachsene Strukturen und so viel biedere Sesshaftigkeit, dass die Baustelle Berlin, in der man sich ständig neu erfindet, weit weg zu sein scheint. Und selbst im Epizentrum dieser Baustelle gibt es vollkommen konträre Wahrnehmungen, wie ein Stadttext des österreichischen Journalisten JM Stim belegt, der nicht etwa das Tempo, sondern die „offenbare Gemächlichkeit“ als Kennzeichen Berlins herausstellt.<sup>22</sup> Die Ungleichzeitigkeit und Diversität von Stadtvierteln, Milieus und Lebensentwürfen macht die Charakterisierung einer ganzen Stadt mittels eines generativen Prinzips durchaus fragwürdig. Ist das „Wesen“ einer Stadt also nicht viel mehr als ein literarischer Trick, den der österreichische Romancier Joseph Roth in einer Reportage über Lemberg einmal entlarvt hat? „Es ist eine große Vermessenheit, Städte beschreiben zu wollen. Städte haben viele Gesichter, viele Launen, tausend Richtungen, bunte Ziele, düstere Geheimnisse, heitere Geheimnisse. Städte verbergen viel und offenbaren viel, jede ist eine Einheit, jede eine Vielheit, jede hat mehr Zeit als ein Berichterstatter, als ein Mensch, als eine Gruppe, als eine Nation“.<sup>23</sup> Sind also der „Habitus der Stadt“, die „kumulative Textur“, das *urban imaginary*, die „Eigenlogik“ weniger ein Fall für die Wissenschaft als vielmehr für schönggeistige Magazine und Städtebände?

**18** Scheffler (Anm. 15), S. 25, S. 26, S. 134, S. 56, S. 29.

**19** Illies (Anm. 17), S. 10.

**20** Ebd., S. 13.

**21** Ebd., S. 11.

**22** JM Stim, Hier ist Berlin. Mit einer Einführung von Tim Mohr, Wien 2011, S. 19.

**23** Joseph Roth, Lemberg, die Stadt (1924), in: ders., Werke in vier Bänden. Herausgegeben und eingeleitet von Hermann Kesten, Bd. 3, Amsterdam 1975, S. 836–840, hier S. 836.

## DIE STADTSOZIOLOGISCHE DEBATTE

Um die „Eigenlogik der Städte“ ist in den vergangenen Jahren eine intensive stadtsoziologische Debatte entbrannt, die an verschiedenen theoretischen Schwachpunkten dieses Konzepts ansetzt, aber auch von einigen Missverständnissen belastet ist.<sup>24</sup> Kritisiert wird zunächst ganz grundsätzlich der homogenisierende, holistische und essenzialistische Zugriff auf Städte, die als „wesensmäßig“ charakterisierbare Einheit gesetzt werden. Städte, so der Einwand, sind zu komplex und zu plural verfasst, um als Ganzes in den Blick genommen werden zu können. Zudem sei nur sehr schwer zwischen lokalen und translokalen Phänomenen zu unterscheiden. Eine Stadt, so etwa der Stadtforscher Hartmut Häußermann, ist nicht als eigenständige Entität, sondern „vielmehr als Verdichtung und Überlagerung von sozialen Beziehungen und Strukturen zu verstehen, die in vielfältiger Weise in nicht-lokalspezifische (allgemeine) gesellschaftliche Strukturen eingebunden sind“.<sup>25</sup>

Verwiesen wird weiter auf den unklaren Handlungsbegriff, der in unzulässiger Weise die Bewohnerinnen und Bewohner einer Stadt über ihre angeblichen „ortstypischen“ Handlungsmuster zusammenfasst und deterministisch fest schreibt; den Habitusbegriff auf ganze Städte zu übertragen, würde überdies bedeuten, die Stadt irreführenderweise als Körper zu denken. Durch die unkritische Orientierung der Eigenlogik-Forschung am Vorhandenen ergebe sich zudem ein Zirkel von Faktizität und Normativität, der durch die Anwendungsorientierung noch verstärkt werde.

Hinzu kommt ein methodologischer Einwand: Kann eine Stadtforschung, die sich für die kulturelle Einzigartigkeit bestimmter Orte interessiert, überhaupt etwas anderes finden als das, was sie ohnehin bereits im Blick hat? Ergibt sich nicht auch hier ein heuristischer Zirkel, wenn die Forschung die Stadt kulturalisiert, um

sie im nächsten Schritt als kulturelles Gebilde zu entdecken?<sup>26</sup>

Diese kritischen Einwände wiegen – einzeln und zusammengenommen – schwer. Eine Forschungsrichtung, die als fundamental unscharf, holistisch, essenzialistisch, deterministisch und kulturalistisch gescholten wird, muss zu ihrer Verteidigung gute Argumente bereithalten. Diese Argumente gibt es. Grundsätzlich ist das Erkenntnisinteresse, das hinter den Konzepten des „Habitus der Stadt“ und der „Eigenlogik der Städte“ steht, schon dadurch berechtigt, dass die holistische, auf das Ganze zielende Stadterfahrung in der Alltagspraxis eine Selbstverständlichkeit ist. Der Philosoph Gernot Böhme schreibt: „Wenn man in einer bestimmten Stadt wohnt oder dorthin als Tourist kommt, so hat man durchaus ein Gefühl dafür, was es heißt, in dieser Stadt zu sein. Eine Stadt ist heute ein Feld ungeheurer Komplexität, und es ist fraglich, ob man sagen kann, dass dieses Komplexes ein Ganzes ausmacht. Gleichwohl, es gibt offenbar diese integrative Erfahrung: Ich bin in dieser Stadt hier“.<sup>27</sup> Mit dem bekannten Thomas-Theorem – „If men define situations as real, they are real in their consequences“<sup>28</sup> – könnte also gesagt werden: Die singuläre Stadt muss zum Gegenstand der Untersuchung gemacht werden, weil sie in Bildern, Texten, Diskursen, Praktiken als singulär verhandelt wird. „The city as a whole“ ist zwar ein Konstrukt, aber auch eine Wirklichkeit im soziologischen Sinne.

Weiter ist an die genuin kulturwissenschaftliche Herkunft dieses Forschungsansatzes zu erinnern, aus der sich seine Potenziale erklären lassen. Die herbe Kritik, die das Eigenlogik-Konzept innerhalb der deutschsprachigen Sozialwissenschaften einstecken musste, hat auch damit zu tun, dass hier ein kulturanalytisches Konzept in die Stadtsoziologie importiert und dort als alternatives soziologisches Theoriegebäude positioniert wurde. Mit ihrem implizit formulierten Anspruch, eine neue Stadtsoziologie zu begrün-

**24** Für einen Überblick vgl. Sibylle Frank et al., Der aktuelle Perspektivenstreit in der Stadtsoziologie, in: *Leviathan. Berliner Zeitschrift für Sozialwissenschaft* 2/2013, S. 197–223.

**25** Hartmut Häußermann, „Soziologie der Städte“. Eine Rezension, in: Jan Kemper/Anne Vogelpohl (Hrsg.), *Lokalistische Stadtforschung, kulturalisierte Städte. Zur Kritik einer „Eigenlogik der Städte“*, Münster 2011, S. 158–171, hier S. 159.

**26** Zu den genannten Kritikpunkten vgl. ebd.

**27** Gernot Böhme, *Die Stadt als Text*. Alfred Döblins Roman *Berlin Alexanderplatz*, in: Heinz Paetzold (Hrsg.), *Integrale Stadtkultur*, Weimar 2006, S. 128–138, hier S. 128.

**28** William I. Thomas/Dorothy Swaine Thomas, *The Child in America. Behaviour Problems and Programs*, New York 1928, S. 572; siehe dazu auch Robert K. Merton, *The Self-Fulfilling Prophecy*, in: ders., *Social Theory and Social Structure*, Glencoe 1959, S. 421–436.



den beziehungsweise einen grundlegenden Paradigmenwechsel einzuleiten, hat Martina Löw den Einspruch der Fachkolleginnen und Fachkollegen geradezu provoziert. Die Möglichkeiten des idiografischen Ansatzes liegen indessen nicht auf dem Gebiet der sozialstrukturellen oder mikrosoziologischen Analyse, sondern im Zugriff auf die kulturelle Gestalt der Stadt, die stilistische Einheit urbaner Repräsentationen und die feldübergreifenden Effekte zwischen unterschiedlichen Phänomenen in einer Stadt, die eine gemeinsame Prägung verraten.

So hat etwa Rolf Lindner den Versuch einer historischen Stadtanthropologie Berlins unternommen und dabei die Besonderheiten der „Berliner Moderne“ herausgearbeitet.<sup>29</sup> Er identifiziert die Elektrizität und die „Begeisterung für das Elektrische“ als Leitthema der Stadtentwicklung wie des kulturellen Imaginären der Stadt: Ausgehend von der Pionierrolle Berlins in Verkehrstechnik und Vergnügungsindustrie, von dem Zusammenhang von Grammophon, Rundfunk und Kinematografie, von AEG und Electrola, von OSRAM und Lunapark, kann er zeigen, wie Berlin zur Hauptstadt der Populärmoderne geworden ist.

Die Studie hat etwas von der suggestiven Stringenz, die schon Schefflers Berlin-Buch auszeichnet. Und doch: Dinge, die zuvor als simple Klischees erschienen, erweisen sich so als ein komplexes Ineinander lokalspezifischer Bilder, Repräsentationen und Praktiken, das sich der Analyse öffnet. Diese ist freilich nicht im Sinne einer empirischen Rekonstruktion eines Stadtganzen zu verstehen, sondern eher als gestalttheoretisch fundiertes Nachzeichnen dominanter und wirkmächtiger Entwicklungen und Stadterzählungen. Hier liegt die Crux der gesamten eigenlogischen Stadtforschung: Man muss ihr zunächst einmal verzeihen, dass sie gängige Bilder reproduziert, weil es ihr gerade darum geht, die kumulative Verfestigung von Stadtwahrnehmungen zur städtischen Eigenart nachzuvollziehen. Ohne eine Portion von heuristischem Essentialismus kommt man an dieses Phänomen nicht heran.

Von Bedeutung ist auch, dass es sich bei den Überlegungen zum Stadthabitus um ein Konzept handelt, das eine historische Perspektive ver-

langt. Auch hier kommt es zu Verständigungsschwierigkeiten mit Fraktionen der etablierten Stadt- und Regionalsoziologie, die eine gewisse Distanz zu historisch-genealogischen Zugängen halten. Wer sich für die Idiografie der Städte interessiert, hat es unweigerlich mit der Kopräsenz des Vergangenen im Gegenwärtigen zu tun, wie sie Sigmund Freud einmal am Beispiel Roms hervorgehoben hat. In seinem „Unbehagen in der Kultur“ formuliert er 1930 die „phantastische Annahme, Rom sei nicht eine menschliche Wohnstätte, sondern ein psychisches Wesen von ähnlich langer und reichhaltiger Vergangenheit, in dem also nichts, was einmal zustande gekommen war, untergegangen ist, in dem neben der letzten Entwicklungsphase auch alle früheren noch fortbestehen“.<sup>30</sup> Freuds Analogie von Stadtgeschichte und Lebensgeschichte folgt einem Grundgedanken seiner psychoanalytischen Theorie und geht davon aus, dass das Vergangene – im psychischen Apparat wie im urbanen Gefüge – zwar stets bearbeitet und umgewandelt wird, aber nie ganz ausgelöscht werden kann. Im Gedächtnis und der materiellen Struktur der Stadt haben sich demzufolge historische Erfahrungen, Einstellungen und Gewohnheiten sedimentiert, die – als „Dauerzüge“ im Sinne René Königs – fortwirken und untersucht werden können. Der niederländische Schriftsteller Cees Nooteboom schreibt in einem Essay: „Woraus besteht eine Stadt? Aus allem, was in ihr gesagt, geträumt, zerstört, geschehen ist. Aus dem Gebauten, dem Verschwundenen, dem Geträumten, das nie verwirklicht wurde. [...] Es lebt fort in Archiven, Gedichten, in Straßennamen und Sprichwörtern, in Wortschatz und Tonfall der Sprache“.<sup>31</sup>

Solche literarischen Hinweise zur Hermeneutik der Städte klingen überzeugend – und dennoch ergeben sich hier noch einmal methodologische Einwände: Wie kann man der Gefahr entgehen, dass Stadtforschung zur impressionistischen Indizien- und Anekdotensammlung verkommt? An diesem Punkt ist die idiografische Forschung weiterzudenken. So muss die Eigenart

<sup>29</sup> Rolf Lindner, *Berlin, absolute Stadt. Eine kleine Anthropologie*, Berlin 2016.

<sup>30</sup> Sigmund Freud, *Das Unbehagen in der Kultur* (1930), in: ders., *Gesammelte Werke XIV: Werke 1925–1931*, Frankfurt/M. 1999, S. 419–506, hier S. 427.

<sup>31</sup> Cees Nooteboom, *Die Form des Zeichens, die Form der Stadt*, in: ders., *Die Dame mit dem Einhorn. Europäische Reisen*, Frankfurt/M. 2000, S. 9–18, hier S. 11 f.

der Städte immer auch als Schauplatz von Auseinandersetzungen zwischen konkurrierenden Deutungsinstanzen verstanden werden: Wer bezieht sich in welcher Weise auf die Stadt? Welche Einsätze und Strategien sind dabei im Spiel? Wer hat die Diskurshoheit, um bestimmte Stadtbilder zu etablieren? Und wo werden herrschende Stadtbilder konterkariert oder gebrochen? Anstatt – wie es zuweilen geschieht – beliebige Untersuchungsausschnitte als Indizien für „die“ Eigenlogik einer Stadt zu lesen, ohne die Auswahl dieser Ausschnitte genauer zu begründen, wären die Funktionsweisen eigenlogischer Strukturen und Argumentationen innerhalb gesellschaftlicher Teilfelder – etwa in Kunst, Sport, Kulinarik oder Städtebau – zu verfolgen und als Praktiken des *placemaking* sichtbar zu machen.

Der Begriff der „Eigenlogik“ klingt dabei viel zu zwingend. Eine logische, folgerichtige Entwicklungsdiagnose einer Stadt aus ihren immanenten Gesetzen heraus ist letztlich – Scheffler zum Trotz – nur schwer vorstellbar. Was sich aber zu entdecken lohnt, ist eine Art von „kultureller Tiefengrammatik“ der Städte, an der viele Akteurinnen und Akteure mitschreiben und die – weitab von allem Determinismus – verständlicher macht, warum Rio de Janeiro nicht São Paulo ist, Neapel nicht Mailand und Heidelberg nicht Mannheim, und wie es kommt, dass wir mit all diesen Städten ganz bestimmte Vorstellungen verbinden.

### NORMATIVE URBANITÄT?

Ein weiteres – noch ungelöstes – Problem hat mit blinden Flecken der Forschung zu tun. Das normative Modell von Urbanität, das der hiesigen kulturwissenschaftlichen Auseinandersetzung mit Städten vielfach noch zugrunde liegt, ist die klassische europäische oder europäisch geprägte Metropole mit reicher kultureller Tradition. Dass es einen „Mythos von Paris“<sup>32</sup> gibt, gehört fast schon zum Alltagswissen – aber wo ist der Mythos von Bad Hersfeld oder Östersund? Es leuchtet ein, dass Los Angeles ein Zentrum ganz spezifischer kultureller Ökonomien ist – aber wie sieht es diesbezüglich in Tulsa und Minneapolis aus? Und wie verhält es sich mit den Metropolen in Asien und Afrika, die sich den Regeln westli-

cher Imageproduktion auf der Basis historischer Tradition überhaupt verweigern – darunter einige der größten Städte der Erde wie Lagos, Dhaka oder Manila? Ist also die Idiografie der Städte ein eurozentrisches Unternehmen mit verengtem Urbanitätsbegriff?

Auch im Hinblick darauf wäre eine Forschungsstrategie sinnvoll, die nicht nur die kulturelle Gesamtgestalt der Stadt im Blick hat, sondern auf die Ebenen der Aushandlung von Ort und Lokalität zielt. Vermutlich sind die begrifflichen Instrumente von Habitus und Eigenlogik hier zu grobmaschig, da sie auf langfristige ökonomische Prozesse der Stadtentwicklung und urbane Imageproduktionen zielen, wie sie in Großstädten der westlichen Welt vorzufinden sind. Ortsspezifische Prägungen sowie lokalistische Diskurse und Praktiken wären aber auch in Klein- und Mittelstädten sowie in den außereuropäischen Mega-Cities zu untersuchen – nicht nur, aber auch mit idiografischen Methoden. Die theoretische und methodologische Debatte über diesen neueren Zweig der Stadt- und Städteforschung ist sicherlich noch nicht beendet.

### JENS WIETSCHORKE

ist Akademischer Rat am Institut für Volkskunde/ Europäische Ethnologie der Ludwig-Maximilians-Universität München und arbeitet zurzeit als Heisenberg-Stipendiat der Deutschen Forschungsgemeinschaft am Institut für Europäische Ethnologie der Universität Wien.

[jens.wietschorke@univie.ac.at](mailto:jens.wietschorke@univie.ac.at)

<sup>32</sup> Karlheinz Stierle, *Der Mythos von Paris. Zeichen und Bewusstsein der Stadt*, München–Wien 1993.

# KLEINE GESCHICHTE DER EUROPÄISCHEN STADT

*Dieter Schott*

Im Jahr 800 lebten auf dem Gebiet der späteren Bundesrepublik im Durchschnitt vier bis fünf Menschen auf einem Quadratkilometer – heute sind es 229.<sup>01</sup> Städte existierten kaum; zwischen Wäldern und Sümpfen lagen nur in besonders begünstigten Flusstälern Siedlungsinseln. Allein entlang des Rheins und der Mosel gab es eine Reihe von früheren Römerstädten wie Trier, Straßburg oder Köln, in denen durch den Bischof als Stadtherr eine gewisse Kontinuität der Stadtgestalt gewahrt worden war.<sup>02</sup> Anders sah es in Italien, im südlichen Frankreich und in Spanien aus, wo der Zusammenbruch der römischen Herrschaft nicht in gleichem Maße zu einem Kollaps des stadt-basierten Gesellschaftssystems geführt hatte.

Östlich des Rheins und nördlich der Seine hatte die fränkische Eroberung zum Aufbau eines neuen landbasierten feudalen Gesellschaftssystems geführt, das primär auf die Versorgung eines Herren und dessen Familie und Gefolgschaft ausgerichtet war. Erst nachdem sich dieses System stabilisiert hatte, Bedrohungen von außen erfolgreich abgewehrt werden konnten und allmählich landwirtschaftliche Überschüsse entstanden, machte sich ein Bedarf an Städten bemerkbar. Städte erwachsen meist nicht aus landwirtschaftlichen Dörfern, sondern entwickelten sich an besonderen Standorten, an sogenannten Gunstlagen, wo die Topografie Händler und Reisende zur Nutzung einer bestimmten Flussfurt oder eines Bergpasses zwang. Diese Gunstlage wurde von Herren ausgenutzt, indem sie von Reisenden, die Flussfurt oder Bergpass passieren wollten, einen Wegezoll, später dann ein Brückengeld verlangten. Häufig etablierten die geistlichen oder weltlichen Herren in der Nähe dieser Orte einen befestigten Sitz mit Handwerkern für ihre Haushaltung. Zur Versorgung der Handwerker, aber auch zum Austausch mit den durchziehenden Händlern, entstand ein Markt, der von den Herren rechtlich privilegiert wurde; sie verboten, in anderen Dörfern im Umkreis Markt zu halten.<sup>03</sup>

Um den Markt und die Häuser der Handwerker und Herren zu schützen, wurde eine Befestigung aus hölzernen Palisaden und Erdwällen errichtet, die im Laufe der Jahrhunderte durch eine steinerne Mauer mit Türmen, Zinnen und Toren ersetzt wurde.

Viele Städte waren also zunächst „Großburgen“, wie auch der Namenszusatz „-burg“ älterer deutscher Städte wie Augsburg oder Regensburg zeigt.<sup>04</sup> Die Bewohner der „Großburgen“ waren keineswegs persönlich frei, sondern in unterschiedlichen Graden von den jeweiligen Stadtherren abhängig. Erst im späten 11. Jahrhundert begann die Herausbildung einer „Stadtgemeinde“ aus freien Bürgern, die sich zur Vertretung ihrer gemeinsamen Interessen zusammenschlossen. Zu Beginn des sogenannten Investiturstreits über die Besetzung geistlicher Ämter durch weltliche Machthaber öffneten die Bürger der Stadt Worms 1073 Kaiser Heinrich IV. die Tore ihrer Stadt und vertrieben ihren Stadtherrn, den Bischof, der sich gegen den Kaiser gestellt hatte. Als Gegenleistung verließ der Kaiser 1074 den Wormser Bürgern das erste an eine Stadt gerichtete Privileg, das Worms weitgehende Freiheit von Reichszöllen sicherte.<sup>05</sup> In anderen rheinischen Städten, etwa in Köln 1076, folgten ähnliche Konflikte zwischen Stadtgemeinde und Stadtherren, in denen die Stadt dem Kaiser ihre Unterstützung zusicherte und dafür weitergehende Selbstverwaltungsrechte erhielt sowie ein höheres Maß an persönlicher Freiheit für die Stadtbürger zugestanden bekam. Wie Franz Irsigler betont, „beginnt [um 1100] eine neue Epoche des europäischen Städtewesens“.<sup>06</sup>

## ENTWICKLUNG DES EUROPÄISCHEN STÄDTENETZES

Wirtschaftlicher und demografischer Kontext der neuen Epoche war eine langfristige Expansion der Bevölkerung und des Siedlungsraums in großen Teilen Europas bis ins frühe 14. Jahrhun-

dert. Begünstigt von einer Klimaerwärmung und gestützt durch technische Verbesserungen stiegen die landwirtschaftlichen Erträge. Das Land um die Siedlungen wurde gerodet, später dann auch mitten in den Wäldern; Sümpfe wurden trockengelegt. Zu diesem Landesausbau gehörte auch die sogenannte Ostkolonisation, die Anlage von Dörfern und Städten in von Slawen bewohnten Gebieten östlich der Elbe. Weil die Stadtherren im Zuge dieser Expansion beobachtet hatten, dass Städte lukrativ waren, setzten seit dem frühen 12. Jahrhundert systematische Gründungen von Städten ein, bei denen die Stadtherren diese „Gründungsstädte“ mit umfangreichen Privilegien ausstatteten.

Das bekannteste Beispiel in Westdeutschland ist Freiburg im Breisgau. 1120 versprach Graf Konrad von Zähringen allen Siedlungswilligen einen Bauplatz, Frieden und Wegesicherheit in seinem Territorium, Schadensersatz, falls jemand dort beraubt werden sollte, und Zollfreiheit. Er gewährte den sich zu einer Schwureinung (*coniuratio*) zusammengeschlossenen Bürgern das Recht auf freie Wahl ihres Vogts und Pfarrers und sicherte ihnen zu, dass ihre Streitigkeiten nach dem „Recht aller Kaufleute, besonders der Kölner“ verhandelt werden sollten.<sup>07</sup> Die Gründung „Freiburg“ war recht erfolgreich, der Silberbergbau im nahen Schwarzwald, die Lage an einem Fernhandelsweg und am Rande der fruchtbaren Rheinebene machten die Stadt schnell zu einem regionalen Handelszentrum im Raum zwischen Bodensee und Straßburg.

So entstand im Verlauf des 12. und 13. Jahrhunderts in Europa eine vielfach gegliederte Stadtlandschaft, die in Grundzügen die bis heute

vorfindliche Siedlungsstruktur prägte: Der größte Teil der aktuellen europäischen Städte wurde in der Wachstumsperiode zwischen 1100 und 1350 gegründet.<sup>08</sup> Allerdings blieb der Grad der Verstädterung noch relativ gering; im europäischen Durchschnitt wohnten etwa 10 bis 15 Prozent der Menschen in Städten, wobei hier große Unterschiede zwischen Regionen wie Norditalien und Flandern mit 30 bis 40 Prozent Stadtbewohnern, aber auch sehr gering urbanisierten Landstrichen in Nord- und Osteuropa mit nur 3 bis 4 Prozent vorlagen.<sup>09</sup> Norditalien und Flandern waren in dieser Periode die europäischen Führungsregionen in gewerblicher Entwicklung und Warenkultur. In Norditalien hatten Städte wie Venedig, Mailand, Genua und Florenz bereits um die 100 000 Einwohner; in Flandern dominierten große Städte wie Brügge, Gent und Ypern.<sup>10</sup> Venedig und Genua importierten Luxuswaren wie edle Tuche, Waffen und Gewürze aus dem Orient und verteilten diese weiter in Europa. Ab etwa 1280 nutzten die italienischen Kaufleute dafür den Seeweg durch die Straße von Gibraltar rund um Portugal und Spanien mit dem Ziel, die bevölkerungsstarken Regionen im Nordwesten Europas zu erreichen. Brügge wurde zum wichtigsten Handelspartner für die Italiener und erlebte als Gegenstück zu Venedig in Nordwesteuropa eine längere Blütezeit.<sup>11</sup>

Die größeren europäischen Städte waren im Hoch- und Spätmittelalter in ein weiträumiges Handelsnetz eingebunden und erschienen als Teile von Netzwerken, die häufig von einer „Gateway-City“, meist am Meer gelegen, dominiert und geprägt waren. Solche „Gateways“ waren etwa Venedig, Genua und Brügge, aber auch London. Gab es durch Kriege oder Naturkatastrophen Probleme auf bestimmten Handelsrouten, sortierte sich das Netzwerk neu. Die Zugehörigkeit zu diesen Netzwerken war meist nicht

**01** Vgl. Friedrich-Wilhelm Henning, *Das vorindustrielle Deutschland 800 bis 1800*, Paderborn 1977<sup>3</sup>, S. 19; Dieter Schott, *Europäische Urbanisierung (1000–2000). Eine umwelthistorische Einführung*, Köln–Weimar–Wien 2014, S. 28.

**02** Vgl. Edith Ennen, *Die europäische Stadt des Mittelalters*, Göttingen 1987<sup>4</sup>, S. 31–44.

**03** Vgl. Felicitas Schmieder, *Die mittelalterliche Stadt*, Darmstadt 2005, S. 14–32.

**04** Vgl. Peter Johannek, *Die Mauer und die Heiligen. Stadtvorstellungen im Mittelalter*, in: Wolfgang Behringer/Bernd Roock (Hrsg.), *Das Bild der Stadt in der Neuzeit 1400–1800*, München 1999, S. 26–38.

**05** Vgl. Schmieder (Anm. 3), S. 70f.

**06** Franz Irsigler, *Über Stadtentwicklung. Beobachtungen am Beispiel von Ardes*, in: *Zeitschrift für Archäologie des Mittelalters* 11/1983, S. 7–19, hier S. 9.

**07** Vgl. Schmieder (Anm. 3), S. 84f.

**08** Vgl. Heinz Stob, *Stadtformen und städtisches Leben im späten Mittelalter*, in: ders. (Hrsg.), *Die Stadt. Gestalt und Wandel bis zum industriellen Zeitalter*, Köln u. a. 1985, S. 151–190, hier S. 151.

**09** Vgl. Peter Clark, *European Cities and Towns, 400–2000*, Oxford u. a. 2009, S. 34.

**10** Vgl. David Nicholas, *Urban Europe 1100–1700*, Basingstoke 2003, S. 19f.

**11** Vgl. Mark Girouard, *Die Stadt. Menschen, Häuser, Plätze. Eine Kulturgeschichte*, Frankfurt/M.–Wien 1992, S. 85–100; Wim Blockmans, *Brügge als europäisches Handelszentrum*, in: Valentin Vermeersch (Hrsg.), *Brügge und Europa*, Antwerpen 1992, S. 41–56.

politisch bestimmt; auch die berühmte Hanse, anfänglich um den Ostseehandel konzentriert, war nie ein fester Block.<sup>12</sup>

Aber nicht alle Städte waren Fernhandelsstädte. Die primäre Funktion der meisten kleinen und mittleren Städte war die eines agrarischen Absatzmarktes für ein kleineres oder größeres Umland sowie die Versorgung dieses Umlands mit gewerblichen Waren und spezialisierten Dienstleistungen. Für größere Teile Europas hat sich das Modell des Geografen Walter Christaller bewährt, der von einem hierarchisch gestuften System „zentraler Orte“ ausgeht, wobei in dem zentralen Ort höchster Stufe praktisch alle Arten von Waren und Dienstleistungen verfügbar sind, während auf der niedrigsten Stufe nur die Waren des täglichen Bedarfs angeboten werden.<sup>13</sup>

## ÜBERGANG ZUR NEUZEIT

Die Verstärkung Europas im Sinne eines wachsenden Anteils städtischer Bevölkerung erfolgte in längeren, immer wieder durch katastrophale Einbrüche unterbrochenen Schüben. Die erste große Zäsur war die Pest ab Mitte des 14. Jahrhunderts, der allerdings schon eine Klimaverschlechterung und, davon ausgelöst, Hungersnöte vorausgegangen waren. Die Pestzüge von 1348 bis 1383 sorgten für einen dramatischen Einbruch der Bevölkerungszahl um etwa ein Drittel, wobei die Verluste in den Städten häufig noch deutlich höher waren. Allerdings ging es den überlebenden Städtern, nachdem sich die Verhältnisse stabilisiert hatten, deutlich besser als zuvor. Arbeitskräfte waren nach dem Massensterben gefragt, und strebsame Handwerker konnten leicht eine Meisterwitwe finden, sich selbstständig machen und günstig eines der vielen leerstehenden Häuser erwerben. Dass sich der Lebensstandard der städtischen Bevölkerung nach der Pest erhöhte, zeigt etwa der deutlich höhere Fleischkonsum. Auf dem Land verursachte die Pest dagegen wegen des Verlustes an Konsumenten eine tiefe

strukturelle Krise der Landwirtschaft. Weil die Städte mit höheren Löhnen und freiheitlicheren Lebensbedingungen attraktiv waren, erreichten viele bereits im letzten Drittel des 15. Jahrhunderts wieder ihren Bevölkerungsstand von vor der Pest.<sup>14</sup>

Der zweite, insbesondere auf dem Gebiet des Heiligen Römischen Reiches spürbare Bevölkerungseinbruch kam mit dem Dreißigjährigen Krieg 1618 bis 1648. Auch hier lag neben der Kriegswirkungen eine Ressourcenkrise zugrunde; der wirtschaftliche Aufschwung ab etwa 1470 und die damit verbundene Bevölkerungsentwicklung hatte zu Beginn des 17. Jahrhunderts zu einer Situation vielfacher Knappheit geführt. Sich häufende Missernten in der „kleinen Eiszeit“, aber auch zunehmende Versuche der Obrigkeit, mit Heiratsbeschränkungen oder Ausweisungen des umfangreichen „fahrenden Volkes“ dem demografischen Druck zu begegnen, sprechen für eine solche Annahme. Andererseits gab es auch Regionen wie die Niederlande, die im 17. Jahrhundert ihr „goldenes Zeitalter“ erlebten.<sup>15</sup>

Der Übergang zur Epoche der Neuzeit, gemeinhin verbunden mit der Erfindung des Buchdrucks, der Entdeckung der Neuen Welt und der Reformation, war zunächst auf der Ebene der einzelnen Städte kaum spürbar gewesen, brachte mittelfristig aber tiefgreifende Veränderungen. So stellte etwa die Verbreitung mauerbrechender Artillerie den Charakter von Städten als „Großburgen“ infrage. In Reaktion auf die neue Waffentechnik mussten Städte ihr komplettes Befestigungssystem umbauen: An die Stelle hoher Mauern und Türme trat ein mehrfach gestaffeltes System von Bastionen, die verhindern sollten, dass die feindliche Artillerie ernsthaften Schaden in der Stadt anrichtete. Nur die reichsten Städte konnten es sich leisten, diese aufwändigen Befestigungssysteme zu bauen; zugleich hemmten sie das weitere räumliche Wachstum der Städte. Im Hoch- und Spätmittelalter konnten die Mauern einfach übersprungen, abgerissen oder in Häuser integriert werden. In vielen heutigen Stadtgrundrissen lässt sich der Verlauf aufgegebener

**12** Vgl. Schott (Anm. 1), S. 58–64; Paul Hohenberg/Lynn H. Lees, *The Making of Urban Europe, 1000–1994*, Cambridge, M.A. u. a. 1995, S. 59–73.

**13** Vgl. Kersten Krüger, *Kreis und Sechseck – die Modelle räumlicher Ordnung von Johann Heinrich von Thünen und Walter Christaller im Vergleich*, in: Thünen-Museum Tellow (Hrsg.), *Das Thünensche Erbe im Spannungsfeld zwischen Globalisierung und Regionalisierung*, Tellow 2008, S. 77–89; Heinz Heineberg, *Stadtgeographie*, Paderborn u. a. 2001, S. 90.

**14** Vgl. Clark (Anm. 9), S. 35 f.

**15** Vgl. Heinz Schilling, *Die Stadt in der frühen Neuzeit*, München 2004<sup>2</sup>, S. 10–13; Jan de Vries, *The First Modern Economy. Success, Failure and Perseverance of the Dutch Economy, 1500–1815*, Cambridge 1997; Franz Mauelshagen, *Klimageschichte der Neuzeit*, Darmstadt 2010, S. 91 f.

Mauern in Straßenverläufen oder Grünanlagen noch gut ablesen. Das Bastionssystem war dagegen räumlich so ausgreifend, dass eine organische Entwicklung der Städte nicht mehr möglich war. Es kam daher in vielen mit Bastionen umgebenen Städten zu einer problematischen inneren Verdichtung.

Die Territorialstaaten, die mit Beginn der Neuzeit unterhalb der Reichsebene in wachsendem Maße eine staatliche Verwaltung aufbauten, schufen neue Hierarchien im Städtewesen und neue Städtetypen. Die Residenzstädte der Fürsten wurden zunehmend zu Hauptstädten ausgebaut mit zentralen Einrichtungen wie Ministerien, Marställen (fürstliche Pferdeställe), Bibliotheken und Sammlungen. Neben die traditionellen Kaufmanns- und Bürgerstädte wie Köln, Nürnberg oder Leipzig traten nun neue Hauptstädte wie München, Dresden, Berlin oder Wien. Und die Bedürfnisse der Territorialherren erforderten weitere Städtetypen, etwa die Bergstädte, um mineralische Ressourcen auszubeuten, wie Freiberg oder Joachimsthal im Erzgebirge, oder Universitätsstädte wie Tübingen, Marburg oder Göttingen zur Ausbildung von Pfarrern und Landesbeamten. Schließlich führte die militärtechnische Entwicklung dazu, dass spezielle Festungsstädte wie etwa Wesel gebaut wurden.

Der europäische Aufbruch zu weltweitem Handel und der Aufbau von großen Kolonialreichen veränderten die europäische Städtelandschaft abermals. Weil sich die wirtschaftlichen Schwergewichte an den Atlantik verschoben, verlor die Hanse erheblich an Bedeutung; Städte wie Lübeck stagnierten, während insbesondere die Niederlande mit ihrer moderner Schiffsproduktion und Landwirtschaft im 17. Jahrhundert zur dominierenden Handelsnation wurden. Amsterdam übernahm die Rolle als führendes Handels-, Verteilungs- und Kapitalzentrum des nordwestlichen Europas, die Brügge im Spätmittelalter und Antwerpen im 16. Jahrhundert gespielt hatte, bis es im 18. Jahrhundert von London abgelöst wurde. Zuvor war Amsterdam die modernste Stadt Europas; in ihrer physischen Gestalt mit Grachten und Kanälen kompromisslos auf Umschlag und Handelsverkehr ausgelegt, zeigte die Stadt in einer Zeit des religiösen Fanatismus auch religiösen Minderheiten gegenüber eine tolerante Haltung. Mithilfe rigider Stadtplanung wurde versucht, die problematischen Effekte des starken Wachstums im Zaum zu halten. So war es ein

kleines Wunder, dass diese „Weltmetropole im Sumpf“ überhaupt gebaut werden konnte. Weil der Untergrund kein stabiles Fundament bietet, mussten für alle größeren Bauten Pfahlröste errichtet werden, für die die Niederlande regelmäßig große Fuhren von Bauholz aus dem Schwarzwald bezogen. Das prächtige Amsterdamer Rathaus, jetzt das holländische Königsschloss, steht auf einem unterirdischen Wald von 13659 Pfählen aus Schwarzwaldtannen.<sup>16</sup>

## DOMINANZ DER HAUPTSTÄDTE

Im Laufe des 17. Jahrhunderts schoben sich die Hauptstädte der beiden mächtigsten Nationalstaaten, London und Paris, an die Spitze der europäischen Städtehierarchie. Um 1700 lebten 500000 Menschen, über 11 Prozent der englischen Bevölkerung, in London, um 1550 waren es erst 2,5 Prozent gewesen.<sup>17</sup> Bis 1800 war London durchgehend mindestens zehnmals so groß wie die nächstkleinere englische Stadt. Allerdings war das Leben in London weder besonders angenehm noch gesund; die Hauptstadt war, wie praktisch alle größeren Städte zu dieser Zeit, ein volksverschlingender Moloch, ein Massengrab. Nur durch die jährliche Zuwanderung im Umfang einer Kleinstadt von 8000 Einwohnern konnte London sein Wachstum aufrechterhalten. Aber die Stadt bot trotz ungesunder Lebensbedingungen den Zuwanderern dank der hohen Löhne – 50 Prozent über dem Landesdurchschnitt – und der differenzierten Gewerbestruktur unvergleichliche Chancen auf Arbeit und Einkommen. Neben Landarbeitern aus dem Umland und Lehrlingen aus dem ganzen Land, die die zunftfreie Wirtschaft außerhalb der City of London schätzten, fand es auch der Adel zunehmend notwendig, in London zumindest für Teile des Jahres, während das Parlament tagte, präsent zu sein. Das Parlament wurde nicht nur immer wichtiger als Forum zur Aushandlung von Kompromissen unter den Eliten des Landes, diese Eliten amüsierten sich nach getaner Arbeit auch auf Bällen und

<sup>16</sup> Vgl. Girouard (Anm. 11), S. 156–162; Dietrich Ebeling, *Der Holländerholzhandel in den Rheinlanden. Zu den Handelsbeziehungen zwischen den Niederlanden und dem westlichen Deutschland im 17. und 18. Jahrhundert*, Stuttgart 1992.

<sup>17</sup> Vgl. Francis Sheppard, *London. A History*, Oxford 1998, S. 127.

bei Theateraufführungen, versuchten, ihre Söhne und Töchter mit den „richtigen“ Familien zusammenzubringen. Die Präsenz des Adels prädestinierte die Hauptstadt auch dazu, kulturell und stilistisch den Ton für das ganze Land anzugeben.

In Paris war die gestalterische Rolle des Königtums ungleich stärker ausgeprägt als in London. In der Pariser Stadtgestaltung zeigen sich langfristige Großprojekte, wie etwa der Bau einer Königsachse vom Louvre bis hin zum Arc de Triomphe über die Champs Elysees, an der über 150 Jahre gearbeitet wurde.<sup>18</sup> Der absolutistische Anspruch der französischen Könige im 17. und 18. Jahrhundert, den Staat selbst zu verkörpern, veranlasste Ludwig XIV. in den 1680er Jahren, einen neuen repräsentativen Regierungssitz außerhalb von Paris zu schaffen. Versailles wurde europaweit zum bewunderten Muster einer idealen Königsresidenz und inspirierte zahlreiche Schloss- und Stadtanlagen auch deutscher Territorialfürsten wie etwa Karlsruhe, Mannheim und Ludwigsburg. Allerdings hat sich das Modell einer räumlichen Trennung zwischen Regierungssitz des Monarchen und Hauptstadt mit Ministerien, Ständeversammlungen und kulturellen Einrichtungen in Europa fast nirgends langfristig behauptet.

Im Reich folgte im 17. und 18. Jahrhundert auf den Aufstieg der Hauptstädte ein relativer Bedeutungsverlust der Reichsstädte. Allerdings verlieh die Reformation im Binnenraum der Städte der städtischen Obrigkeit eine gesteigerte Bedeutung, denn in den mehrheitlich protestantischen Reichsstädten wurde der Rat nun auch religiöse Autorität; weil Klöster und Spitäler säkularisiert wurden, übernahm der Rat die Verantwortung für Armenfürsorge, Kranken- und Bildungswesen und sah sich damit für Wohl und Wehe der Bevölkerung noch umfassender zuständig als zuvor. Gleichzeitig entwickelte sich der Rat zu einer immer stärker gegen unten abgeschlossenen Hierarchie: Der Aufstieg aus der breiten Bevölkerung in die „ratsfähigen Geschlechter“ wurde zur absoluten Ausnahme, und eine gewisse Erstarrung dieser kollektiven Herrschaft setzte ein.<sup>19</sup> Die große, von Napoleon angestoßene

territoriale Flurbereinigung mit dem Reichsdeputationshauptschluss von 1803 beendete dann die Geschichte der meisten Reichsstädte, die als Landstädte „mediatisiert“, das heißt, in die deutlich vergrößerten Territorien wie Baden, Württemberg, Bayern und Hessen integriert wurden. Nur die großen Hansestädte Hamburg, Bremen, Lübeck und die Messestadt Frankfurt am Main konnten ihre politische Autonomie zunächst noch wahren.

## STÄDTE IM ZEICHEN DER INDUSTRIALISIERUNG

Noch wichtiger für die physische Struktur der Städte und ihr Funktionieren als soziale Systeme wurde die Industrialisierung. Mit dem Einzug von Fabriken, Lagerhäusern und Bahnhöfen wurde die herkömmliche physische Struktur von Städten beseitigt, wo Gewerbe meist in das einzelne Haus – man arbeitete und wohnte unter einem Dach – integriert gewesen war. Die in Manchester entstehenden Viertel aus Lagerhäusern und Fabriken, fast ohne Wohnbevölkerung, prägten mit qualmenden Schloten ähnlich wie die ausgedehnten Arbeiterviertel das neue Bild der Industriestadt.<sup>20</sup> Weil sich die höheren Schichten den negativen Aspekten der Industrialisierung, insbesondere der Luftverschmutzung, entzogen, war die Industriestadt scharf sozial segregiert und schien den von Marx und Engels diagnostizierten Klassengegensatz auch sozialräumlich zu bestätigen. Insbesondere dort, wo die Industrie sich an natürlichen Ressourcen orientierte (Wasserkraft, Kohle), entstanden ganze Industrieagglomerationen wie das Ruhrgebiet, das oberschlesische Kohlenrevier, das „Black Country“ bei Birmingham oder die Textilstädte im Umfeld von Manchester. Innerhalb der Städte waren die lokalen Einrichtungen der Bevölkerungsverdichtung nicht gewachsen, die gesundheitliche Situation verschlechterte sich dramatisch, was insbesondere in großen Krankheitswellen wie den Choleraepidemien, die seit 1831 immer wieder europäische Städte heimsuchten, zum Ausdruck kam.<sup>21</sup>

**18** Vgl. Wolfgang Braunfels, *Abendländische Stadtbaukunst. Herrschaftsform und Baugestalt*, Köln 1991<sup>6</sup>, S. 278–282.

**19** Vgl. Ulrich Rosseaux, *Städte in der Frühen Neuzeit*, Darmstadt 2006; Heinz Schilling, *Die Stadt in der Frühen Neuzeit*, München 1993.

**20** Vgl. Clemens Zimmermann, *Die Zeit der Metropolen. Urbanisierung und Großstadtentwicklung, Frankfurt/M. 1996*, S. 39–71; Schott (Anm. 1), S. 193–221.

**21** Vgl. Richard J. Evans, *Tod in Hamburg. Stadt, Gesellschaft und Politik in den Cholera-Jahren 1830–1910*, Reinbek 1991.

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts waren die großen Metropolen London und Paris, aber auch viele Industriestädte in einer von Zeitgenossen als existenzbedrohend wahrgenommenen Krise. Als Antwort entwickelte sich zum einen in Großbritannien das sogenannte Public Health Movement, das eine systematische Verbesserung der gesundheitlichen Situation in den britischen Städten durch Einrichtung zentraler Wasserversorgungssysteme sowie Abfuhr der Fäkalien und Schmutzstoffe durch Kanalisation und Müllabfuhr vorsah. Ab 1848 wurde durch gesetzliche Maßnahmen sowie durch den aufwändigen Bau der Londoner Kanalisation dieses Programm in die Tat umgesetzt.<sup>22</sup> Mit einer gewissen Zeitverzögerung folgten die meisten kontinentaleuropäischen Städte diesem Vorbild. Die zweite Reaktion war vor allem mit der Stadt Paris verbunden. Dort ließ der im Gefolge der 1848er Revolution an die Macht gelangte Kaiser Napoleon III. durch seinen Präfekten für Paris, Georges Haussmann, die französische Hauptstadt tiefgreifend umgestalten durch Abriss ganzer Viertel, den Bau neuer großzügiger Boulevards, durch Kanalisation und Anlage großer Grünflächen.<sup>23</sup> Diese „Haussmannisierung“ wurde in ästhetischer Hinsicht zum Vorbild für viele andere europäische, aber auch amerikanische Städte und inspirierte nachdrücklich die wissenschaftliche Stadtplanung, die sich als neue ingenieurwissenschaftliche Disziplin an deutschen technischen Hochschulen ab den 1870er Jahren entfaltet.<sup>24</sup>

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurde dann Deutschland, das seit den 1860er Jahren eine rasch fortschreitende Urbanisierung erlebte, international zum Vorbild für Stadtverwaltung und Stadttechnik, weil es dort gelang, das neue Paradigma der Leistungsverwaltung, ein auf umfassende Daseinsfürsorge der Stadtbewohner ausgerichtetes Leitbild, mit hohem professionellen Ethos der Verwaltungsbeamten und fortschrittlicher Technik zu koppeln. Zwischen 1880 und 1910 wurden die Gesundheitsbedingungen in deutschen Städten erheblich verbessert, moderne Beleuchtungs- und

Energietechnologien wie Gas- und Elektrizitätsversorgung eingeführt und der übermäßig verdichtete Stadtverkehr durch Nahverkehrstechnologien wie die Elektrische Straßenbahn beschleunigt. Im Zuge einer „Vernetzung der Stadt“ verwandelten sich die Städte in integrierte Stadtmaschinen, die den Stoffwechsel mit dem Umland technisch vermittelten, Wasser und Energie aus teilweise erheblicher Entfernung herantransportierten, in der Stadt bis in die einzelnen Haushalte verteilten, zugleich aber mittels Kanalisation die Schadstoffe des städtischen Stoffwechsels aus der Stadt entfernten und außerhalb entsorgten – vermeintlich unproblematisch für die Städter, aber natürlich keinesfalls für die natürliche Umwelt.<sup>25</sup>

In rechtlicher Hinsicht hatten die meisten deutschen Städte Anfang des 19. Jahrhunderts ihren staatlichen Charakter verloren, sie erhielten lediglich das Recht einer lokalen Selbstverwaltung, ausgeübt durch eine ehrenamtlich agierende städtische Honoratiorenschicht. Mit dem Aufbau einer umfassenden Leistungsverwaltung für die Stadtbewohner änderte sich jedoch auch der rechtliche und verwaltungsmäßige Charakter der Städte; sie wurden nunmehr von Berufsbürgermeistern mit meist juristischer Ausbildung geleitet, die rasch einen größeren bürokratischen und professionalisierten Verwaltungsapparat aufbauten. Im Zuge dieser Professionalisierung trat das ehrenamtliche Element zurück; es etablierte sich immer stärker eine „Herrschaft der Experten“, die von den im Stadtrat dominierenden Besitzbürgern formal kontrolliert wurden. Denn im Unterschied zum Reichstagswahlrecht wurde das kommunale Wahlrecht erst 1918 umfassend demokratisiert und das bis dahin vorherrschende, vermögende Einwohner begünstigende Dreiklassenwahlrecht beseitigt.

Die Einwohnerzahl vieler Städte, vor allem der Großstädte, explodierte in der Phase der Hochindustrialisierung ab den 1860er Jahren. So wuchs Hamburg von 290 000 auf 931 000 zwischen 1870/71 und 1910, Leipzig von 107 000 auf 679 000 Einwohner. Hatten zur Zeit der Reichsgründung erst knapp 5 Prozent der Reichsbewölkerung in Großstädten gelebt, so waren es 1910 bereits 21,3 Prozent, jeder fünfte Deutsche wohnte in einer Stadt mit über 100 000 Einwohnern.

<sup>22</sup> Vgl. Christopher Hamlin, *Public Health and Social Justice in the Age of Chadwick. Britain 1800–1854*, Cambridge 1998.

<sup>23</sup> Vgl. David Jordan, *Die Neuerschaffung von Paris. Baron Haussmann und seine Stadt*, Frankfurt/M. 1996; Peter Hall, *Cities in Civilization*, London 1998, S. 706–745; Friedrich Lenger, *Metropolen der Moderne. Eine europäische Stadtgeschichte seit 1850*, München 2013, S. 34–49.

<sup>24</sup> Vgl. Gerd Albers, *Zur Entwicklung der Stadtplanung in Europa*, Braunschweig–Wiesbaden 1997.

<sup>25</sup> Vgl. Dieter Schott, *Die Vernetzung der Stadt. Kommunale Energiepolitik, öffentlicher Nahverkehr und die „Produktion“ der modernen Stadt. Darmstadt – Mannheim – Mainz 1880–1918*, Darmstadt 1999.



nern. Das Wachstum resultierte mehrheitlich aus einem Überschuss der Geborenen über die Gestorbenen, aber auch Wanderungen und Eingemeindungen trugen nennenswert dazu bei.<sup>26</sup> Die Städte veränderten in dieser Phase ihr Erscheinungsbild tiefgreifend; Stadtmauern wurden zur Verbesserung des Verkehrs und der Durchlüftung abgerissen. Die Bahnhöfe der neuen Eisenbahnlinien, meist außerhalb der alten Stadtzentren angelegt, schufen neue Zentren des Verkehrs und neue wirtschaftliche Knotenpunkte. Außerhalb der zu „Altstädten“ herabsinkenden historischen Kerne entstanden im Zuge privater Spekulation hoch verdichtete Viertel mit „Mietskasernen“, die rasch in die Kritik der Gesundheitsreformer und Stadtplaner gerieten.

### AUF DEM WEG ZUR „NACHHALTIGEN STADT“

Um 1900 entwickelte sich ein internationaler Reformkonsens über die Notwendigkeit, die verdichteten Stadtzentren zu dezentralisieren, den alten, noch nicht mit moderner Sanitärtechnik ausgestatteten Wohnungsbestand zu ersetzen, insgesamt „Licht und Luft“ in die Städte zu bringen. Eine wichtige Rolle als gestalterisches Leitbild spielte die in Großbritannien entstandene Idee einer „Garden City“, meist als Durchgrünung und Auflockerung interpretiert. Das 20. Jahrhundert stand nach dem Ersten Weltkrieg zunächst im Zeichen einer stärkeren sozialen Verantwortung der Stadtverwaltungen, die im Rahmen einer gesamtstaatlichen Sozialpolitik Wohnungsbau und die Anlage von Sport- und Freizeitflächen zu ihrer Aufgabe machten.<sup>27</sup> In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts diente das von Le Corbusier redigierte Leitbild der „Charta von Athen“, das auf eine nach Funktionen (Arbeit, Wohnen, Verkehr, Freizeit) aufgeteilte Stadt zielte, als Grundlage für die Stadt- und Raumplanung der meisten europäischen Städte westlich des Eisernen Vorhangs.

In der DDR lag der Fokus der Stadtentwicklungspolitik zunächst im Einklang mit Moskauer Vorgaben auf dem Bau monumentaler Stadtachsen wie der Ostberliner Stalinallee zu Beginn der 1950er Jahre, die als Symbol des realsozialistischen Wiederaufbaus diente. Außerdem wur-

den im Zuge einer Strategie schwerindustrieller Autarkie neue Industriestädte wie StalinStadt (heute Eisenhüttenstadt) oder Schwedt auf grüner Wiese errichtet.<sup>28</sup> Nach der Entstalinisierung verlagerte sich der Fokus der Städtebaupolitik dann auf die quasi-industrielle Produktion von Großwohnsiedlungen („Plattenbauten“), meist am Rande bestehender Großstädte wie Halle-Neustadt oder Berlin-Marzahn. Der im Vergleich mit den westdeutschen Großstädten weitaus weniger stark zerstörte Altbaubestand, häufig noch aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg datierend, wurde dagegen systematisch vernachlässigt und erst nach der Wende wieder aufgewertet.<sup>29</sup>

Die Massenmotorisierung, die nach 1950 in den europäischen Städten einsetzte, veränderte mit dem Bau von Stadtautobahnen, Parkhäusern, Verkehrsanlagen, aber auch mit der schieren physischen Allgegenwart von Autos die Städte tiefgreifend. Das Bestreben vieler Stadtplaner und Gesellschaftspolitiker, eine durchgehend an das Auto angepasste und nach funktionalen Prinzipien gegliederte moderne Stadt zu schaffen, brach sich jedoch in den 1970er Jahren, als der lange Nachkriegsboom im Westen Europas zu Ende ging und erstmals wieder Massenarbeitslosigkeit auftrat, am Widerstand aktiver Minderheiten in den Städten, die sich gegen Kahlschlagsanierungen wehrten, Häuser besetzten und nachdrücklich Beteiligung an Stadtplanung und Stadtgestaltung einforderten. Symbolisches Datum für diese Veränderungen war das Europäische Denkmalschutzjahr 1975, das erstmals umfassend die Bedeutung von baulichem Erbe auch jenseits der klassischen Denkmäler ins Bewusstsein brachte.<sup>30</sup>

**28** Vgl. Klaus von Beyme, *Der Wiederaufbau. Architektur und Städtebaupolitik in beiden deutschen Staaten*, München–Zürich 1987, insb. S. 274–333; Werner Durth/Jörn Düwel/Niels Gutschow, *Architektur und Städtebau der DDR*, Berlin 2007.

**29** Vgl. Christoph Bernhardt, *Müde Arbeiter in grauen Städten: Entwicklungslinien und Ambivalenzen der Urbanisierungspolitik der DDR*, in: Stefan Grüner/Sabine Mecking (Hrsg.), *Wirtschaftsräume und Lebenschancen: Wahrnehmung und Steuerung von sozial-ökonomischem Wandel in Deutschland 1945–2000*, Berlin 2017, S. 253–268; ders., *Die sozialistische Stadt zwischen Herrschaft, Partizipation und Aneignung*, in: Thomas Großbölting/Rüdiger Schmidt (Hrsg.), *Gedachte Stadt – Gebaute Stadt: Urbanität in der deutsch-deutschen Systemkonkurrenz 1945–1990*, Köln 2015, S. 249–266.

**30** Vgl. Gerhard Vinken, *Escaping Modernity? Civic Protest, the Preservation Movement and the Reinvention of the Old Town in Germany since the 1960s*, in: Martin Baumeister/Bruno Bonomo/Dieter Schott (Hrsg.), *Cities Contested. Urban Politics, Heritage, and Social Movements in Italy and Western Germany in the 1970s*, Frankfurt/M. 2017, S. 169–191.

**26** Vgl. Jürgen Reulecke, *Geschichte der Urbanisierung in Deutschland*, Frankfurt/M. 1985, insb. Tab. 2–4, S. 202–205.

**27** Vgl. Lenger (Anm. 23), S. 317–366.

Die neue Wertschätzung alter Stadtviertel und der Widerstand gegen eine zu weitgehende Ausrichtung auf das Auto stellte die bisher hegemonialen Leitbilder der Stadtplanung infrage. Die ökologische Wende und insbesondere die nach der UN-Konferenz für Umwelt und Entwicklung 1992 erhobene Forderung, Städte im Sinne der Nachhaltigkeit umzubauen und den Ressourcenverbrauch dauerhaft zu reduzieren, wirkte als weitere Herausforderung für die Muster der modernen Urbanisierung. Wenn Energiekonsum (fossiler Energie) als problematisch für das Weltklima erachtet wurde, machte dies zugleich die im Zuge der Vernetzung der Stadt entwickelten Problemlösungsmuster selbst zum Problem, denn jede Dezentralisierung durch Verkehr, jede weiträumige Ver- und Entsorgung benötigt zuerst einmal zusätzliche Energie. In dem Maße, wie Stadtplanung seit 1992 die Nachhaltigkeitspostulate aufnahm, kehrte sie die früher verfolgten Zielperspektiven um: An die Stelle von Dezentralisierung und Suburbanisierung trat Re-Urbanisierung, die Rückführung von Bevölkerung in die Stadtkerne; der städtische Nahraum wurde im Zeichen von Photovoltaik wieder als Raum der Energieerzeugung entdeckt und in der Verkehrspolitik gewann zunehmend, auch im Hinblick auf innerstädtische Luftverschmutzung, die Förderung öffentlicher Verkehrssysteme Priorität.

Der in den 1970er Jahren einsetzende Bewusstseinswandel veränderte auch die Wahrnehmung von und den Umgang mit den Stadtkernen, die einerseits wieder stärker ästhetisch aufgewertet wurden – in dem Maß, wie die Luftverschmutzung durch Kohler Rauch zurückging, lohnte es sich auch wieder, die Hausfassaden zu verschönern –, andererseits zur Bühne bürgerschaftlichen Kultur- und Freizeitkonsums wurden. Wurden in den 1960er Jahren die Innenstädte als lebensfeindliche Umwelt begriffen – als der „wahre“ Ort der Familie galt der Vorort mit Einfamilienhaus im Grünen –, so kehrte sich dies nunmehr um. Damit war auch eine stärkere Auseinandersetzung mit Stadt- und Stadtteilgeschichte verbunden, eine neue Aneignung

der lokalen „Heimat“. Die vielfältiger und bunter werdende Stadtgesellschaft erwies sich im Fall der Bundesrepublik, begünstigt durch wirtschaftliche Prosperität, als bemerkenswert aufnahmefähig für Migranten, wobei sich nach der Wiedervereinigung eine deutliche West-Ost-Differenz abzeichnete.<sup>31</sup>

Im frühen 21. Jahrhundert präsentieren sich viele europäische Städte (wieder) als attraktive Lebenswelten, was die zum Teil horrenden Mieten in den Metropolen sinnfällig demonstrieren. Der ökologische Umbau der vielfältigen Stadttechnik hat eingesetzt, wobei die Bereitschaft der Stadtbevölkerung, dies durch Verhaltenswandel langfristig zu unterstützen, vorhanden, aber im Detail unterschiedlich stark ausgeprägt ist. Neben Konsum in Bioläden um die Ecke und zunehmendem Fahrradverkehr stehen die ungebrochene Popularität spritfressender SUVs oder der starke Drang, in Großeinkaufszentren an der städtischen Peripherie oder im Internet günstig einzukaufen. Zudem erweist es sich, etwa mit Blick auf die Energiegewende, dass das über 150 Jahre gewachsene Netz an städtischen wie auch überregionalen Infrastrukturen sich nicht kurzfristig radikal umbauen lässt; dazu sind die geschaffenen materiellen und immateriellen Pfadabhängigkeiten zu wirkungsmächtig.<sup>32</sup>

Das nachdrückliche Beharren auf Partizipation seitens handlungsfähiger und beteiligungserprobter Gruppen in den Städten gibt allerdings Anlass zur Hoffnung, wenn etwa in neuartigen Wohnungsbauprojekten wie den Bauherren-Gemeinschaften sozial wie ökologisch erfolgreich neue Wege beschritten werden oder wenn in der Verkehrspolitik umweltfreundlichen Verkehrsmitteln wie dem Fahrrad, dem ÖPNV oder der E-Mobilität systematisch höhere Priorität eingeräumt wird.<sup>33</sup> Die anstehenden und im Zeichen der Klimaerwärmung unabweisbar notwendigen Politik- und Strukturveränderungen werden umso wirkungsvoller und erfolgreicher sein, wenn sie nicht vom „Diktat der Experten“ bestimmt, sondern vielmehr von Konsens und Mitwirkung der breiten städtischen Bevölkerung getragen sind.

**31** Vgl. Dieter Schott, Die Geschichte der Bundesrepublik als Stadtgeschichte erzählen, in: Frank Bajohr et. al. (Hrsg.), *Mehr als eine Erzählung. Zeitgeschichtliche Perspektiven auf die Bundesrepublik*, Göttingen 2016, S. 159–174.

**32** Vgl. Jens Ivo Engels et. al. (Hrsg.), *Nachhaltige Stadtentwicklung. Infrastrukturen, Akteure, Diskurse*, Frankfurt/M.–New York 2017, insb. die Beiträge von Martin Schmidt und Antje Matern.

**33** Siehe dazu auch den Beitrag von Mathias Wilde und Thomas Klinger in dieser Ausgabe.

## DIETER SCHOTT

ist Professor für Neuere Geschichte mit einem Schwerpunkt auf Stadt- und Umweltgeschichte am Institut für Geschichte der TU Darmstadt.  
schott@pg.tu-darmstadt.de

## ESSAY

## DIE STADT, EIN GROßES SELFIE?

## Urbanität zwischen Bühne und Beute

*Wolfgang Kaschuba*

Städte sind – historisch betrachtet – immer Laboratorien gewesen, in denen die wirtschaftliche, soziale und kulturelle Entwicklung der Gesellschaft insgesamt vorangetrieben wurde. Das hängt mit der historischen Genetik und Dynamik der europäischen Stadtgesellschaften zusammen. Denn sie alle entstanden durch die Zuwanderung von Menschen, Ideen und Waren. Sie alle wuchsen durch die Ausweitung von Produktion, Handel und Markt. Und sie alle inszenierten sich auf ihrem langen Weg in die Moderne vor allem als Orte einer spezifisch „urbanen Kultur“: in Gestalt von sozialer Atmosphäre und kultureller Vielfalt, von imposanten Gebäuden und Plätzen, vor allem aber auch von Fremden, die kamen und blieben, wie der Kulturphilosoph Georg Simmel das städtische Prinzip einmal lakonisch beschrieb.<sup>01</sup> – Daran ist in Zeiten fremdenfeindlicher Diskurse zu erinnern.

Diese Idee einer „inneren“ Urbanisierung, also der Entwicklung einer spezifisch großstädtischen Mentalität, nahm um 1900 vor allem der Soziologe Max Weber auf. Er sprach vom „Duft der Freiheit“, der nun aus den modernen Städten weit hinaus aufs Land wehe und den Zuwanderern verführerische neue Lebensweisen und Lebensstile verspreche.<sup>02</sup> Und dieses Versprechen bedeutete viel in einer Welt, in der das Arbeiten wie das Feiern, die Kleidung wie die Liebe noch strikter sozialer Kontrolle unterworfen waren. Da meinte Urbanisierung auch den Sprung von der „Nachtwächterstadt“ des 19. Jahrhunderts zur modernen „Nachtstadt“ des 20. Jahrhunderts, also zu einer Stadt, die nun rund um die Uhr von Unruhe und Dynamik geprägt war, vom Alltag aus Industriearbeit und Massenkultur, von neuen öffentlichen Räumen und sozialen Milieus, von architektonischen wie lebensreformerischen Experimenten: mit Stadtparks und Gartenstädten, Fabrikkathedralen und Mietskasernen, Stadttheatern und Straßenbahnen. Urbanität inszenierte sich damit als der neue Lebens- und Kulturstil der Moderne.<sup>03</sup>

DIE STADT  
ALS BÜHNE

In dieser Idee der Urbanität ist fast all das bereits angelegt, was heutige Städte in den vergangenen 20 Jahren zur Vollendung gebracht haben: sich als große Bühne einer urbanen Kultur zu präsentieren, die ihnen, den Städten wie ihren Bewohnern, Identität verleiht. Denn die Städte und ihre Bewohner treten heute als kollektive wie individuelle Akteure in einem gemeinsamen Spiel auf: Sie spiegeln sich bewusst gegenseitig wider in ihren jeweiligen Bildern und Inszenierungen.

Städte sind damit gleichsam große „Selfies“, weil sie sich und ihren Bewohnern ermöglichen, sich in einen sinnhaften Bezug zueinander zu setzen: in verbindende Motive von Ich und Hier, von Persönlichkeit und Stadt – also in eine identitäre Symbiose. Dies geschieht täglich und millionenfach in der Gestalt fotografischer Selfies, technisch vollzogen mit dem Smartphone und physisch inszeniert in Form ebenfalls millionenfacher sozialer Posen und Gruppierungen. Diese Selfie-Epidemie ist längst für die großen fremden Städte und ihre touristische Aneignung gültig: ich allein vor dem Eiffelturm oder mit meiner Freundin vor dem Brandenburger Tor. Sie gilt mittlerweile aber als ebenso legitim in der eigenen Stadt, als Repräsentation des Einheimischen: ich vor meiner ehemaligen Schule oder mit Freunden vor unserer Stammkneipe. Inszeniert wird in beiden Fällen eine symbolische Aneignung städtischer Räume; die Köpfe im Vordergrund geben dem Hintergrund der fremden wie der eigenen Stadt eine andere und neue Bedeutung: kosmopolitisches Profil dort, lokale Authentizität hier. Mit „Selfie“ meine ich also eine Strategie der symbolischen Produktion von kultureller Identität, die aus der alltäglichen Praxis als urbane Akteure bezogen wird: zu Besuch in einer anderen Stadt wie im Alltag zuhause. Und diese besondere symbolische Bühnen-

funktion der Stadt erscheint heute bereits selbstverständlich – obwohl sie vergleichsweise jung und neu ist. Noch vor 30 Jahren ähnelten die Innenstädte nicht lebensweltlichen Bühnen, sondern eher arbeitsweltlichen Verkehrsräumen: als Schauplätze einer tiefen Krise der Stadt.

Daran ist zunächst zu erinnern: Wie bis 1945 Nationalsozialismus und Weltkrieg nicht nur die bauliche und architektonische Substanz vieler europäischer Städte zerstört hatten, sondern vor allem auch deren soziale Architektur und kulturelle Tradition. Wie vor allem Urbanität als Lebensstil und Lebensgefühl einer vielfältigen Stadtgesellschaft durch Terror und Krieg von Paris bis Moskau weitgehend ausgelöscht war. Und wie nach 1945 dann die neuen Stadtkonzepte oft kaum weniger zerstörerisch wirkten: namentlich die Idee einer sich aus den Ruinen phoenixhaft erheben den modernen und dabei vor allem autogerechten Stadt. Denn sie wurde nun in Gestalt von Straßenschneisen und Parkhäusern, von Shopping Malls und Fußgängerzonen, von Bankenbunkern und Bürohäusern buchstäblich in den Raum hinein betoniert, meist auf Kosten der alten Quartiere und sozialen Milieus.<sup>04</sup>

Damit war zugleich der einsetzenden Privatisierung und Individualisierung der Lebensstile Vorschub geleistet. Die Freizeit verbrachte man nun gern zwischen den eigenen liebevoll eingerichteten vier Wänden: in der Sofaecke vor dem Fernseher, umgeben von Gummibaum und Schrankwand mit Hausbar. Im Resultat entstand daraus das, was Alexander Mitscherlich 1965 in seiner anklagenden Schrift als die neue „Unwirtlichkeit der Städte“ bezeichnete: anonyme und zerrissene Stadtwelten, die ihre Menschen vielleicht noch beherbergten, jedoch nicht mehr beheimateten.<sup>05</sup>

In dieser doppelten Krisensituation der Zerstörung der Stadt – zunächst durch Krieg und Terror wie danach durch Planung und Konsum – soll-

te nun plötzlich „Kultur“ antreten, um die Städte zu retten. „Kultur für alle!“, lautete damals der Schlachtruf des Frankfurter Kulturdezernenten Hilmar Hoffmann, der damit auf die besonderen sozialen Bindungs- wie auf die Bildungskräfte der Kultur aufmerksam machte, vor allem wenn sich dabei Hochkultur und Soziokultur neu mischten. So vollzog sich die „Kulturalisierung der Städte“: Kulturelle Programme, Aktivitäten, Organisationen und Institutionen wurden systematisch in den Stadtraum implementiert.

Zunächst in der Gestalt einer Kulturalisierung „von oben“, also von staatlichen wie kommunalen Kulturprogrammen. Dies begann in den 1970er Jahren mit der „Festivalisierung“ der Stadtkultur. Jazz- und Folkfestivals, Literatur- und Dialekttage, Theater- und Filmfestivals schufen neue Anlässe, um im Stadtraum zusammenzukommen und kulturelle Interessen zu formulieren. In den 1980er Jahren folgte die „Institutionalisierung“ dieser Stadtkultur. Denn die neuen kulturellen Ideen und Formate benötigten neue haushaltliche Strukturen und feste Häuser. So entstanden in den Innenstädten Tausende von neuen Stadtmuseen, Stadthallen und kulturellen Zentren. In den 1990er Jahren entwickelte sich die Tendenz zur „Eventisierung“ der Stadtkultur: Größere und anspruchsvolle Kulturevents vom Konzert bis zur Ausstellung sollten die Attraktivität der Innenstädte erhöhen und dabei um die Einheimischen wie um internationale Touristen werben. Und in den 2000er Jahren formierte sich schließlich mein Lieblingstrend: die „Mediterranisierung“ der Städte, also die systematische Verstrandung und Verpalmung der City. In Stadtstränden und Straßencafés, auf Marktplätzen wie Parkplätzen bietet sich eine urbane Outdoor-Landschaft an, liebevoll ausgestattet mit Liegestühlen, Sonnenschirmen, Beachvolleyball-Plätzen, Straßenbars, Latino-Pop und Caipirinha. Eben urlaubshaft und mediterran, auch wenn sich die klimatischen Umstände manchmal leicht fröstelig anfühlen.

Bei diesem dramatischen Wandel von Stadtkultur und Stadtraum spielten offenbar zwei wachsende Bedürfnisse eine wesentliche Rolle: zum einen der Wunsch nach mehr öffentlichem Leben in den Städten und zum andern die Suche nach neuen Formen sozialer Vergemeinschaftung. Diese Bedürfnisse als eine Kulturalisierung „von unten“ wurden nun vorgetragen von städtischen Bewegungen, die ihrerseits die Kulturprogramme von oben aufnahmen, sie anwandten und

**01** Vgl. Georg Simmel, *Die Großstädte und das Geistesleben*, Frankfurt/M. 2006 [1902]; ders., *Exkurs über den Fremden*, in: ders., *Soziologie. Untersuchungen über die Vergesellschaftung*, Berlin 1908, S. 509–512.

**02** Max Weber, *Wirtschaft und Gesellschaft*, Tübingen 1972<sup>5</sup> [1921/22], S. 742f.

**03** Vgl. Wolfgang Kaschuba, *Die Überwindung der Differenz. Zeit und Raum in der europäischen Moderne*, Frankfurt/M. 2004, S.126 ff.

**04** Vgl. Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, New York 1961.

**05** Vgl. Alexander Mitscherlich, *Die Unwirtlichkeit unserer Städte*, Frankfurt/M. 1965.

veränderten. Es begann in New York. 1971 entwarf dort eine Kulturagentur zusammen mit der Stadtverwaltung jenes berühmte T-Shirt mit dem Herzen. „I love New York“: Das war der Hilferuf einer sterbenden Stadt, die in Verkehr und Schmutz, in Spekulation und Kriminalität unterzugehen drohte. Dagegen trug das T-Shirt die Botschaft hinaus: „Lasst uns und die Stadt nicht allein!“ In selben Jahr appellierte der Deutsche Städtetag in ähnlich dramatischer Weise: „Rettet unsere Städte – jetzt!“

Und dies geschah nun, weil sich seit den 1970er Jahren in der lokalen Gestalt von Sozial- und Geschichtsvereinen, von Musik- und Kunstinitiativen, von Ökologie- und Frauengruppen die Neuen Sozialen Bewegungen auf ihren Weg machten und aus dem neuen Kulturangebot auch neue Formen kommunaler Öffentlichkeit und lokaler Identität entwickelten. Auf denen wiederum setzt unsere heutige Zivilgesellschaft nun vielfach auf: räumlich wie institutionell, sozial wie symbolisch und in einem weiten thematischen Spektrum von Urban-Gardening bis Flüchtlingshilfe.

Entscheidend mitverantwortlich für diese neue Vielfalt und Öffnung der Stadtkultur in den vergangenen Jahrzehnten waren auch hier „Fremde“: Migranten, Geflüchtete und Touristen. Alle drei Gruppen trugen ganz wesentlich dazu bei, dass die öffentlichen Räume in der Stadtlandschaft wiederentdeckt und neu belebt wurden. Weil sie als Neue in den Städten darauf angewiesen waren, Kommunikation mit und Kontakt zu den Einheimischen herzustellen, aufbauend auf ihren jeweilig eigenen kulturellen Traditionen: von Barbecue bis Picknick, von Boule bis Eiscafé, von Shisha-Bar bis Döner. Und weil die Einheimischen ebenfalls zunehmend touristisch unterwegs sind und Ideen aus anderen Städten mitbringen: vom Stadtstrand aus Paris bis zum Vegan-Imbiss aus New York, vom Museumsquartier aus Wien bis zum Flussbaden in Basel.

#### URBANE KULTURREVOLUTION: ZIVILGESELLSCHAFT UND LEBENSSTIL

Die Zukunft in den Städten hat damit bereits gestern und heute begonnen als ein großes urbanes Experiment: der Verwandlung nämlich von reinen Job-, Verkehrs- und Wohnmaschinen in attraktive, offene und zunehmend auch grüne Lebens- und Freizeitwelten. Und diese aktive Rückeroberung

der Stadträume durch die Stadtgesellschaft und ihre Stadtkultur markiert ökonomisch und sozial einen dramatischen Paradigmenwechsel: weg von der fordistischen, hin zur postfordistischen Stadt; weg von der Stadt des 20. Jahrhunderts, die allein dem Takt von Industrie und Verkehr folgte, hin zu jener des 21. Jahrhunderts, in der es auch um Lebensqualität und Hedonismus geht; weg also vom alten Ethos der Stadt als Arbeitswelt, hin zum neuen Ethos der Stadt als Lebenswelt.<sup>06</sup>

Dieser Paradigmenwechsel vollzieht sich so wirkmächtig und nachhaltig, dass selbst die Innenstädte wieder geeignet erscheinen als Räume für Familien und Kinder, als Orte für Erholung und Freizeit und als Bühnen für Lebensstile und Kulturexperimente:<sup>07</sup> von der Mode bis zu Musik, vom Körperstyling bis zu Esskultur, vom sozialen bis zum politischen Engagement.

Dies alles meint „urbane Kulturrevolution“: Stadt als Lebenswelt statt Arbeitswelt, als Sozialraum statt Massensilo, als Kulturlandschaft statt Verkehrsfläche, als Heimat statt Fremde. Und deshalb gibt es inzwischen eine regelrechte Sucht nach einem urbanen Leben, in dem neue Vorstellungen von Individualität und Autonomie, von öffentlichen und gemeinsamen Stadträumen, von sozialer Mischung und kultureller Vielfalt, von Draußen-Sein und Naturnähe, von aufregenden Esskulturen und Events eine ganz zentrale Rolle spielen. Nichts spiegelt diese Bedürfnisse deutlicher wider als der Riesenmarkt der Stadt-Apps, die die neuen Stadtlandschaften als Erlebnisräume imaginieren und durch sie navigieren – zuhause wie unterwegs, als Einheimische wie als Touristen.<sup>08</sup>

Dabei sind zwei gegenläufige Entwicklungen zu beobachten: Einerseits fördern bepflanzte Baumscheiben und belebte Straßencafés, bunte Bürgerinitiativen und gepflegte Nachbarschaften die Attraktivität der Städte, machen sie noch lebens- und liebenswerter. Andererseits wertet genau dies den Stadtraum kulturell auf und macht ihn damit noch attraktiver für Hipster wie für Spekulanten, also für Gruppen, die urbane Räume und Kulturen eher rasch konsumieren als sie nachhaltig zu pflegen. Nicht umsonst ist „Gentrifizie-

<sup>06</sup> Vgl. Wolfgang Kaschuba/Carolin Genz (Hrsg.), Tempelhof. Das Feld. Die Stadt als Aktionsraum, Berlin 2014.

<sup>07</sup> Vgl. Harald Bodenschatz (Hrsg.), Renaissance der Mitte. Zentrumsumbau in London und Berlin, Berlin 2005.

<sup>08</sup> Vgl. David Harvey, Rebel Cities. From the Right to the City to the Urban Revolution, New York 2012.

nung“ zum Wort des Jahrzehnts im städtischen Alltagsvokabular geworden. Denn nun gilt vielfach: Wo der spekulative Zugriff auf die gemeinsame Ressource Stadt- und Wohnraum versucht wird, muss auch der Widerstand wachsen, müssen sich neue kulturelle wie zivile Formen stadtgeseilschaftlichen (Über-)Lebens entwickeln.<sup>09</sup> Und dies geschieht in vielfältiger und kreativer Weise in Gestalt von Mieter- und Kiezaktionen, von Haus- und Platzbesetzungen, von Protestkonzerten und Kunstevents. Dabei gehen Party und Politik immer häufiger zusammen und ineinander über, weil offenbar gerade diese Mischung und Kreativität immer mehr Menschen zu mobilisieren vermag.

Zugleich wird in der Gentrifizierungsproblematik eine zweite Ambivalenz stadtgeseilschaftlicher Entwicklung sichtbar: nämlich im „biografischen Modus“ urbaner Räume und urbaner Akteure. Denn „Stadt“ meint auch stets Lebensgeschichten: die der Räume wie die der Menschen, weil heute beide als subjekthafte Narrative daherkommen. Biografischer Modus meint somit zweierlei: Einerseits die Geschichten und Erzählungen, die in die Stadträume historisch eingeschrieben sind und die sie symbolisch kodieren – als Marktplatz, als Judenviertel, als Arbeiterkiez, als Flaniermeile. Wobei sich diese Einschreibungen verändern, sich modifizieren und unter dem Einfluss urbaner Lebensstile auch verschwinden. Aus diesen historischen Stoffen der Stadtbiografie wird zunehmend kulturelles Kapital geschlagen, wenn das ehemals proletarische oder migrantische Viertel zur Touristen- und Partymeile wird oder zum Museums- und Galerieviertel.<sup>10</sup>

Andererseits betrifft der biografische Modus auch die Bewohner und Besucher städtischer Orte und Räume. Denn auch sie leben und altern in und mit diesen Räumen. Und wollen diese Räume heute „mitaltern“ sehen, wollen ihre biografischen Veränderungen in ihnen wiedergespiegelt finden und ihnen den Stempel ihrer jeweiligen Wünsche und Interessen aufdrücken. In Berlin gibt es die stehende Redewendung: „vom Besetzer zum Besitzer“. Sie spielt auf die Erfahrung nicht weniger Berliner an, dass sie nach jungen und wilden Jahren in besetzten Häusern und studentischen WGs etwas später mit Familie und im genossenschaftlichen Verband plötzlich selbst Wohnungseigentü-

mer geworden sind. Und dass sie dafür nun von der neuen autonomen Jugend als „Gentrifizierer“ attackiert werden. Umgekehrt verspürt allerdings auch mancher dieser jugendlichen Barrikadenkämpfer wenig später und angesichts der kleinen schlafenden Tochter ebenfalls ein neues Bedürfnis nach Ruhe und Sicherheit, das sich mit Musik, Club und Randalie um die Ecke nicht mehr verträgt. Und so mancher Kunstliebhaber, der sich stets als begeisterter Anhänger der Urban Art fühlte, betrachtet mit fortschreitendem Alter das Graffiti an der eigenen Hauswand nicht mehr als Kunst, sondern bloß noch als Schmiererei. „Not in my backyard“ – nicht in meiner Nachbarschaft, ist hier oft die Devise.

Die biografische Perspektive meint also, dass sich urbane Räume wie urbane Menschen stets bewegen, sich verändern, dass sie altern. Das war zwar schon immer so. Doch nie zuvor waren die Ansprüche von Stadtbewohnern so stark und massiv, dass ihre jeweilige biografische Situation im städtischen Raum Berücksichtigung finden müsse – und zwar subito! Die Stadt, der Kiez soll sich anpassen: den sich wandelnden Wünschen und Bedürfnissen aller Lebensabschnitte der Bewohner – je nachdem, ob sie mit Skateboard, Kinderwagen, Walking-Stöcken oder Rollator unterwegs sind.

#### STÄDTISCHE FREIHEIT: AUTONOMIE ODER GEMEINWOHL?

Auch insofern ist die heute so oft gestellte Frage danach, wem die Stadt denn nun gehört, zwar inzwischen vollmundig und politisch korrekt mit „Uns!“ zu beantworten. Was dies jedoch bedeutet, vor allem im Blick auf das Spannungsverhältnis von Individualität und Autonomie einerseits und Gemeinwohl und Bürgergesellschaft andererseits, das ist noch längst nicht ausgemacht. Einheimisch oder Tourist, Bürgerin oder Partyvolk, Aktivist oder Egoist: Die Zuordnungen werden immer schwieriger, die Rollen oft getauscht und die Grenzen zwischen ihnen verwischen.

So ist es gerade dieser Prozess der Vermischung und Verwischung der sozialen Räume wie der kulturellen Formen, der heute spätmoderne Stadtlandschaften wie spätmoderne Sozialbewegungen charakterisiert. Denn anders als die herkömmlichen Parteien, Gewerkschaften und Vereine kommen diese Bewegungen unglaublich vielgestaltig daher. Da wird von Bürgerkomitees mehr lebensweltliche Qualität und soziale Mischung in der

<sup>09</sup> Vgl. Konrad Hummel, *Die Bürgerschaftlichkeit unserer Städte*, Berlin 2009.

<sup>10</sup> Vgl. Helmut Kuhn, *Gehwegschäden*, München 2013.

Stadtplanung eingefordert. Ökoinitiativen wollen Naturnähe auch in der Stadt neu hergestellt sehen durch Parks, Straßenbäume und Uferpromenaden. Nachbarschaftsinitiativen übernehmen Patenschaften für die Pflege von Baumscheiben, öffentlichen Plätzen und Urban-Gardening-Projekten. Kirchengemeinden organisieren Küchen für Geflüchtete wie Tafeln für Obdachlose. Und auch regionale und lokale Geschichte spielt eine neue Rolle, wenn sie von Bürgerinitiativen dazu benutzt wird, eigene Vorstellungen bei der Restaurierung von einzelnen Häusern wie ganzen Straßenzügen zu entwickeln. Selbst das traditionelle Vereinswesen taucht zunehmend aus dem Dunst seiner Stammtische auf und beginnt sich zivilgesellschaftlich zu engagieren: von den Fußball- bis zu den Gesangsvereinen, in der Stadtkultur wie in der Flüchtlingsarbeit. Kurz: Bürgergesellschaftliches Engagement stellt sich dem Diktat wachsender Ökonomisierung und Kapitalisierung der Stadträume kritisch entgegen mit Verweis auf eigene Bedürfnisse und lokale Identität.

Diese Breite und Vielfalt der zivilgesellschaftlichen Bewegungen zeugt damit zweifellos auch von gelingender Integration der Stadtgesellschaft. Freilich nur dann, wenn dies nicht reduziert ist auf die Vorstellung, dass sich Mobile, Migranten oder Geflüchtete eben in die lokale Ordnung einzupassen haben. Vielmehr muss sich Integrationspolitik an der Gesamtperspektive einer Stadtgesellschaft orientieren, in der die zentrifugalen Kräfte insgesamt stärker werden, aufgrund unterschiedlicher Bedürfnisse und Lebensstile in Gestalt von Werthaltungen und Glaubensfragen, von Wohnformen und Konsumstilen, von Musikgeschmack und Esskultur.<sup>11</sup>

Deshalb braucht diese Haltung der Beharrung auf dem Eigenen und der Abgrenzung vom Anderen ein Gegengewicht, eben eine umsichtig moderierende Integrationspolitik, die das Ganze im Blick behält. Da sind lokale Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft gleichermaßen gefragt, neue und verantwortungsvolle Formate der Bürgerbeteiligung zu entwickeln und deren Nutzung selbstkritisch zu begleiten.

Denn Stadt war und ist eine Lebenswelt der Gegensätze, in der sich das Einheimisch-Sein und ein Wir-Gefühl stets konfrontiert sieht mit dem Zu-

gewandert-Sein und einem Misch-Gefühl, in der Konfrontation und Konflikt ebenso ihren alltäglichen Platz haben wie Kommunikation und Konsens, in der die Balance von Freiheit und Ordnung oft zwischen einem Zuviel und Zuwenig schwankt. Unter den Bedingungen globaler Wanderung und aktueller Fluchtbewegungen wird diese gleichsam „genetische Desintegration“ der Stadtgesellschaft heute noch deutlicher spürbar und in Diskussionen um Geflüchtete und Migranten, um Öffnung oder Schließung städtischer Räume, um mehr oder weniger Freiheit und Autonomie in den Lebensstilen auch immer heftiger thematisiert.

Auch in den Städten zeigen sich Tendenzen zur sozialen Spaltung, wenn es um Flüchtlingsheime oder Sozialwohnungen, um Straßenneubauten oder Parkanlagen geht. Max Webers „Duft der städtischen Freiheit“ scheint heute nicht mehr für alle attraktiv, weil manche darunter offenbar nicht die eigene Freiheit verstehen, sondern eine für sie nicht akzeptable Freiheit der Anderen. Jener Fremden, Jungen, Frauen, Muslime, Kreativen, die sich nun in „ihren“ Vierteln und Nachbarschaften breitmachen. Ihnen ist dieses neue und freie urbane Leben längst zu viel, weil sie sich so viel Freiheit ökonomisch nicht leisten können oder kulturell nicht leisten wollen. Sie wünschen sich ihre Stadt eher konventionell, geprägt von lebensweltlicher Vertrautheit und Homogenität, von Kontrolle und Sicherheit. Und sie ziehen diese Sichtweise deutlich jener Vision der Stadt als Raum von Vielfalt und Offenheit, von Freiheit und Erlebnis vor, wie sich dies andere Gruppen und Generationen wünschen.

Es gibt insofern eine soziale Spaltung mit Blick auf die Visionen von unserer Gesellschaft, die sich in den Debatten um Urbanität als „Zukunft“ oder „Zumutung“ äußern und die ernst zu nehmen sind. Denn es geht dabei vor allem um die neuen städtischen Freiheiten, die in den vergangenen Jahren durch das aktive Zusammenwirken von Stadtkultur und Zivilgesellschaft, von Kunst- und Kulturpolitik und eben auch von Flucht und Migration entstanden sind. Ständig neue Gesichter und neue Sprachen auf der Straße, laute Touristen und Musik-Events, immer mehr Moscheen neben den Kirchen, immer mehr vegane Lokale und gleichgeschlechtliche Paare: Diese Vielfalt der Lebensstile und Alltagszumutungen scheint viele zu überfordern, vor allem dort, wo die Erfahrungen mit dieser neuen Lebensstil- und Einwanderungsgesellschaft noch begrenzt sind.

<sup>11</sup> Vgl. Gudrun Quenzel (Hrsg.), *Entwicklungsfaktor Kultur. Studien zum kulturellen und ökonomischen Potential der europäischen Stadt*, Bielefeld 2009.

## KONVERGENZ STATT DIFFERENZ?

Wenn diese gesellschaftliche Diagnose halbwegs zutrifft, hilft die übliche Ignoranz und Arroganz der mobilen städtischen „Kosmopoliten“ nicht weiter, die die „Anderen“ oft für „Hinterwäldler“ halten. Hier muss verstanden werden, was statt Erfahrungen mit Couchsurfen und Couscous, mit Erasmus und E-Learning Erfahrungen mit Hartz 4-Bezug und Wohnungsnot, mit schlechter Ernährung und fehlendem Geld für die Monatskarten der Kinder bedeuten und bewirken können.

Diese soziale Spaltung im materiellen und kulturellen Leben der Städte wird häufig übersehen. Gerade in diesem so quirligen urbanen Alltag, der fast unbemerkt viele ausschließt: über Cappuccino- oder Eintrittspreise, über Mode- oder Ernährungsfragen, über Religions- oder Generationszugehörigkeiten. Denn auch eine lebendige Stadtgesellschaft bildet heute mehr denn je ein soziales Gebilde, in dem Ungleichheiten und Spannungen herrschen und dessen Strukturen und Regeln daher neu verhandelt werden müssen. Und daher muss der Stadtraum öffentlicher Raum auch in dem Sinne sein, dass hier angesichts unterschiedlichster Lebenslagen stets Empathie und Respekt, Toleranz und Offenheit gelten – für mich wie für die Anderen. Dass er für alle zugänglich und nutzbar ist, offen für unterschiedlichste Zwecke und unterschiedlichste Gruppen, schwellenfrei und kontrollfrei und angstfrei begehbar.<sup>12</sup>

Deshalb dürfen in ihm nicht mehr die üblichen Bilder der Differenz vorherrschen, die das Unterschiedliche in Sprache, Religion, Herkunft oder Aussehen in den Vordergrund rücken. Vielmehr benötigen wir vermehrt Bilder der Konvergenz, die auch das Verbindende und Gemeinsame im Alltag sichtbar machen, wie es gerade die städtischen Kulturen immer hervorbringen: vom Musikgeschmack bis zur Esskultur, von der Mode bis zum Tattoo, vom Tanzen im Club bis zum „Public Viewing“ der Champions League.

<sup>12</sup> Vgl. Elisa T. Bertuzzo u.a. (Hrsg.), Kontrolle öffentlicher Räume. unterstützen, unterdrücken, unterhalten, unterwandern, Berlin 2013.

<sup>13</sup> Vgl. Wolfgang Kaschuba, Vom Wissen der Städte. Urbane Räume als Labore der Zivilgesellschaft, in: Berliner Blätter 69/2015, S. 13–29.

<sup>14</sup> Vgl. Werner Durth (Hrsg.), Stadt bauen, Berlin 2013.

Nur aus solcher Konvergenz und Mischung entsteht dann jene neue Form von Stadtwissen, jene spezifische „Civic Science“ – ein neuer und partizipativer Prozess des Wissenserwerbs, in dem sich Wissenselemente lokaler Geschichte, Topografie und Ökologie verbinden mit sozialem Insiderwissen über Wohnsituationen und Nachbarschaften wie mit politischen Diskussionen und Debatten der Zivilgesellschaft. Und dieses Stadtwissen will sich dann auch praktisch anwenden: Es erklärt sich kompetent und zuständig für urbane Umwelten wie Wohnwelten, für Mietpiegel wie Verkehrstarife, für den Umgang mit gemeinsamen Ressourcen vom Wasser bis zur Luft, von der Bildung bis zur Geschichte.<sup>13</sup>

Sich darauf einzustellen und einzulassen: Das ist heute die große Aufgabe für kommunale Politik und Verwaltung. Nur so kann es ihr gelingen, die lokale Gesellschaft informierend, moderierend und aktivierend zusammenzuhalten. Also einer Stadtgesellschaft, die zunehmend weiter auseinanderdriftet, neue Themen, Bilder und Emotionen anzubieten, die verbinden und vernetzen. Dies bedeutet heute: einerseits heterogene Bilder und multiple Perspektiven für die unterschiedlichen Gruppen und Strömungen einer Stadtgesellschaft zu eröffnen, also auch im lokalen Raum neue Selbst- und Fremdbilder zu entwerfen, in denen sich keineswegs alle einig sein müssen, in denen sich jedoch alle wiederfinden, mitgenommen, respektiert fühlen. Und andererseits und zugleich die aktive Suche nach lokalen Gemeinschaftsformen zu unterstützen, die sich im Kanon der Schlagworte von städtischem „Together“, von „Shared Economy“, von „urbane Teilhabe“ ausdrückt: die Sehnsucht offenbar nach einer gemeinsamen Lebenswelt Stadt.<sup>14</sup> – Das wäre dann auch: die Stadt als gelungenes kollektives Selfie.

### WOLFGANG KASCHUBA

ist Direktor des Berliner Instituts für empirische Integrations- und Migrationsforschung (BIM) und Leiter der Abteilung „Integration, soziale Netzwerke und kulturelle Lebensstile“.

office.bim@hu-berlin.de



# VON DEN RÄNDERN DER STADT HER DENKEN

## Das Beispiel Berlin

*Felicitas Hillmann · Matthias Bernt · Laura Calbet i Elias*

Städte leben vom Nimbus ihrer „Urbanität“, ihrer verdichteten Vielfalt. Durch diese Vielfalt sind sie Schauplätze des Nebeneinanders ungleicher Entwicklungen und weisen infolge gesellschaftliche Fragmentierungen auf, die mit einer Hierarchisierung der Stadtstruktur in Ränder und Zentren einhergehen. Die Thematisierung von „Rand“ und „Zentrum“ kann auf einer metaphorischen Ebene angesiedelt sein oder sich auf reale, teilweise messbare sozialräumliche Differenzierungen beziehen. Diese Dopplung von Zuschreibung und städtischer Realität verschmilzt jeweils dann, wenn die Städte Objekte strategischer Interventionen und stadtpolitischer Projekte werden. Die Stadtpolitiken reagieren auf ganz verschiedene Facetten der Peripherisierung: auf die physische, ökonomische, soziale und kulturelle Distanzierung zum Zentrum beziehungsweise einer Abkoppelung vom Zentrum. Sie beziehen sich auf den Verschleiß, auf die Abwertung, Entleerung und Eigenständigkeit beziehungsweise entstehende Gegenwelten, kollektive Repräsentationen und Narrationen.<sup>01</sup> „Ausgrenzung“, das ist nicht nur ein Ort am Rande oder außerhalb der Gesellschaft, sondern umfasst auch den dazugehörigen Prozess, der nicht in die Mitte, sondern an die Ränder der Städte führt.<sup>02</sup>

Vor gut einem Jahrzehnt identifizierten die Stadtsoziologen Hartmut Häußermann, Dieter Läßle und Walter Siebel drei zentrale Herausforderungen für die Stadtentwicklung des 21. Jahrhunderts:<sup>03</sup> *erstens*, die mit der Globalisierung einhergehend wachsende Ungleichheit zwischen Städten und die zunehmende sozialräumliche Polarisierung in den Städten selbst; *zweitens*, die Privatisierung auf den Wohnungsmärkten und, *drittens*, die Anerkennung und Förderung der multikulturellen Realität bis hin zu Enklaven. Alle drei Prozesse (Auf- und Abwertung, Ausverkauf, Mischung) sind aktuell hochrelevante

Gegenstände der Stadtpolitik. Nun bilden Städte mit ihren Zentren und Peripherien ein eigenes Handlungsfeld, das aus einer Vielzahl häufig unbeständiger Akteurskonstellationen, Regeln und Praktiken besteht. Auf zunehmende Ungleichheit wird entweder „von oben“ mittels geleiteter Strategien oder „von unten“ durch weniger gelenkte Interventionen reagiert. Anhand der neuen Wohnungsfrage lassen sich diese Prozesse verdeutlichen. Die laufende Raumbesichtigung zeigt, dass Wachstumsdruck und starke Mietpreisentwicklung mittlerweile nicht nur die „Big Seven“ unter den Städten in Deutschland kennzeichnet, sondern in zunehmendem Maße auch in den „kleinen“ Großstädten vorhanden sind.<sup>04</sup> Experten erwarten, dass die wachsenden regionalen Disparitäten in der Wirtschaftsstruktur bis 2030 zu einer weiteren Spreizung der Immobilienpreise führen werden, die die Städte bevorteilen und ländliche Regionen benachteiligen.<sup>05</sup>

Im Folgenden gehen wir der Produktion von Zentren und Rändern in Städten nach. Berlin bietet sich als Beispiel an, da sich hier die Prozesse von Auf- und Abwertung, Ausverkauf und Veränderung der Mischung in markanter Weise finden lassen.

### SOZIALRÄUMLICHE POLARISIERUNG UND GENTRIFIZIERUNG

Zwischen 1995 und 2015 nahm die Einkommensungleichheit in Deutschland zu; die Mitte ist geschrumpft, die Ränder gewachsen beziehungsweise davon bedroht, abgekoppelt zu werden.<sup>06</sup> In den Stadtregionen ist die Polarisierung der Einkommen noch ausgeprägter als in ländlichen Gegenden, die Ungleichheit der Verteilung der Vermögen auffallend.<sup>07</sup> In Berlin stieg die Armutsquote seit 2006 kontinuierlich an, knapp ein

Fünftel aller Stadtbewohner und knapp ein Drittel der Kinder unter 18 Jahren (im Haushalt der Eltern lebend, ohne eigenes Einkommen) lebten 2015 von Transferleistungen.<sup>08</sup> Viele Menschen nehmen eine zunehmende Segregation und Ausdifferenzierung in den Städten wahr. Dies lässt sich auch empirisch nachweisen, in Bezug sowohl auf eine stärkere soziale wie auch ethnische Segregation.<sup>09</sup>

In 59 der 77 Großstädte in Deutschland mit einer Einwohnerzahl über 100 000 Menschen muss mit zunehmenden Spannungen auf dem Wohnungsmarkt gerechnet werden, so das Ergebnis einer kürzlich erschienenen Wohnungsmarktstudie.<sup>10</sup> Hiernach leben 60 Prozent aller Mieter in „leistbaren Wohnungen“ (für die weniger als 30 Prozent des jeweiligen Haushaltseinkommens aufgewendet werden müssen<sup>11</sup>), davon bringt knapp die Hälfte weniger als 20 Prozent für die Miete auf. Die übrigen 40 Prozent verteilen sich hälftig auf Mieter, die mehr als 30 Prozent beziehungsweise mehr als 40 Prozent ihres Einkommens in die Miete stecken.<sup>12</sup> In Berlin sind die Mietpreise – ausgehend von einem historisch

bedingten niedrigen Niveau – von 2007 bis 2015 um fast 50 Prozent gestiegen, stärker als in jeder anderen deutschen Großstadt.<sup>13</sup>

Nach einer Stagnationsphase wächst die Bevölkerungszahl Berlins seit 2011 um etwa 40 000 bis 60 000 Menschen jährlich, darunter zeitweise viele Flüchtlinge. Zu diesem Zuwachs an Einwohnern gesellt sich eine wachsende Zahl an „temporären“ Bewohnerinnen und Bewohnern, die für eine gewisse Zeitspanne ihre Zelte in der Stadt aufschlagen. Die wachsende Popularität Berlins als Reiseziel schlägt sich zudem in hohen Besucherzahlen nieder – 12,7 Millionen waren es 2016.<sup>14</sup> Diese Zahlen zeugen von einer kontinuierlich wachsenden Nachfrage nach (temporärem) Wohnraum.

War Berlin nach der Wiedervereinigung durch Deindustrialisierung, wirtschaftliche Schwäche und hohe Arbeitslosigkeit geprägt, liegt die Stadt heute auf einem stabilen Wachstumskurs;<sup>15</sup> die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten wächst seit zehn Jahren überdurchschnittlich. Das Beschäftigungswachstum geht auf Veränderungen in drei Wirtschaftsbereichen zurück.

*Erstens* hat der Umzug der Bundesregierung zu einem enormen Wachstum an Arbeitsplätzen beigetragen. So arbeiten allein in den Bundesministerien in Berlin mittlerweile 12 000 Beschäf-

**01** Vgl. Christoph Reinprecht, Soziale Ungleichheiten: Konzeptuelle Perspektiven, in: Nikolaus Dimmel/Martin Schenk/Christine Stelzer-Orthofer (Hrsg.), Handbuch Armut in Österreich, Innsbruck u. a. 2014.

**02** Vgl. Hartmut Häußermann/Martin Kronauer/Walter Siebel (Hrsg.), An den Rändern der Städte: Armut und Ausgrenzung, Frankfurt/M. 2004, S. 23.

**03** Vgl. Hartmut Häußermann/Dieter Läßle/Walter Siebel, Stadtpolitik, Frankfurt/M. 2008, S. 553 ff.

**04** Vgl. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), Neue Ansichten auf die Wohnungsmieten. Bevölkerungsproportionale Kartogramme der Mietniveaus, BBSR-Analysen Kompakt 8/2016; BBSR, Wachstumsdruck in deutschen Großstädten, BBSR-Analysen Kompakt 10/2017.

**05** Vgl. Christian Westermeier/Markus M. Grabka, Zunehmende Polarisierung der Immobilienpreise in Deutschland bis 2030, in: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, DIW Wochenbericht 23/2017, S. 451–459, hier S. 455.

**06** Vgl. Peter Krause/Christian Franz/Marcel Fratzscher, Einkommenschichten und Erwerbsformen seit 1995, in: DIW Wochenbericht 84/2017, S. 551–563, hier S. 553 ff.; Lebenslagen in Deutschland. Der Fünfte Armuts- und Reichtumsbericht der Bundesregierung, Berlin 2017, S. 81.

**07** Vgl. Martin Kronauer, Soziale Polarisierung in Städten: Ursachen, Hintergründe und Gegenstrategien, in: Geteilte Räume, Strategien für mehr sozialen und räumlichen Zusammenhalt: Bericht der Fachkommission „Räumliche Ungleichheit“ der Heinrich-Böll-Stiftung, Berlin 2017, S. 156 ff.

**08** Vgl. Der Paritätische Gesamtverband (Hrsg.), Menschenwürde ist Menschenrecht, Bericht zur Armutsentwicklung in Deutschland 2017, Berlin 2017, S. 17.

**09** Vgl. Jan Goebel/Lukas Hoppe, Ausmaß und Trends sozialräumlicher Segregation in Deutschland. Abschlussbericht, Berlin 2015, S. 65 ff.; Jürgen Friedrichs/Sascha Triemer, Gespaltene Städte? Soziale und ethnische Segregation in deutschen Großstädten, Wiesbaden 2008, S. 117; Heinz Fassmann, Zuwanderung und Segregation, in: ders./Josef Kohlbacher/Ursula Reeger (Hrsg.), Zuwanderung und Segregation. Europäische Metropolen im Vergleich, Klagenfurt 2002, S. 13–24, hier S. 14 ff.

**10** Vgl. Henrik Lebuhn/Andrej Holm, Wohnverhältnisse in Deutschland. Eine Analyse der sozialen Lage in 77 Großstädten, Berlin–Düsseldorf 2017, S. 20, S. 23. Zu ähnlichen Ergebnissen kommt TAG, Wohnungsmarktbericht Ostdeutschland, Hamburg 2017, S. 12 ff.

**11** Zur Problematik der Definition einer angemessenen Mietbelastungsquote vgl. ebd., S. 37.

**12** Vgl. ebd., S. 69, S. 74.

**13** Vgl. Immobilienscout24, Mietpreise und Kaufpreise in Berlin. Aktuelle Immobilienpreise auf dem Wohnungsmarkt, o.J., <https://www.immobilienscout24.de/immobilienbewertung/ratgeber/mietpreise-und-kaufpreise/mietspiegel/mietspiegel-berlin.html>.

**14** Vgl. Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe, Berlin-Tourismus in Zahlen, <https://www.berlin.de/sen/wirtschaft/wirtschaft/branchen/tourismus/artikel.110610.php>.

**15** Vgl. Marcel Fratzscher et al., Berlin, Von der Start-up-Hauptstadt zur Wachstumsmetropole?, in: DIW Wochenbericht 29/2016, S. 619–623, hier S. 619 ff.

tigte. Hinzu kommen Tausende von Lobbyisten, Pressevertreterinnen, Beratern oder ausländischen Diplomatinen. Diese Stellen sind mit hoch qualifizierten und häufig sehr spezialisierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern besetzt, die von ihren Arbeitgebern „mitgebracht“ werden und in der Regel sehr hohe Einkommen erzielen. An diese Arbeitsplätze gekoppelt ist ein Pool niedrig qualifizierter Dienstleistungstätigkeiten, etwa Sicherheitsdienste oder Gebäudereinigung.

*Zweitens* ist für Berlins Wirtschaft die Zunahme der temporären Besucher, vor allem der Touristen, wichtig. Offizielle Zahlen weisen mehr als 275 000 Arbeitsplätze in diesem Sektor aus, mit wachsender Tendenz.<sup>16</sup> Die tatsächliche Zahl der Arbeitenden im Umfeld der Branchen, die vom Tourismus profitieren, dürfte indessen erheblich höher liegen, da Hotellerie, Gastgewerbe und Einzelhandel vor allem auf saisonale Beschäftigung, Teilzeitarbeit und weitere atypische Beschäftigungsverhältnisse setzen. Kennzeichnend für diesen Sektor sind unterdurchschnittliche Löhne und prekäre Arbeitsbedingungen.

*Drittens* ist der Komplex der Kreativwirtschaft für Berlin von Bedeutung. In den Feldern Kulturwirtschaft und digitale Industrie entwickelte sich Berlin in der vergangenen Dekade zu einer „Start-up City“.<sup>17</sup> In diesem Sektor ist die Einkommenssituation differenziert. Während auf der einen Seite von erfolgreichen Programmierinnen, Kulturmanagern und Opernsängerinnen Top-Gehälter erreicht werden, arbeiten auf der anderen Seite viele in prekärer (Schein-)Selbstständigkeit. Ablesen lässt sich dies etwa am Anstieg der Zahl der Solo-Selbstständigen von 2005 bis 2013 um knapp 90 Prozent auf gut 200 000.<sup>18</sup> Jeder Zweite von ihnen kam 2013 nicht über Einkünfte von 1300 bis 1500 Euro netto im Monat hinaus.

Das wirtschaftliche Wachstum kommt also nicht allen gleichermaßen zugute, sondern geht mit einer stärkeren Spreizung der Einkommen

einher.<sup>19</sup> Das soziale Auseinanderdriften schlägt sich in der sozialräumlichen Struktur der Stadt nieder und ist von zwei Trends geprägt. Zum einen werden Zuwanderung und Beschäftigungswachstum von Altersgruppen getragen, die in hohem Maße „stadtaffin“ sind. Die insgesamt gestiegene Nachfrage nach Wohnraum schlägt sich folglich besonders stark in den innerstädtischen Lagen nieder. Zum anderen trifft die ungleiche Einkommensstruktur in Berlin auf eine bereits verfestigte Segregation. Aus historischen Gründen sind die heute besonders nachgefragten Innenstadtlagen von einem hohen Anteil an einkommensschwachen Haushalten und Migrantinnen und Migranten gekennzeichnet.

Die Prozesse der Gentrifizierung, also der sozialen und baulichen Aufwertung von Wohnlagen durch sich wechselseitig verstärkende Prozesse wie den Zuzug neuer Bevölkerungsgruppen, der (Luxus-)Sanierung des alten Wohnungsbestands und der Verdrängung der alten Mieter, wandelten sich von einer Randerscheinung der Stadtentwicklung zum „Mainstream“.<sup>20</sup> Sie erfassten nach der Wiedervereinigung zunächst die Ostberliner Innenstadtbzirkel Mitte und Prenzlauer Berg und bewegten sich anschließend im Uhrzeigersinn über Friedrichshain und Kreuzberg nach Neukölln. Inzwischen sind fast alle zusammenhängenden Altbaugebiete innerhalb des S-Bahnringes auf die eine oder andere Weise von Aufwertungs-tendenzen geprägt.<sup>21</sup> Die Spanne reicht dabei von einer Gentrifizierung in Pionierphase (Wedding) zu einer „Supergentrification“<sup>22</sup> wie in der Spandauer Vorstadt und im südlichen Prenzlauer Berg. Die Verdrängung einkommensschwacher Bevölkerungsgruppen lässt sich am Beispiel des Gebiets um den Kollwitzplatz illustrieren: Die Gebietseinkommen lagen 1993 etwa 25 Pro-

**16** Vgl. Berlin Tourismus & Kongress GmbH (Hrsg.), Wirtschaftsfaktor für Berlin: Tourismus- und Kongressindustrie 2012, [www.ivbp.de/Archiv/Studie%20VisitBerlin%202012.pdf](http://www.ivbp.de/Archiv/Studie%20VisitBerlin%202012.pdf).

**17** Zur Typisierung und Quantifizierung siehe Suintje Schmidt et al., *Open Creative Labs in Deutschland. Typologisierung, Verbreitung und Entwicklungsbedingungen*, Erkner 2016.

**18** Vgl. Karl Brenke, *Der Arbeitsmarkt in Berlin seit 2005. Starker Beschäftigungsaufbau bei weiterhin hoher Arbeitslosigkeit und geringen Einkommen*, in: DIW Wochenbericht 29/2016, S. 625–636, hier S. 629f.

**19** Vgl. Maximilian Stockhausen, *Atlas der Einkommensungleichheit*, Oktober 2015, [https://www.boeckler.de/pdf/wsi\\_vm\\_atlas.pdf](https://www.boeckler.de/pdf/wsi_vm_atlas.pdf).

**20** Vgl. Andrej Holm, *Berlin's Gentrification Mainstream*, in: Matthias Bernt/Britta Grell/ders. (Hrsg.), *The Berlin Reader. A Compendium on Urban Change and Activism*, Bielefeld 2013, S. 171–187.

**21** Vgl. ders./Guido Schulz, *GentriMap, Ein Messmodell für Gentrification und Verdrängung*, in: Ilse Helbrecht (Hrsg.), *Gentrifizierung in Berlin. Verdrängungsprozesse und Bleibestrategien*, Bielefeld 2016, S. 287–318; Christian Döring/Klaus Ulbricht, *Gentrification-Hotspots und Verdrängungsprozesse in Berlin. Eine quantitative Analyse*, in: ebd., S. 17–44.

**22** Loretta Lees, *Super-gentrification. The Case of Brooklyn Heights, New York City*, in: *Urban Studies* 12/2003, S. 2487–2509.

zent unterhalb des Berliner Durchschnitts, nach Ende der Sanierung 2008 40 Prozent darüber. Ärmere Haushalte verließen das Gebiet, Besserverdienende zogen zu.

Spiegelbildlich zur Gentrifizierung der Innenstadtgebiete steht die Abwertung von bereits in hohem Maße von Armut geprägten Gebieten. Traditionell fanden sich diese in einer Reihe von Westberliner Innenstadtgebieten (Kreuzberg, Neukölln, Moabit, Wedding) und in den peripheren Großwohnsiedlungen am Stadtrand. Aktuelle Entwicklungen haben dieses Bild deutlich verändert und definieren die Ränder der Stadt neu. Nach Berichten des „Monitoring Soziale Stadtentwicklung Berlin“<sup>23</sup> findet sich weiterhin eine starke Bündelung von Armutsindikatoren in den von Migration geprägten innerstädtischen Gebieten Neukölln-Nord, Wedding/Moabit und Kreuzberg-Nordost – allerdings ist hier eine stabile bis positive Dynamik festzustellen, das heißt, Arbeitslosigkeit, Transferbezug und Kinderarmut stagnieren oder sind rückläufig. In den peripher gelegenen Großwohnsiedlungen Nord-Marzahn, Nord-Hellersdorf und Spandau-Mitte ist die Tendenz gegenläufig. Die Zahl benachteiligter Haushalte steigt, häufig durch den Zuzug sozial schwacher Gruppen.

Ein führender Senatsbeamter, Hanno Klein, sprach von den großen Plattenbaugebieten in Ost und West bereits 1991 als „Staubsauger“ für diejenigen, die sich die Innenstadt nicht mehr leisten können.<sup>24</sup> Das stimmt und stimmt nicht: Verschiedene Untersuchungen belegen, dass die Mehrzahl der Verdrängten zunächst versucht, in der Nähe des bisherigen Wohnorts zu bleiben. Entweder man vermietet unter und nimmt schlechtere Wohnbedingungen in Kauf, kommt bei Freunden und Verwandten unter oder zieht in das nächste noch bezahlbare Gebiet in der Nähe um.<sup>25</sup> Benachteiligte Berlinerinnen und Berliner bewegen sich so wie eine „Bugwelle“ vor der Gentrifizierung durch die Stadt und werden bislang nicht notwendig an den Rand

gedrängt. Das wird sich ändern, sobald die Spielräume in der Innenstadt enger werden.<sup>26</sup>

## DYNAMIKEN DER FINANZIALISIERUNG UND PRIVATISIERUNG

Die wachsende Nachfrage nach Wohnraum geht in Berlin mit einer Abnahme preisgünstiger Wohnungen einher. Dies entspricht einer Entwicklung in Richtung marktorientierter Wohnraumversorgungssysteme und spiegelt einen Wandel staatlicher Politiken in den vergangenen Jahrzehnten wider. In Berlin, der „Stadt des sozialen Wohnungsbaus par excellence“,<sup>27</sup> verringerte sich der Bestand an Wohnungen, die staatlicher Regulierung unterliegen, in den vergangenen 15 Jahren stark. Das betrifft zunächst den Bestand an kommunalen Wohnungen, der sich durch Verkäufe von 482 000 Wohneinheiten (WE) 1990 auf etwa 269 000 WE 2011 reduzierte.<sup>28</sup> Die Anzahl der Sozialwohnungen, die einer Mietpreisbindung unterliegen, ist noch stärker gefallen, von 365 000 WE 1993 auf lediglich 135 000 WE 2014.<sup>29</sup> 2016 fiel die soziale Bindung von knapp 9000 Wohnungen weg, und es wird erwartet, dass das Angebot bis 2025 weiter schrumpft.<sup>30</sup>

Dieser Rückgang beruht zunächst auf dem deutschen Modell des Sozialwohnungsbaus, bei dem die soziale Bindung nach einer bestimmten Zeit abläuft. Ohne zusätzliche Subventionen geht die Zahl an Sozialwohnungen also automatisch zurück. Zusätzlich implizieren die teilweise in den 1970er Jahren festgelegten Förderkonditionen eine kontinuierliche Mietsteigerung, die im sozialen Wohnungsbau heute ein Niveau erreicht hat, das über dem Mittelwert des Mietspiegels liegt. In der Folge ist auch der soziale Woh-

**23** Vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin (Hrsg.), *Monitoring Soziale Stadtentwicklung Berlin 2015*, Berlin 2015.

**24** Zit. nach: Städtebau: Markant und brutal, in: *Der Spiegel* 14/1991, S. 112ff., hier S. 112.

**25** Vgl. Felicitas Hillmann, *Studienprojekt Kreuzberg. Ein Beitrag zum Ausstellungsteil über die Stadtentwicklung Kreuzbergs*, Berlin 2014; Helbrecht (Anm. 21).

**26** Vgl. Daniel Förste/Matthias Bernt, *Black Box Verdrängung: Bleiben im Kiez oder Wegzug an den Rand? Kleinräumliche Wanderungen im Zuge von Aufwertungsprozessen in Berlin-Prenzlauer Berg*, in: Helbrecht (Anm. 21), S. 45–68.

**27** Harald Bodenschatz, *Schöner Wohnen im neuen Berlin?*, in: *Architektenkammer Berlin (Hrsg.), Berlin – offene Stadt*, Berlin 1999, S. 107.

**28** Vgl. Investitionsbank Berlin, *IBB Wohnungsmarktbericht 2012*, Berlin 2013, S. 34.

**29** Vgl. dies., *Der Berliner Wohnungsmarkt, Entwicklung und Strukturen 1991–2000*, Berlin 2002, S. 71; dies., *IBB Wohnungsmarktbericht 2015*, Berlin 2016, S. 44.

**30** Vgl. Ralf Schönball, *Berlin verliert weiter bezahlbare Wohnungen*, in: *Der Tagesspiegel*, 5.10.2017, S. 7.

nungsbau in vielen Fällen für Bezieher niedriger Einkommen und Transferempfänger unbezahlbar geworden.<sup>31</sup>

Darüber hinaus wurden die kommunalen Wohnungsbaugesellschaften im Zuge einer „Rollback-Neoliberalisierung“<sup>32</sup> in zunehmendem Maße zur Konsolidierung der öffentlichen Finanzen eingesetzt. Aus diesem Grund wurden etwa die Berliner Wohnungsbaugesellschaften zu „In-sich-Verkäufen“ angehalten, bei denen sich ein Teil der Wohnungsbaugesellschaften verschulden musste, um den anderen Teil zu kaufen und die Gewinne an die Landeskasse abzuführen.

Berlin verkaufte über die drei vergangenen Jahrzehnte – auch aufgrund von Schrumpfungsaufnahmen und der Haushaltsnotlage – in erheblichem Maße öffentliche Wohnungsbestände an private Investoren. Dies betraf etwa ein Sechstel des Bestands der kommunalen Wohnungsunternehmen Ostberlins, der im Rahmen des „Altschuldenhilfegesetzes“ an „Zwischenerwerber“ veräußert wurde. In einer zweiten Welle wurden in den 2000er Jahren umfangreiche Bestände an Private-Equity-Gesellschaften verkauft. Zwischen 2001 und 2005 trennte sich Berlin von einem Drittel der ehemals landeseigenen Bestände (121 600 WE). Als Höhepunkt der Privatisierung gilt der Verkauf der kommunalen „Gemeinnützigen Siedlungs- und Wohnungsbaugesellschaft“ (GSW), die 2004 mit 65 000 Wohnungen an ein Konsortium von US-amerikanischen Finanzinvestoren ging. Damit hat die Stadt Berlin in erheblichem Maße Interventionsmöglichkeiten auf dem angespannten Wohnungsmarkt verloren.

Der Verlust öffentlichen Einflusses ging mit einer „Finanzialisierung“ der Immobilienwirtschaft einher, wodurch die lokale Versorgung mit Wohnraum zunehmend durch Finanzakteure, -mechanismen und -praktiken geprägt ist.<sup>33</sup>

Finanzialisierungsprozesse haben insbesondere im Nachgang der weltweiten Finanzkrise 2008 die Rahmenbedingungen für die Berliner Wohnungswirtschaft grundlegend verändert. Dabei hat die zunehmende Verschmelzung von Finanz- und Wohnungsmärkten zu einem dauerhaften Interesse der Finanzinvestoren am Erwerb von als „unterbewertet“ betrachteten Portfolios geführt. Entsprechend befinden sich heute etwa 60 Prozent des Wohnungsbestands in Berlin in den Händen privater Vermieter (10 Prozent börsennotierte Unternehmen, 21 Prozent privatwirtschaftliche Wohnungsunternehmen).<sup>34</sup> Gleichzeitig stieg der Anteil der ausländischen Investoren an Immobilientransaktionen zwischen 2009 und 2015 um etwa 240 Prozent.<sup>35</sup>

Ferner wächst die Bereitschaft privater Haushalte, sich zu verschulden, um Vermögen in Form von Wohneigentum zu bilden. Niedrigzinspolitik und das fehlende Angebot an erschwinglichen Mietwohnungen führen so zu einer wachsenden Zahl von Haushalten, die Eigentum erwerben – nicht nur für den Eigenbedarf, sondern auch als Form der Vermögensbildung. So bezeichnete Formen eines „asset-based welfare“<sup>36</sup> sollen zur sozialen Absicherung beitragen („Beton-Rente“). Dies verstärkt tendenziell soziale Disparitäten. Denn der Erwerb von Eigentumswohnungen ist für einkommensschwache Bewohner aufgrund mangelnden Eigenkapitals kaum möglich und für weite Teile der Mittelschichten mit Verschuldung und hohen Kreditrisiken verbunden.

Dies hat zu tiefgreifenden Veränderungen in der Struktur des Berliner Wohnungsangebotes geführt. Die Anzahl der angebotenen Wohnungen mit Nettokaltmieten unterhalb der von den Jobcentern für Transferleistungsbezieherinnen und -bezieher angewandten Bemessungsgrenzen für die Kosten der Unterkunft (KdU)

**31** Vgl. Kotti & Co./sozialmieter.de/Selbst-universität e. V. (Hrsg.), *Nichts läuft hier richtig. Informationen zum sozialen Wohnungsbau in Berlin*, Berlin 2014; Gewos, *Bericht der Expertengruppe zur Reform des Sozialen Wohnungsbaus in Berlin*, September 2016, [www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/sozialer\\_wohnungsbau/reform/index.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/sozialer_wohnungsbau/reform/index.shtml).

**32** Vgl. Neil Brenner/Jamie Peck/Nik Theodore, *Variiegated Neoliberalization: Geographies, Modalities, Pathways*, in: *Global Networks* 2/2010, S. 182–222.

**33** Vgl. Laura Calbet, *Financialised Rent Gaps and the Public Interest in Berlin's Housing Crisis. Reflections on N. Smith's 'Generalised Gentrification'*, in: Abel Albet/Núria Benach (Hrsg.), *Gentrifi-*

*cation as a Global Strategy*. Neil Smith and Beyond, Milton 2017, S. 165–176; Manuel Aalbers, *The Financialization of Housing. A Political Economy Approach*, London–New York 2016.

**34** Vgl. CBRE GmbH/Berlin Hyp AG, *Wohnmarktreport Berlin 2015*, [www.berlinhyp.de/fileadmin/user\\_upload/2015\\_WMR\\_DE\\_WWW\\_20150114.pdf](http://www.berlinhyp.de/fileadmin/user_upload/2015_WMR_DE_WWW_20150114.pdf), S. 7.

**35** Vgl. BNP Paribas, *BNP Paribas Real Estate Guide to Investing in Germany 2016*, S. 9.

**36** John Doling/Richard Ronald, *Home Ownership and Asset-based Welfare*, in: *Journal of Housing and the Built Environment* 2/2010, S. 165–173.

schrumpfte zwischen 2007 und 2015 von 103 000 auf 9500 Einheiten. Noch 2007 war in fast allen Bezirken die Anzahl dieser Wohnungen höher als die der Eigentumswohnungen; 2015 dagegen konzentrieren sich KdU-fähige Wohnungen auf Marzahn-Hellersdorf (etwa 30 Prozent), Trep-tow-Köpenick, Lichtenberg und Spandau (je etwa 10 Prozent). Im selben Zeitraum stieg die Zahl der Kaufangebote für Eigentumswohnungen in Berlin bei Immobilienscout24 von 27 auf 62 Prozent.<sup>37</sup>

Mit der wachsenden Nachfrage ging demnach nicht nur der Bestand an öffentlichen und Sozialwohnungen rapide zurück, sondern es setzten sich darüber hinaus im privaten Wohnungsmarkt zusehends Verwertungsmodelle mit hoher Renditeorientierung durch. Angesichts der im Vergleich traditionell niedrigen Einkommen wird die Miete damit zum „Armutsfaktor Nr. 1“ in Berlin – und ist ursächlich für die Positionierung der verschiedenen Bevölkerungsgruppen an den Rändern oder im Zentrum der Stadt.

#### DIVERSITÄT UND DIE „RICHTIGE MISCHUNG“

In Berlin sind die immer wieder angekündigten „Ghettos“ – bis auf punktuelle Ausnahmen – ausgeblieben. Dennoch sind einige Bevölkerungsgruppen überproportional oft an den „Rändern“ der Stadtgesellschaft positioniert. Immer noch ist die Armutsquote der ausländischen Bevölkerung beziehungsweise der Bevölkerung mit Migrationshintergrund mehr als doppelt so hoch wie die der Bevölkerung mit deutschen Wurzeln.<sup>38</sup> Auch übernehmen nicht alle Stadtteile gleichermaßen Integrationsaufgaben. Ebenso wurden Flüchtlinge 2015/2016 zunächst in den Außenbezirken Lichtenberg, Spandau, Pankow und Marzahn-Hellersdorf untergebracht.

Zugleich kann Berlin inzwischen, so wie andere große europäische Einwanderungsstädte auch, darauf zählen, dass es weitere Zuwanderer anzieht, die mit Ressourcen kommen. Die Vielfalt, auch gerade in den Nachbarschaften mit Armutsnischen und den teilweise noch niedrigen Mieten, zieht die kreativen Mittelschicht-

ler an. Das „Migrantische“ wird dort nicht mehr als „randständig“ angesehen, sondern dient zunehmend als Distinktionsmerkmal, zur Abgrenzung der Mittelschichten mit ihrem kosmopolitischen Habitus. Das multikulturell geprägte Stadtumfeld wird Teil eines Lifestyles, das Diversität als Internationalität und Konsumversprechen interpretiert.<sup>39</sup>

Schnell vergessen ist, dass diese besondere Mischung – der migrantische „Mehrwert“ – durch langjährige Maßnahmen der Sozialpolitik, die mit besonderen Partizipationsansätzen operierten, vorbereitet wurde. In den in Mauerzeiten abgehängten Stadtteilen wie Kreuzberg und Neukölln musste man erfinderisch sein, wollte man gemeinsame Aktionen für alle Bewohnerinnen und Bewohner voranbringen. Diese Nachbarschaften verdankten ihre Bevölkerungsstruktur im Wesentlichen dem Zuzug von Migrantinnen und Migranten in die abrisreifen Altbauten der 1970er Jahre. In Kombination mit wohnungsbau-lichen Experimenten wie der behutsamen Stadterneuerung und hochsubventionierten Sozialprogrammen entstand ein für die Bundesrepublik einmaliges Soziotop. Wie in anderen armutsgeprägten Stadtteilen auch konnten viele Bewohner durchgehend in Programme des Quartiersmanagements eingebunden und aktiviert werden. Stadtteilmanager wirkten als Koordinatoren von bereits initiierten Unternehmungen,<sup>40</sup> Arbeitsgemeinschaften und soziale Innovationen wie etwa die „Werkstatt der Kulturen“ setzten auf eine Einbeziehung randständiger, oft migrantischer Kulturen.

Hinzu kam, dass sich zahlreiche Migrantinnen und Migranten beruflich selbstständig machten – mangels Alternativen oder aus eigenem Wunsch – und so dafür sorgten, dass die Versorgungsinfrastruktur vor Ort erhalten

**39** Vgl. Sebastian Juhnke, *Locating the Creative Class. Diversity and Urban Change in London and Berlin*, Dissertation, The University of Manchester 2016; Miriam Stock, *Der Geschmack der Gentrifizierung. Arabische Imbisse in Berlin*, Bielefeld 2014; Felicitas Hillmann, *Marginale Urbanität. Migrantisches Unternehmertum und Stadtentwicklung*, Bielefeld 2011; Claire Colomb, *Pushing the Urban Frontier. Temporary Uses of Space, City Marketing, and the Creative City Discourse in 2000S Berlin*, in: *Journal of Urban Affairs* 2/2016, S. 131–152.

**40** Vgl. Mathias Geyer, *Facetten. Ansichten eines Stadtteilmanagers und Bewohners*, in: Dorothea Kolland (Hrsg.), *Der lange Weg zur Stadt. Die Gropiusstadt im Umbruch*, Berlin 2002, S. 105–110, hier S. 110.

**37** Vgl. Andrej Holm, *Sozialer Wohnraumversorgungsbedarf in Berlin*. Studie im Auftrag: Die Linke. Fraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin, Berlin 2016, S. 63 ff.

**38** Vgl. der Paritätische Gesamtverband (Anm. 8), S. 20.

blieb. Heute sind diese Stadteile häufig die Gebiete, in denen die Mieten so stark steigen, dass eine Verdrängung der einkommensschwachen, häufig migrantischen Haushalte, einsetzt. Widerstände gibt es immer wieder: In einer Nachbarschaft Kreuzbergs, dem Wrangelkiez, rückte jüngst ein von einem türkeistämmigen Inhaber geführter Supermarkt, Bizim Bakkal, ins Zentrum eines Protestbündnisses. Der Laden drohte aufgrund einer Mieterhöhung schließen zu müssen. Diese wurde nach Protesten von den Investoren zurückgenommen; der Geschäftsinhaber musste sein Geschäft dann jedoch aus gesundheitlichen Gründen schließen. Bizim Bakkal avancierte seitdem zu einem Symbol für die im Stadtteil omnipräsenten Verdrängungsprozesse der Gentrifizierung, das Protestbündnis fordert „den Erhalt der Nachbarschaft im Wrangelkiez“.<sup>41</sup>

## FAZIT

Auf- und Abwertung, Ausverkauf und Mischung sind weiterhin grundlegend für das Verständnis der Entstehung von Zentren und Rändern in Städten. Die Datenlagen zur Entwicklung der sozialen Ungleichheit, zum Wachstumsdruck und zur sozialräumlichen Ausdifferenzierung in den Städten sind eindeutig. Treiber dieser Dynamiken sind die Veränderungen auf den Wohnungsmärkten, die durch den Rückzug des Staats und durch eine stärkere Finanzialisierung durch (in- wie ausländische) Investoren unter Druck geraten sind. Die Frage nach der „richtigen Mischung“ bleibt bestehen und wird insbesondere von den Mittelschichten gestellt. Migrantisch geprägte Stadteile in Berlin, bekannt für ihre urbane Dichte, Vielfalt und zentrale Lage, zeigen ein Nebeneinander von gefeierter Diversität im Sinne des Lebensstils eines kreativprekären Mittelklassemilieus auf der einen Seite und handfester Armut und Verdrängung der dort ursprünglich lebenden marginalisierten Bevölkerungsgruppen auf der anderen Seite. Diese haben den „Mehrwert“ im Zuge langjähriger Stadtpolitiken und beruflicher Selbstständigkeit erst mitaufgebaut. Wie in einem Vexierbild rückt der Prozess der sozialräumlichen Ausdifferenzierung vom Rand in den Mainstream und die

Stadtbewohner, die dies betrifft, von der Mitte an den Rand. Die vor einer Dekade identifizierten Prozesse existieren in Berlin zunehmend weniger nebeneinander, sondern sind eng miteinander verschränkt. Im bundesdeutschen Vergleich artikulieren sie sich hier überdeutlich.

### FELICITAS HILLMANN

leitet die Abteilung „Regenerierung von Städten“ am Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung, Erkner. Sie ist mit der Professur „Transformation städtischer Räume im internationalen Kontext“ an der TU Berlin, Institut für Stadt- und Regionalplanung, verankert.  
felicitas.hillmann@leibniz-irs.de

### MATTHIAS BERNT

ist Senior Researcher in der Abteilung „Regenerierung von Städten“ am Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung, Erkner.  
matthias.bernt@leibniz-irs.de

### LAURA CALBET I ELIAS

ist wissenschaftliche Mitarbeiterin in der Abteilung „Regenerierung von Städten“ am Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung, Erkner.  
laura.calbet@leibniz-irs.de

<sup>41</sup> Bizim Kiez, Für den Erhalt der Nachbarschaft im Wrangelkiez, [www.bizim-kiez.de](http://www.bizim-kiez.de).

# STÄDTE FÜR MENSCHEN

## Transformationen urbaner Mobilität

*Mathias Wilde · Thomas Klinger*

„Neuendorf besaß neuerdings eine eigene Autobahnabfahrt – ‚neuerdings‘ hieß für Alexander immer noch: nach der Wende. Man kam direkt auf die Thälmannstraße (hieß immer noch so). Die Straße war glatt asphaltiert, rote Fahrradstreifen zu beiden Seiten. [...] Aber man brauchte nur einmal links abzubiegen und ein paar hundert Meter dem krummen Steinweg zu folgen, dann noch einmal links – hier schien die Zeit stillzustehen: eine schmale Straße mit Linden. Kopfsteingepflasterte Bürgersteige, von Wurzeln verbeult.“<sup>01</sup>

Für den Einstieg in seinen Roman „In Zeiten des abnehmenden Lichts“ wählt Eugen Runge das Straßenbild als Metapher für den Wandel der Zeit und schlägt eine Brücke zwischen Gestern und Heute. An den Straßen unserer Städte können wir den Zeitverlauf ablesen, sie sind Spiegelbild unserer Fortbewegung: Schmale Nebenstraßen rufen Erinnerungen an unbeschwerte Streifzüge vergangener Kindheitstage hervor, während glatt asphaltierte Verkehrsadern ausgerichtet sind am ungebremsten Fluss einer beschleunigten Gesellschaft. Aus den Fahrzeugen unserer modernen, hochtechnisierten Fortbewegung heraus können wir uns heute nur noch schwer vorstellen, wie über Jahrhunderte hinweg die Geschwindigkeit des Zu-Fuß-Gehens den Takt der Stadt bestimmte. Ein radikaler Wandel vollzog sich mit der Erfindung des Verbrennungsmotors und der Massenmotorisierung. Das Automobil verspricht Freiheit und Unabhängigkeit, ist Ausdruck von Wohlstand und individualisierter Fortbewegung. Zugleich hat das Automobil unsere Mobilität revolutioniert und die Konfiguration unserer Städte weitreichend verändert.

### MODERNER VERKEHR

Die Geschichte der Stadt kann als eine Geschichte unserer Fortbewegung gelesen werden. Dabei unterscheidet die Verkehrsgeschichte zwischen vormodernem und modernem Verkehr:<sup>02</sup>

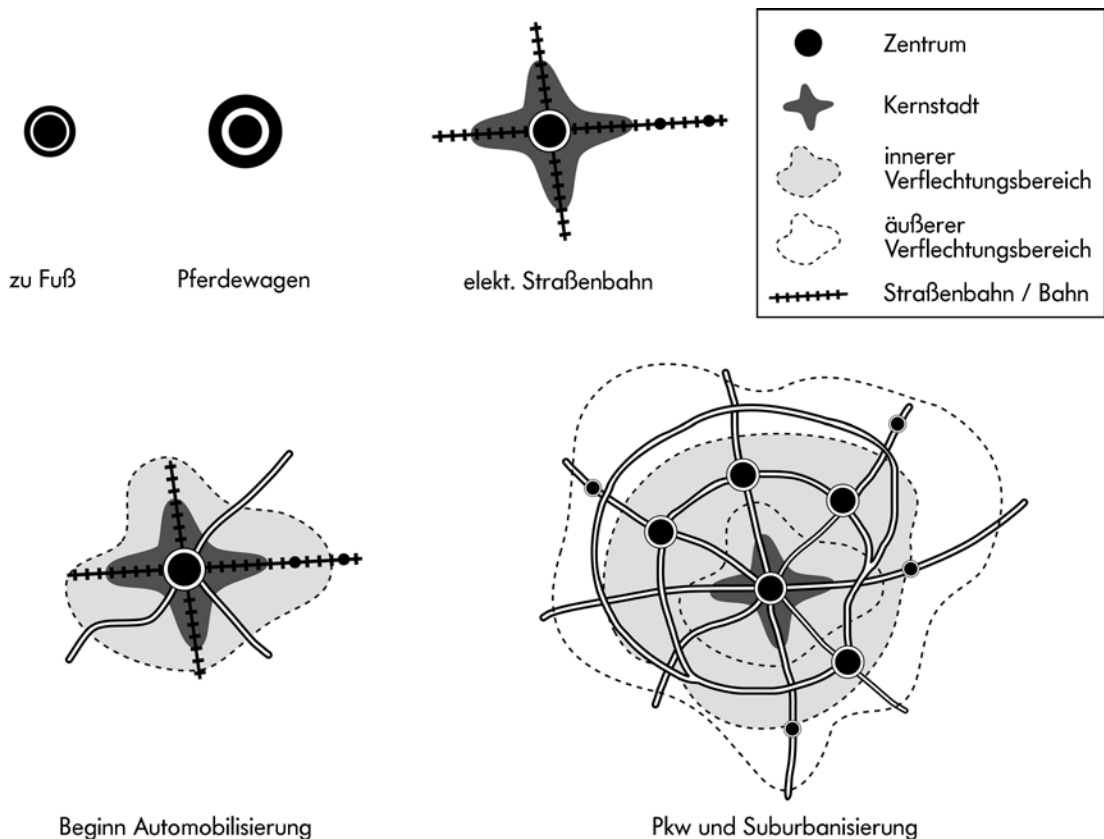
Während in vormodernen Epochen noch Tiere oder Menschen die Fahrzeuge antrieben, ist der moderne Verkehr gekennzeichnet durch kapitalintensive Infrastruktur und mechanisierte Fortbewegungsmaschinen. Die unterschiedlichen Verkehrsmittel gaben der Stadt ein jeweils eigenes Aussehen. In der Zeit des vormodernen Verkehrs vollzog sich das Leben in jenen Vierteln, in denen die Menschen lebten und zu Fuß unterwegs waren. Die Städte waren entsprechend strukturiert: Orte zum Leben, Arbeiten und zur Versorgung befanden sich fußläufig erreichbar in der unmittelbaren Umgebung – aber auch Entfernungen von drei, vier oder fünf Kilometern wurden regelmäßig zu Fuß zurückgelegt. Die Städte waren verdichtet und sowohl baulich als auch sozial von einer kleinteiligen Nutzungsmischung gekennzeichnet.<sup>03</sup> Viele historische Zentren lassen erahnen, wie kompakt die Struktur der traditionellen, europäischen Stadt zu den Zeiten des vormotorisierten Verkehrs gewesen ist.

Der moderne Verkehr brachte motorisierte Fortbewegungsmittel und leistungsstarke Infrastrukturen mit sich, ermöglichte den Transport großer Menschenmassen und erlaubte vor allem die Überwindung größerer Distanz in immer kürzerer Zeit. Für die Menschen verschwanden die Grenzen ihres bisherigen Aktionsraums. Ziele, für die man zuvor eine beschwerliche Reise auf sich nehmen musste, waren im Handumdrehen erreichbar. Damit einher ging die räumliche Entkopplung der Funktionen des Alltags. Denn der moderne Verkehr war die Voraussetzung für eine Neugliederung der Stadt. Arbeiten und Wohnen, Versorgung und Freizeit beschränken sich heute nicht mehr auf den unmittelbaren Lebensmittelpunkt der Menschen.

Die räumliche Trennung der Aktivitäten beschleunigte sich im Verlauf der Industrialisierung. Zunächst erfolgte die Ausdehnung der Stadt entlang der Infrastrukturen der neuen Massentransportmittel – wie der elektrischen Straßenbahn



Abbildung: Beziehung zwischen neuen Verkehrsmitteln und städtischer Siedlungsstruktur



Quelle: Matthias Gather/Andreas Kagermeier/Martin Lanzendorf, Geographische Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Berlin 2008, S. 141.

oder den ersten U-Bahn-Systemen – und war entsprechend linienhaft ausgerichtet. Doch erst das Automobil und eine auf den motorisierten Individualverkehr bezogene Normierung der Straße entfesselten eine flächenhafte Expansion der Stadt ungekannten Ausmaßes. Das Automobil war Bedingung für Suburbanisierung und das Ausufern der Siedlungsstrukturen (Abbildung).<sup>04</sup>

Siedlungs- und Verkehrswachstum waren also eng miteinander verschränkt, wenn auch Ursache und Wirkung schwer zu bestimmen sind. Am ehesten lässt es sich als ein sich wechselsei-

tig verstärkender Prozess beschreiben zwischen neuen Möglichkeiten individueller Raumüberwindung durch das Automobil, dem Bau von Straßen und dem Aufkommen entfernungsintensiver Lebensweisen. Auf Staubildung und Überlastung der Infrastruktur wurde mit weiterem Straßenbau reagiert, der wiederum Privatpersonen und Unternehmen dazu bewegte, sich an den neuen Standorten anzusiedeln, ihre Aktionsradien entsprechend auszuweiten und neuen Verkehr zu generieren.<sup>05</sup> Die Devise „Wer Straßen und Parkplätze sät, wird Verkehr und Stau ernten“<sup>06</sup> fasst diese Entwicklungsspirale zusammen. Der

**01** Eugen Runge, In Zeiten des abnehmenden Lichts, Reinbek 2011, S. 7.

**02** Vgl. Christoph Maria Merki, Verkehrsgeschichte und Mobilität, Stuttgart 2008.

**03** Vgl. Josef Michael Schopf/Günter Emberger, Die Straße, die Fußgänger und die Stadtentwicklung, in: *dérive – Zeitschrift für Stadtforschung* 50/2013, S. 4–9, hier S. 5.

**04** Vgl. Helmut Nuhn/Markus Hesse, Verkehrsgeographie, Paderborn 2006, S. 184–196.

**05** Vgl. Gerd W. Heinze, Raumentwicklung und Verkehrsentstehung als mehrdimensionales Verteilungsproblem, in: *Berichte zur Raumforschung und Raumplanung* 2/1977, S. 7–27.

**06** So der französische Literat und Automanager Daniel Goeudert, zit. nach Andreas Troge, Mobilität als Glücksspiel – Ökologische und soziale Marktwirtschaft im Verkehrswesen, in: Philipp Höfer/Thomas Axt/Klaus Vestner (Hrsg.), *Ökologische Gesellschaftsvisionen*, Basel 1996, S. 174–192, hier S. 174.

Zusammenhang zwischen Straßenbau und Verkehrsaufkommen wurde zwischenzeitlich empirisch bestätigt: Das Verkehrswachstum verhält sich proportional zum Straßenausbau – eine Verdopplung der Straßenlänge führt zu einer Verdopplung des Verkehrsaufkommens.<sup>07</sup>

Der Siegeszug des Automobils ging weit über die Veränderungen der städtischen Konfiguration hinaus. Das Automobil war Ausdruck eines neuen Lebensgefühls, eng verbunden mit wirtschaftlichem Aufstieg, wachsenden Freiheiten und Handlungsspielräumen. Schnell wurde es zum Sinnbild der Moderne, zum festen Bestandteil gesellschaftlicher Normalität, eingebettet in eine Vielzahl sozialer und sozioökonomischer Zusammenhänge: Neben Kleinfamilie, Eigenheim am Stadtrand und Urlaub im Süden war das Automobil zumindest in der Bundesrepublik ein Teil des Zeitgeistes.<sup>08</sup> Wirtschafts- und Verkehrswachstum sowie eine steigende Motorisierungsrate gelten seitdem als untrennbar miteinander verbunden. Eine in Europa einzigartige Automobilindustrie sowie mächtige Interessenverbände führten schließlich zu einer ökonomischen und politischen Verfestigung der Dominanz des Automobils in der Bundesrepublik.<sup>09</sup>

## DAS AUTOMOBIL, DIE STRAÙE UND DIE STADT VON HEUTE

Die Nutzungsansprüche im öffentlichen Raum verschoben sich mit dem Aufkommen des Automobils soweit, dass sie sich in der Rechtsauffassung manifestierten. So untermauert die Straßenverkehrsordnung eine Entmischung der Verkehrsarten, oft unter der Prämisse der Verkehrssicherheit, aber auch um dem motorisierten Verkehr einen ungebremsten Fluss zuzusichern. Die Straßenverkehrsordnung ersetzte die individuelle und situative Verständigung auf der Straße durch eine Hierarchie der Verkehrsarten.

**07** Gilles Duranton/Matthew A. Turner, *The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities*, National Bureau of Economic Research, NBER Working Paper 15376/2009.

**08** Vgl. Günter Burkart, *Individuelle Mobilität und soziale Integration – zur Soziologie des Automobilismus*, in: *Soziale Welt* 2/1994, S. 216–241.

**09** Vgl. Winfried Wolf, *Strukturen der Verkehrsindustrie – Wirtschaftsinteressen und Verkehrspolitik*, in: Oliver Schwedes/Weert Canzler/Andreas Knie (Hrsg.), *Handbuch Verkehrspolitik*, Wiesbaden 2007, S. 405–424.

Die Trennung von Aufenthalts- und Verkehrsflächen ist heute vielerorts kennzeichnend für den öffentlichen Raum in urbanen Zentren. Historische Aufnahmen städtischer Plätze, beispielsweise in München und Dresden, vor und einige Jahre nach der zunehmenden Verbreitung des Automobils belegen, dass eine zuvor ungeordnete und lebendige Fülle unterschiedlichster Nutzungsformen von einer linienhaften Bündelung sämtlicher Verkehrsströme abgelöst wurde.<sup>10</sup> Bestimmendes Element des Straßensbildes ist nun die Fahrbahn, die dem motorisierten Verkehr vorbehalten ist. Dem Menschen zu Fuß bleibt der Seitenraum, wie der Bereich für den Gehweg im Jargon der Verkehrsplanung genannt wird. Mit der Entmischung der Verkehrsarten und der Bevorzugung des motorisierten Verkehrs, schreibt der Verkehrswissenschaftler Helmut Holzapfel,<sup>11</sup> ging dem Menschen die Straße vor dem Haus verloren: Sie wandelte sich von einem Raum der Möglichkeiten und des Aufenthalts zu einem Raum voller Unsicherheit und Belastung. Heute dienen unsere funktional gegliederten und hierarchisch aufgebauten Straßen zuallererst der Fortbewegung, sie sind zu einem Transitraum mutiert,<sup>12</sup> zu einem „exklusiven Ort des Automobils“.<sup>13</sup> Lewis Mumford, US-amerikanischer Architekturkritiker und Historiker, beschreibt bereits in den 1960er Jahren die negative Wirkung des Automobils auf die Stadt. Die Ausweitung des Verkehrsnetzes bezeichnet er als eine außergewöhnlich primitive Lösung, die resultierende Stadtstruktur entbehre vieler „Annehmlichkeiten des geselligen Lebens“.<sup>14</sup> Der moderne Verkehr befreite uns Menschen von der räumlichen Enge der traditionellen Stadt, gleichzeitig wurden wir durch das Automobil auf eine neue Art gefesselt.

**10** Vgl. Barbara Schmucki, *Der Traum vom Verkehrsfluss: Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich*, Frankfurt am Main–New York 2001, S. 70–72.

**11** Helmut Holzapfel, *Urbanismus und Verkehr. Bausteine für Architekten, Stadt- und Verkehrsplaner*, Wiesbaden 2012, S. 27.

**12** Vgl. Dirk van Laak, *Vom Lebensraum zum Leitungsweg. Die Stadtstraße als soziale Arena*, in: Michael Flitner/Julia Lossau/Anna-Lisa Müller, *Infrastrukturen der Stadt. Städtische Infrastrukturen und ihre Bedeutung für das gesellschaftliche Leben*, Wiesbaden 2017, S. 145–162.

**13** Sören Groth/Jakob Hebsaker/Lucas Pohl, *Kunst des Gehens – Taktiken im Ort des Automobils*, in: *suburban – Zeitschrift für kritische Stadtforschung* 1–2/2017, S. 257–266, hier S. 259.

**14** Lewis Mumford, *Die Stadt. Geschichte und Ausblick*, Bd. 1, Köln 1963, S. 502.

## WENDEPUNKTE UND PERSISTENZEN

Mit den Ölkrisen der 1970er Jahre, der Umweltbewegung der 1980er Jahre und einem langsam aber stetig wachsenden Bewusstsein für die ökologischen Konsequenzen menschlichen Handelns wurde die Vormachtstellung des Automobils und die autoorientierte Planung zunehmend kritisch begleitet. Spätestens mit der Diskussion über nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung auf der UN-Konferenz für Umwelt und Entwicklung 1992 in Rio de Janeiro<sup>15</sup> setzte ein Umdenken in der politischen Willensbildung ein, zahlreiche Städte initiierten Agendaprozesse. Vermehrt wurden Forderungen laut, statt eine angebotsorientierte Verkehrsplanung zu betreiben, die den motorisierten Individualverkehr begünstigt, darauf abzielen, Verkehr zu vermeiden und auf umweltverträgliche Verkehrsmittel zu verlagern. Der Begriff einer *nachhaltigen Mobilitätsgestaltung* ging aus diesen Diskussionen hervor.<sup>16</sup>

Die Prinzipien nachhaltiger Mobilitätsgestaltung werden nur schwerfällig und schleppend umgesetzt und gegenüber der traditionellen Verkehrsplanung und -politik durchgesetzt. Über Jahrzehnte hinweg haben sich Strukturen verfestigt, die einseitig den motorisierten Individualverkehr begünstigen. Langfristig etablierte Planungsroutinen der Stadtverwaltung und die Alltagspraxis vieler Menschen (zum Teil mangels Alternativen) sind ausschlaggebend für eine tiefgreifende Persistenz und Pfadabhängigkeit unserer Stadt- und Siedlungsstrukturen. Die Sozialwissenschaften umschreiben diese kaum aufzulösende Verankerung als ein um das Automobil herum konstruiertes soziotechnisches System, welches das Mobilitätsgeschehen in unserer Gesellschaft maßgeblich prägt.<sup>17</sup> Daraus erklärt sich die Beharrungstendenz der motorisierten Fortbewegung, die in menschlicher und

politischer Hinsicht nachvollziehbar sein mag, wenn sie auch wenig vernünftig und zukunftsfähig erscheint.<sup>18</sup>

## ABKEHR VOM AUTOMOBIL UND BOOM DES FAHRRADS?

Für einen wachsenden Teil der Bevölkerung wird das Automobil indessen überflüssig. Studien zum Mobilitätsverhalten verweisen darauf, dass immer mehr Menschen auf ein eigenes Automobil verzichten und zu einer multimodalen Mobilität übergehen, also einer an die jeweiligen Anforderungen angepassten Verkehrsmittelnutzung.<sup>19</sup> Dieser Trend zeichnet sich insbesondere in größeren Städten ab, denn dort erschweren zäher Verkehr und Parkplatznot die Verwendung eines Pkws, vor allem aber existieren mit einem ausgebauten öffentlichen Verkehr echte Alternativen zum motorisierten Individualverkehr.<sup>20</sup>

Digital gestützte Mobilitätsdienstleistungen beschleunigen die Zunahme multimodaler und situativ angepasster Verkehrsmittelnutzungen: Smartphone-Anwendungen weisen uns den Weg, ordern Taxen im Handumdrehen, informieren in Echtzeit über Verspätungen und öffnen Car-Sharing-Autos allein durch einen Fingerzeig. Wer gelernt hat, die verschiedenen Fortbewegungsmöglichkeiten zu nutzen, wer in einer Gegend lebt, in der sich der Alltag über kurze Wege bewältigen lässt, und wer auch bei ungünstigem Wetter auf das Fahrrad steigt, für den hat das eigene Automobil ausgedient. Dass sich die Verkehrsmittelnutzung in den Städten verschiebt, spiegelt die Statistik zur Ausstattung privater Haushalte wieder: 2003 waren in Hamburg 60,5 Prozent aller Haushalte mit mindestens einem Pkw ausgestattet, bis 2013 sank der Anteil auf 52,6 Prozent – im selben Zeitraum stieg hingegen die Ausstattung mit Fahrrädern von 74,6 auf 77,0 Prozent. In Ber-

**15** Vgl. Gro Harlem Brundtland, Our Common Future – Call for Action, in: Environmental Conservation 4/1987, S. 291–294.

**16** Vgl. David Banister, The Sustainable Mobility Paradigm, in: Transport Policy 2/2008, S. 73–80; Daniel Bongardt et al., Low-Carbon Land Transport: Policy Handbook, Abingdon–New York 2013.

**17** Vgl. Frank W. Geels, A Socio-Technical Analysis of Low-Carbon Transitions: Introducing the Multi-Level Perspective into Transport Studies, in: Journal of Transport Geography 24/2012, S. 471–482.

**18** Vgl. Jörg Schindler/Martin Held, Postfossile Mobilität – Wegweiser für die Zeit nach dem Peak Oil, Bad Homburg 2009.

**19** Vgl. Tobias Kuhnimhof et al., Travel Trends Among Young Adults in Germany: Increasing Multimodality and Declining Car Use for Men, in: Journal of Transport Geography 24/2012, S. 443–450; Robert Schönduwe/Benno Bock/Inga Deibel, Alles wie immer, nur irgendwie anders – Trends und Thesen zu veränderten Mobilitätsmustern junger Menschen, Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel, InnoZ-Baustein 10/2012.

**20** Vgl. Mathias Wilde, Die Re-Organisation der Verkehrssysteme. Warum sich die städtische Verkehrsplanung zu einer Mobilitätsplanung weiterentwickeln sollte, in: Standort 1/2015, S. 22–25.

lin fallen die Zahlen noch deutlicher aus, hier reduzierte sich die Pkw-Ausstattung zwischen 2003 und 2013 von 57,6 auf 47,4 Prozent, während die Ausstattung mit Fahrrädern von 65,5 auf 74,2 Prozent zunahm.<sup>21</sup>

Das Fahrrad erlebt somit eine Renaissance, es hat in den vergangenen Jahren für die Alltagsmobilität der Menschen in der Stadt immer mehr an Bedeutung gewonnen. Die Mobilitätsforscherinnen Martin Lanzendorf und Annika Busch-Geertsema verweisen in ihrer Arbeit zur Förderung des Fahrradverkehrs darauf, dass insbesondere diejenigen Städte ihren Fahrradverkehrsanteil spürbar erhöhen können, die sich bewusst von den Strukturen der autogerechten Stadt lösen und in denen die praktizierte Verkehrspolitik gemeinsam mit der Stadtverwaltung die Ziele einer nachhaltigen Mobilitätsgestaltung verfolgen.<sup>22</sup>

### PARADIGMENWECHSEL IN DER VERKEHRSGESTALTUNG

Die Verkehrsplanung ist in der Lage, die vom Automobil vorgegebene Pfadabhängigkeit unserer Stadt- und Siedlungsstrukturen aufzubrechen. Städte wie Kopenhagen, Amsterdam oder Freiburg im Breisgau engagieren sich seit Langem für eine nachhaltige Gestaltung urbaner Mobilitätssysteme und verdeutlichen damit, welche Handlungsspielräume bestehen.<sup>23</sup> Seit Anfang des neuen Jahrtausends dienen sie immer mehr Städten als Vorbild. Dabei lässt sich beobachten, wie sich eine Planungsphilosophie herausbildet, die die Verantwortung für ein konfliktfreies Miteinander möglichst oft an die Menschen im öffentlichen Raum überträgt und gegenseitige Rücksichtnahme und Verständigung fördert. Infrastrukturell finden diese Entwicklungen ihren Ausdruck in Begegnungszonen und *Shared-Space*-Konzepten

**21** Vgl. Statistisches Bundesamt, Einkommens- und Verbraucherstichprobe 2003 und 2013. Sonderauswertung Fahrradbesitz, Wiesbaden 2014.

**22** Vgl. Martin Lanzendorf/Annika Busch-Geertsema, The Cycling Boom in Large German Cities – Empirical Evidence for Successful Cycling Campaigns, in: *Transport Policy* 36/2014, S. 26–33.

**23** Vgl. Stefan Bratzel, Conditions of Success in Sustainable Urban Transport Policy: Policy Change in ‚Relatively Successful‘ European Cities, in: *Transport Reviews* 2/1999, S. 177–190; Jutta Deffner et al., Institut für sozial-ökologische Forschung, Schlussbericht zu dem Projekt „Nachhaltige Mobilitätskultur“. Entwicklung eines integrierten Konzepts der Planung, Kommunikation und Implementierung einer nachhaltigen, multioptionalen Mobilitätskultur, Frankfurt/M. 2006.

ten<sup>24</sup> sowie der Öffnung von urbanen Plätzen – wie dem Times Square in New York – für Menschen, die umherschlendern, verweilen und sich begegnen können.

Unter der Maxime „Cities for People“<sup>25</sup> plant und gestaltet das von Jan Gehl in Kopenhagen gegründete Architekturbüro öffentliche Plätze und Straßen, die zu einer Vielzahl von Bewegungs- und Aufenthaltspraktiken einladen – wie etwa zum Flanieren und Innehalten. Die zugrundeliegende Planungsphilosophie orientiert sich an den zeitlichen und räumlichen Maßstäben, die der Mensch vorgibt, weniger an Fortbewegungsmöglichkeiten, die auf Effizienz und schnelle Distanzüberwindung ausgerichtet sind. Das eigentliche Mobilitätsgeschehen ergibt sich durch die zahlreichen Aneignungs- und Aushandlungsprozesse, die sich im Wechselspiel der Menschen immer wieder aufs Neue ergeben. Funktionieren kann das nur, wenn sich Geschwindigkeiten sowie Straßen- und Platzzuschnitte an einem menschlichen Maß orientieren – Langsamverkehr, Nahmobilität und Platz für Begegnungen zwischen Menschen sind daher die zentralen Bestandteile lebenswerter Städte.

### AUTOMATISIERTE URBANE MOBILITÄT?

In der Bild- und Zeichensprache der techniko-orientierten Zukunftsentwürfe städtischer Mobilität steht allerdings wieder das Automobil im Zentrum. Die Technik verspricht ein Utopia der Fortbewegung auf bestehenden Pfaden: Wie von Geisterhand gesteuert überqueren autonom fahrende Kapseln schnell und kollisionsfrei innerstädtische Kreuzungen,<sup>26</sup> selbstfliegende Taxi-Drohnen und Minikopter erschließen den Luftraum als dritte Dimension der Städte und Metropolen.<sup>27</sup> Zudem sehen sich die Städte schon heute eingebunden in einen globalen Wettbewerb, bei dem Effizienz und Geschwindigkeit des örtlichen Verkehrssystems eine entscheidende Rolle einnehmen. Um hier mithalten zu kön-

**24** Vgl. Jürgen Gerlach/Jörg Ortlepp/Heiko Voß, *Shared Space. Eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte? Beispiele und Empfehlungen für die Praxis*, Berlin 2009.

**25** Jan Gehl, *Cities for People*, Washington D.C. 2010.

**26** Vgl. Ford 2017: Simulation autonomer Mobilität, 15.9.2017, [www.3sat.de/mediathek/?mode=play&obj=68819](http://www.3sat.de/mediathek/?mode=play&obj=68819).

**27** Vgl. Mit der Drohne zum Hotel fliegen – Testbetrieb startet in Dubai, 15.2.2017, [www.faz.net/-14879022.html](http://www.faz.net/-14879022.html).

nen, seien „die Beschleunigung und Verbesserung der städtischen Verkehrsflüsse ein zentraler Faktor der Mobilitätsentwicklung“.<sup>28</sup> Dieser Logik folgend wären die Stadtverwaltungen darauf angewiesen, „die Kapazität ihrer bestehenden Straßeninfrastruktur durch die Nutzung neuer Technologien zu steigern“.<sup>29</sup> Mobilität sollte derart automatisiert und optimiert ablaufen, dass die technologiegestützten Systeme reibungsfrei und weitgehend unbeeinträchtigt von menschlichen Fehlern funktionieren.

Die Technologie- und Mobilitätskonzerne verschweigen allerdings die Folgen ihrer Zukunftsentwürfe. Ähnlich wie das Automobil eine Flut an Gesetzen und Normierungen nach sich zog, wird die Automatisierung unserer Fortbewegung ein neues Maß der Regulation hervorbringen. Einen Vorgeschmack darauf gibt aktuell die Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten. Möchte man den Luftraum mit Drohnen nutzen, ist seit dem 1. Oktober 2017 eine Bescheinigung zum Nachweis ausreichender Kenntnisse und Fertigkeiten zum Betrieb von Flugmodellen erforderlich – damit führt der Gesetzgeber nach einigen Jahren der unregulierten Nutzung einen Führerschein für Drohnen ein.

Bereits die Zunahme automobilier Fortbewegung war begleitet von Regularien, die die Menschen in den Seitenraum der Straße verwiesen, das Queren der Fahrbahn nur noch im rechten Winkel an den dafür vorgesehenen Stellen erlaubten und anderweitige Straßennutzungen als Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld sanktionierten. Es bleibt nicht auszuschließen, dass sich der Gesetzgeber die Einführung autonomer Verkehrssysteme zum Anlass nimmt, die Komplexität des Verkehrsgeschehens weiter zu reduzieren. In einer automatisierten Zukunft ist der Mensch das unberechenbare Element, entzieht er sich doch der Programmierung. Warum sollten Zäune nicht künftig die Menschen daran hindern, die Fahrbahn zu betreten und den reibungslosen Betrieb autonomer Systeme zu unterbrechen? In einem Beitrag über die technologiegestützte Verbesserung der Verkehrssicherheit in Schweden wird das Denkmuster technikorientierter Planung so zusammengefasst: „Weil Menschen jeden Alters

zu blöd sind, sich im Verkehr durchgängig vernünftig zu verhalten, muss das System eben komplett idiotensicher gemacht werden“.<sup>30</sup>

Kritische Stimmen zeichnen bereits die Dystopie einer Metropolis der Klassen mit einer fabrikk- und fließbandartigen Organisation der Fortbewegung.<sup>31</sup> Wenn wir stattdessen die Wiederbelebung oder auch nur den Erhalt lebendiger Städte in den Vordergrund stellen wollen, ist es erforderlich, autonome Verkehrssysteme mithilfe von Planungsvorgaben und Gesetzen so zu gestalten, dass sie erstens vielfältige Fortbewegungs- und Begegnungsformen ermöglichen und zweitens die Lebens- und Aufenthaltsqualität urbaner Räume nicht noch mehr einschränken. Dieser Sichtweise folgend käme der Regulation autonomer und digital gestützter Mobilität gerade nicht die Aufgabe zu, allein Effizienz, Geschwindigkeit und Kapazität zu maximieren, sondern im Gegenteil die Verkehrsarten zuerst hinsichtlich ihrer Umwelt- und Sozialverträglichkeit zu priorisieren. Dies könnte beispielsweise mithilfe von differenzierten Zugangs- und Bepreisungsmechanismen geschehen.<sup>32</sup>

## PFAD AUS DER PFADABHÄNGIGKEIT

Im Spannungsfeld zwischen der technikgetriebenen Entwicklung unserer Fortbewegungsmittel und Infrastrukturen einerseits und andererseits dem Planungsziel lebenswerter Städte, das ohne Entschleunigung und eine Umverteilung der Raumnutzung nicht auskommt, eröffnet sich ein weites Handlungsfeld zur Gestaltung künftiger Verkehrssysteme. Hier kann die Suche nach dem passenden Weg Stadtverwaltungen und kommunale Verkehrspolitik orientierungslos zurücklassen. Die Städte stehen vor zwei großen Aufgaben: Sie müssen ein erhebliches Verkehrsaufkommen bewältigen, wie es etwa durch das Arbeitspendeln entsteht. Gleichzeitig sollen sie für lebenswerte Quartiere sorgen, die sich nur

**28** Siemens AG, Verkehrsmanagement neu gedacht – Städte auf dem Weg in die Zukunft, München 2014, S. 4.

**29** Ebd.

**30** Marco Evers, Das Ende des Sterbens, in: Der Spiegel 34/2015, S. 100–103, hier S. 102.

**31** Vgl. Autonome Fahrzeuge sind eine riesen Dystopie – Martin Lanzendorf im Corsogespräch mit Adalbert Siniawski, 19.9.2017, [www.deutschlandfunk.de/corso.806.de.html?drbm:date=2017-09-18](http://www.deutschlandfunk.de/corso.806.de.html?drbm:date=2017-09-18).

**32** Vgl. Heiner Monheim, Moderne I+K Techniken – Eine Chance für die Finanzierung und Steuerung des Verkehrs, in: Verkehrszeichen 2/2015, S. 26–32.

herstellen lassen, wenn die Menschen ihren Alltag möglichst ohne motorisierte Fortbewegung bewältigen.

Pendelverkehre müssen effizient, pragmatisch und mithilfe leistungsfähiger Steuerungstechnologien organisiert sein, allein um die schier unendliche Masse an Pendlern zu bewältigen. Dabei hat der motorisierte Individualverkehr bewiesen, dass er sich dem Effizienzversprechen entzieht. Die Beschleunigungs- und Entlastungseffekte eines flächendeckenden und leistungsfähigen Ausbaus des öffentlichen Verkehrs sind dagegen nicht vollständig ausgeschöpft.

Im Quartier belegt das Automobil im Privatbesitz den öffentlichen Raum, der für die Menschen benötigt wird. Deswegen hat es als Ausstattungsmerkmal von Haushalten ausgedient. Noch beschränkt sich eine an menschlichen Maßstäben orientierte und weitgehend auf den Kraftfahrzeugverkehr verzichtende Siedlungs- und Verkehrsgestaltung auf wenige Sonderbereiche, wie die Fußgängerzonen in den Innenstädten oder wenige autoreduzierte Wohnquartiere wie das Französische Viertel in Tübingen. In andere Bereiche dringt die alternative Planungsphilosophie nur spärlich vor. Oberstes Gebot vieler Stadtverwaltungen ist nach wie vor der Fluss des motorisierten Individualverkehrs – schnell, effizient, ungebremst. Nur ist es nicht vielmehr so, dass eine Quartiersgestaltung mit einer Vielzahl an Aufenthalts- und Nutzungsangeboten die Notwendigkeit, schnell entlegene Orte aufsuchen zu müssen, in einem gewissen Maß überflüssig macht?

Die Mobilitätsforschung, die zusehends über Disziplinen hinweg zusammenarbeitet,<sup>33</sup> ist sich einig: Die Verkehrsplanung und Siedlungsentwicklung sollte sich auf die Struktur der kompakten, europäischen Stadt mit ihrer Nutzungs-

mischung und langsamen Geschwindigkeiten zurückbesinnen – auf eine Stadt der kurzen Wege. Um dies zu erreichen, schlagen Akteure aus Wissenschaft und Praxis etwa vor, Zielkorridore und Strategien im Sinne einer ganzheitlichen und reflektierten Herangehensweise zu entwickeln.<sup>34</sup>

## FAZIT

Die Verkehrsplanung der vergangenen Jahrzehnte passte unsere Städte an das Automobil an, der öffentliche Raum wurde zugunsten des motorisierten Verkehrs umverteilt;<sup>35</sup> der Fuß- und Fahrradverkehr wurde erst verdrängt und spielte später kaum mehr eine Rolle in der Planung. Eine Förderung nachhaltiger Mobilität kann deswegen nur mit Einschnitten bei den Privilegien des motorisierten Individualverkehrs einhergehen. Dies gilt sowohl für die Aufteilung des Raumes – hier ist es vor allem der Platz, den abgestellte Automobile blockieren, der für nachhaltige Mobilität und Aufenthalt benötigt wird – als auch für die Neubewertung von Zeit, und zwar hinsichtlich von Geschwindigkeiten und Freigabezeiten an geregelten Kreuzungen. Einschnitte und Restriktionen für den Automobilverkehr sind für die Gestaltung nachhaltiger Mobilität unabwendbar. Allerdings enthalten gerade Restriktionen gegenüber dem Automobilverkehr politischen Sprengstoff. Politiker und Stadtplanerinnen müssen ein erhebliches Maß an Mut und Durchsetzungskraft aufbringen, wollen sie Städte für Menschen schaffen.

### MATHIAS WILDE

ist Wirtschaftsingenieur und promovierter Geograf. Er arbeitet als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt.  
wilde@fh-erfurt.de

### THOMAS KLINGER

ist promovierter Geograf und Mobilitätsforscher am Institut für Humangeographie der Goethe-Universität Frankfurt am Main und zurzeit als Gastwissenschaftler am Transport Studies Unit der University of Oxford tätig.  
klinger@geo.uni-frankfurt.de

**33** Vgl. Mathias Wilde/Thomas Klinger, Deutungshoheit und Praxisrelevanz: Antworten auf die Diskussion um die Grenzen in den Verkehrswissenschaften, in: *Verkehr + Technik* 8/2017, S. 299–303.

**34** Vgl. Annika Busch-Geertsema/Thomas Klinger/Martin Lanzendorf, Wo bleibt eigentlich die Mobilitätspolitik? Eine kritische Auseinandersetzung mit Defiziten und Chancen der deutschen Politik und Forschung zu Verkehr und Mobilität, in: *Informationen zur Raumentwicklung* 2/2015, S. 135–148., Weert Canzler et al., Positionspapier: Beharrung und Wandel in der Mobilität. Die Verkehrswende als Ausgangspunkt für eine neue Forschungsagenda, Berlin 2016; Umweltbundesamt (Hrsg.), *Umweltverträglicher Verkehr 2050: Argumente für eine Mobilitätsstrategie für Deutschland*, bearbeitet von Tilman Bracher et al., Dessau-Roßlau 2014.

**35** Vgl. Stefan Gössling et al., Urban Space Distribution and Sustainable Transport, in: *Transport Reviews* 5/2016, S. 659–679.

## ESSAY

# ÜBER DIE ÄSTHETIK DER STÄDTE

*Christoph Mäckler*

Wenn wir von Florenz als schöner Stadt sprechen, meinen wir in der Regel nicht die Neubauviertel der vergangenen 50 Jahre, sondern ausschließlich das Zentrum der Stadt mit der Piazza della Signoria. Wer Barcelona als die schönste Stadt am Meer nennt, denkt an die alte Rasterstadt mit dem prächtigen Boulevard, den Ramblas, und nicht an die Erweiterung der Stadt, die im Rahmen der Olympiade 1992 mit einem Etat von 5,5 Milliarden Euro angelegt wurde. Und wenn wir von Paris schwärmen, haben wir das Paris Haussmanns vor Augen und nicht das ab 1963 entstandene Viertel La Defense hinter dem Arc de Triomphe oder gar die Banlieues, jene Neubauviertel außerhalb des Stadtzentrums, die zum Inbegriff sozialen Abstiegs mutierten.

Warum scheinen unsere alten Städte in Europa schöner als alles zu sein, was Planer und Architekten in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg an Neuem entwickelt haben? Sind Städte, wie der eine oder andere Kritiker im Brustton der Überzeugung öffentlich vertritt, heute unplanbar? Oder beruht der desolater Zustand der neuen Stadtviertel mit ihren traurig tristen Straßen, denen jede Anmutung und Aufenthaltsqualität fehlt, einfach nur auf einem fatalen Unwissen der Fachleute, Straßen und Plätze als städtische Aufenthaltsräume zu planen?

Die Fehler der Nachkriegsjahrzehnte glauben wir erkannt zu haben. Wenn wir heute aber durch die von Planern angepriesenen neuen Stadtviertel unserer Zeit hinter den Bahnhöfen von Stuttgart, Zürich oder Frankfurt am Main gehen, die glauben, ihre Urbanität und Zukunftsfähigkeit schon mit dem Namen „Europaviertel“ nachweisen zu können, fröstelt es uns angesichts der abstoßenden Kälte und Langeweile, die uns in den ungefassten Stadträumen entgegen schlägt.

Vergleicht man diese Europaviertel mit vor-modernen, also mehr als hundert Jahre alten Stadtzentren, hat jedes einzelne Haus dort eine

Qualität, an die die heutigen Neubauten nicht heranreichen. Warum entstehen heute Neubauviertel aus neben- und hintereinander gestellten Häusern, die keinerlei räumlichen Bezug zueinander haben und jeglichen gestalteten öffentlichen Straßen- oder Platzraum vermissen lassen? Ist es richtig, dass der alte Stadtraum mit seinen geordneten öffentlichen Plätzen und Straßen prinzipiell eine höhere Lebensqualität hat, als alles, was wir in den vergangenen Jahrzehnten errichtet haben? Oder stimmt das vielleicht gar nicht und man ist einfach nur ewiggestrig, wenn man es wagt, das Nichtvorhandensein des öffentlichen Raumes und städtebaulicher Qualität in unseren Neubauvierteln anzumahnen?

Wenn wir über „schön“ und „hässlich“, „gut“ und „schlecht“ sprechen, so muss vorausgeschickt werden: Die Ethik in der Architektur und im Städtebau, also die normative Vorstellung von einer guten und richtigen Architektur, einer Architektur, die auf Gewohnheiten und Bräuchen beruht, haben wir spätestens mit der Moderne zu Beginn des 20. Jahrhunderts abgegeben. Zuvor galt über weite Perioden der europäischen Architekturgeschichte, dass ein Gebäude nur gut sein konnte, wenn es auch schön war. *Firmitas* (Festigkeit), *utilitas* (Nützlichkeit) und *venustas* (Schönheit) sind die Grundbegriffe des römischen Architekten und Architekturtheoretikers Vitruv, dessen Werk („De architectura libri decem“) im gesamten Mittelalter bekannt war und das seit der Renaissance und bis zur Moderne nahezu alle architekturtheoretischen Überlegungen maßgeblich beeinflusste. Festigkeit, Nützlichkeit und Schönheit waren in dieser Zeit die grundlegenden Maßstäbe für die Bewertung von Architektur, und sie mussten alle drei gleichermaßen erfüllt sein.

Während wir heute versuchen, unsere Städte allein auf der Grundlage scheinbar objektiver mathematischer Kennzahlen zu planen und uns die Methoden der Naturwissenschaftler zum Vorbild nehmen, sind es ausgerechnet diese Naturwissen-



Europaviertel, Frankfurt am Main, 2016

Eine stadträumlich völlig ungelöste Anbindung eines neuen Viertels an ein altes. Statt eines Gebäudes trennt ein Zaun Alt von Neu. Der städtische Raum bleibt damit unbeholfen zerstückelt. Das Alte bildet mit dem Neuen keine harmonische Einheit. Rechts und links von dem Weg, der eine Straße sein soll, befinden sich Tiefgarageneinfahrten. Die Erdgeschosse sind zu niedrig, und die vergitterten Fenster wirken abweisend. Der Ort bildet keine Adresse und kann kaum Identität unter den Bewohnern stiften. Die Trennung des Vorgartenbereichs mit Findlingen ergänzt das trostlose Bild. Es gibt im Grunde genommen keinen städtischen Raum, es gibt keine Wohnstraße, wie man sie von einem Neubaugebiet erwarten könnte. Der Raum, obwohl eine öffentlich zugängliche Straße, wirkt abweisend und privat.

Quelle: Christoph Mäcker, Deutsches Institut für Stadtbaukunst.

schaftler, die ganz selbstverständlich von Schönheit reden. „In meiner Arbeit habe ich stets das Schöne mit dem Wahren zu vereinbaren versucht, aber im Konfliktfall habe ich mich normalerweise für das Schöne entschieden“, sagte der berühmte Mathematiker und Physiker Hermann Weyl. Inwiefern ein mathematischer Beweis nicht nur die Richtigkeit einer Formel belegt, sondern dabei auch noch schön und elegant ist, wird keineswegs berechnet. Vielmehr verlassen sich die Naturwissenschaftler auf ihr Gefühl, also ihre ästhetische Wahrnehmung.

Darauf verzichten wir heute, wenn es darum geht, unsere Städte zu planen, weil wir meinen, die sinnliche Wahrnehmung von Schönheit oder Harmonie sei eine derart subjektive und rein individuelle Empfindung, dass wir sie besser ignorieren und erst recht nicht verallgemeinern sollten. Doch es gibt Hoffnung: Tatsächlich

„besteht im Hinblick auf ihr Schönheitsempfinden zwischen den Angehörigen verschiedener Bevölkerungsgruppen ein hohes Maß an Übereinstimmung“,<sup>01</sup> schreibt Nicole Küster in ihrer Dissertation „Schönheit und der Wert von Immobilien“. Sie belegt durch handfeste Zahlen aus einer breit angelegten Befragung, dass Schönheit eben nicht so sehr im Auge des einzelnen Betrachters liegt, wie uns Planer und Architekten weismachen wollen.

Die Zerstörung der Schönheit der Stadt ist auch das Ergebnis unserer aufwändigen und bürokratischen Stadtplanungspolitik, die durch die Trennung der Planungsdisziplinen und ihrer isolierten Vermittlung an unseren Universitäten ge-

<sup>01</sup> Nicole Küster, Schönheit und der Wert von Immobilien. Analyse des in Wohnquartieren bestehenden Zusammenhangs, Chemnitz 2014, S. 224.





Borstei, München 1924–1929

So schön kann eine Wohnstraße stattdessen sein. Aus der Dreiteilung, der Straße, die von zwei Gehwegen flankiert wird, kann sogar eine architektonische Form resultieren. Hier erhält die Serliana (Rundbogen zwischen zwei Rechtecköffnungen) einen stadträumlichen Sinn. Durch die große Öffnung in der Mitte fahren die Autos, während rechts und links die Fußgänger hindurchgehen können. Diese Straße vermittelt trotz abgestellter Kraftwagen nicht den Eindruck eines Parkplatzes, eines Abstellbereichs oder eines privaten Hinterhofes, in dem man nicht sein dürfte und sich deshalb unwohl fühlt. Diese Straße stellt einen öffentlichen Raum mit einer hohen Aufenthaltsqualität dar.

*Quelle:* Anton Schedlbauer, München.

prägt ist. Diese Trennung der Fachdisziplinen, die sich in den 1970er Jahren vollzogen hat, entspricht der Aufsplitterung der Planungsprozesse in zweidimensionale Funktionspläne, isolierte Fachplanungen und eine auf sich selbst bezogene Architektur. Obwohl die Planungssysteme noch nie so ausgefeilt waren wie heute, ist gleichzeitig noch nie so wenig städtebauliche Qualität entstanden. Heute planen die Hauptverantwortlichen zumeist aneinander vorbei.

Während sich die Architektur auf das Kunstschaffen konzentriert und den gesellschaftlichen Auftrag, Bauwerke zu errichten, mit vermeintlichen Kunstwerken beantwortet, trennte sich der Planer in den 1970er Jahren von der Aufgabe, den städtischen Raum als ästhetisch bewertbare Größe zu formulieren. Der Baukörper Stadt war nicht mehr länger Gegenstand der Stadt- und Raumplanung, sondern wurde

durch eine soziale, ökologische und organisatorische Strukturplanung ersetzt. Auch entstanden von den Architekturfakultäten getrennte Raumplanungsfakultäten, deren Name von der Notwendigkeit (Stadt-)Raum zu planen, meilenweit entfernt ist. An diesen Fakultäten wird den Studierenden bis heute Stadtplanung ohne die Fächer Architektur und Baugeschichte gelehrt! Wie aber kann man in unseren Stadtplanungsämtern Wohnquartiere planen, ohne zu wissen, wie der Grundriss eines Wohnhauses funktioniert?

Heute plant also niemand den konkreten Stadtraum. Deshalb entstehen tagtäglich in unseren Städten ungestaltete Stadträume, Häuser ohne Adresse und ohne anschauliche Straßenfassade, Resträume, die weder privat noch öffentlich sind, Verkehrsschneisen und Abstellplätze für Müllcontainer an jeder Straßenecke.

## ENTWURF DES ÖFFENTLICHEN STADTRAUMS

Mit Rückwärtsgewandtheit hat es wenig zu tun, wenn heute wieder versucht wird, lebenswerte Stadtquartiere zu entwerfen. Der derzeit landesweit zu beobachtende Wiederaufbau von alten Häusern und Quartieren scheint eine Art Hilfeschiene einer Gesellschaft zu sein, die von Planern und Architekten andere Qualitäten erwartet, als das, was wir ihr in den vergangenen Jahrzehnten angeboten haben.

Während die hohe Nutzungsmischung und die Dichte der Stadt in der Fachwelt mittlerweile eine weitgehend anerkannte Grundregel für die Planung eines neuen Quartiers ist, findet der architektonische Teil der Planung, der Entwurf des öffentlichen Raumes, des Straßen- und Platzraumes in Planer- und Architektenkreisen noch immer keine Anerkennung oder ist zumindest umstritten. Dabei ist der öffentliche Raum der Stadt der Gemeinschaftsbesitz unserer Gesellschaft schlechthin. Er ist eine der größten Errungenschaften der alten europäischen Stadt. Hier traf man sich, um Ideen, Meinungen und Informationen auszutauschen. Vor allem aber kann dieser öffentliche Raum, im Gegensatz zu den bewachten sogenannten Gated Communities, von jedem Stadtbürger als Aufenthaltsraum genutzt werden, unabhängig von Herkunft, Position und sozialem Status.

Anders als der private Wohnraum des Hauses, in dem wir die Wandfarbe, den Teppich, das Parkett und den Sessel sorgfältig auswählen, um uns wohlzufühlen, bleibt die Gestalt des Straßen- und Platzraumes in unseren Stadtplanungsgremien ungeplant. Sie wird der Willkür und dem Unwissen einer privatwirtschaftlich orientierten Bauherrenschaft überlassen, die ihrerseits aber durchaus an der Schönheit des Quartiers interessiert ist, um damit die jeweilige Immobilie besser zu vermarkten. Denn der öffentliche Raum ist, wie schon der Architekt und Kunsthistoriker Cornelius Gurlitt 1920 sagte, als erweiterter Wohnraum zu sehen.

Die von Städtebauern wie Josef Stübben in Köln, Theodor Fischer in München oder Fritz Schumacher in Hamburg zu Beginn des 20. Jahrhunderts geschaffenen Quartiere stehen beispielhaft für gelungene Stadträume, in denen sich die Bewohner noch heute, nach über hundert Jahren, wohlfühlen und die zu den begehrtesten Wohnlagen in Deutschland gehören.

Die sogenannte Gentrifizierung, also der Kauf von Mietshäusern, deren Entmietung und Luxussanierung durch die Immobilienwirtschaft, findet nicht etwa in Neubauvierteln oder in den Siedlungsgebieten der 1980er und 1990er Jahre, sondern in erster Linie in den alten Stadtquartieren des 19. Jahrhunderts statt. Der Immobilienmarkt macht deutlich, dass die beliebtesten und damit auch wirtschaftlich wertvollsten Stadtquartiere 150 Jahre alt sind. Dies liegt nicht an einer wiedererwachten Vorliebe unserer Gesellschaft für Fassadenstickaturen des 19. Jahrhunderts, sondern an der Tatsache, dass diese Häuser in sozial und funktional gemischten Stadtquartieren mit architektonisch gefassten öffentlichen Räumen, an Straßen und Plätzen dieser Zeit, stehen. Diese Häuser sind Teil eines Stadtraumes mit hoher Dichte, der von Architekten als öffentlicher Lebensraum für den Stadtbewohner geplant und entworfen wurde. Die Qualität alter Stadträume ist nicht „irgendwie gewachsen“, sondern dem städtebaulichen Entwurf der damaligen Zeit geschuldet.

Wenn wir davon ausgehen, dass der Städtebau in Deutschland ausschließlich gesamtgesellschaftlichen Bedürfnissen zu dienen hat und uns gleichzeitig vergegenwärtigen, dass die auf dem Immobilienmarkt begehrtesten Stadtgebiete nicht etwa unsere heutigen Neubauviertel sind, sondern vor mehr als hundert Jahren realisierte Stadtentwürfe, so wird deutlich, dass der öffentliche Raum eine architektonisch-städtebauliche Dimension hat, die es in unseren Stadtplanungsgremien wieder aktiv zu bearbeiten gilt, um der Schönheit der Stadt und damit einem in den vergangenen Jahren offensichtlich gewordenen Mangel entgegenzutreten.

### DER GRUNDRISS DER STÄDTISCHEN STRASSE FORMT DEN ÖFFENTLICHEN RAUM

Wenn in diesem Zusammenhang von Schönheit die Rede ist, so geht es in erster Linie um das, was wir in seinem Nichtvorhandensein als Hauptmangel der heutigen Stadtplanung ausmachen: um den architektonisch gefassten, gut proportionierten öffentlichen Raum, den Raum der Straße, der Gasse, der Allee, des städtischen Parks oder den von Häusern umstandenen Platzraum.

Heute stehen am Beginn einer jeden Quartiersplanung technische Planungen. Man beginnt mit der Verkehrstechnik, der Trassenbreite von Straßen, ihren Abbiegespuren und weißen Ver-

## ZEHN GRUNDSÄTZE ZUR STADTBAUKUNST HEUTE

Das Leitbild jeglicher städtebaulichen Planungen in Deutschland muss das eines nachhaltigen, dauerhaften und schönen Bauens sein. Für die ländlichen Bereiche bedeutet dies, durch Baumaßnahmen den Charakter der jeweiligen Kulturlandschaft zu stärken. Für die Stadt aber muss eine umfassende, dem jeweiligen Ort angemessene Urbanität das Ziel sein. Eine solche Urbanität ist in der Notwendigkeit begründet, aus ökologischen Gründen jegliche Bautätigkeit vor der Stadt zu minimieren. Jedes innerstädtische Bauwerk muss als Baustein der Stadt dauerhaft und schön sein, um auf diese Weise eine qualitätvolle und zukunftsfähige städtische Umwelt zu schaffen.

Städte in Deutschland müssen in Zukunft umfassend urban sein. Dies bedeutet: Sie müssen architektonisch wohl gestaltete öffentliche Räume aufweisen, aus kontextbezogenen Häusern mit ansprechenden Fassaden bestehen, von einer quartiersangemessenen Dichte und Funktionsmischung geprägt sein, durch Fußläufigkeit eine hohe Lebensqualität gewährleisten, für breite soziale Schichten unterschiedlicher Herkunft offen stehen, von einer engagierten Bürgerschaft gefördert werden, von einer vielfältigen und ortsbezogenen Wirtschaft getragen werden, sich durch ein reichhaltiges Kulturleben auszeichnen und in einer kontrastreichen Beziehung zur umgebenden Landschaft stehen.

### 1. STADTTHEORIE: KOMPLEXITÄT STATT REDUKTION

Stadtbaukunst muss alle Aspekte der Stadt umfassen und ihnen Gestalt geben. Städte lassen sich nicht auf einzelne Aspekte und deren Bewältigung durch einzelne Disziplinen reduzieren.

### 2. STADTBILD: STÄDTEBAU STATT FACHPLANUNG

Das Stadtbild entsteht aus der bewussten Anordnung und Gestaltung städtischer Bauwerke und bedarf eines auf dauerhafte Schönheit bedachten Städtebaus. Die Vernachlässigung des überkommenen Stadtbildes in der Stadtplanung, die durch die Trennung der unterschiedlichen Planungsbereiche verursacht wird, verhindert die Entwicklung umfassend qualitätvoller Lebensorte.

### 3. STADTARCHITEKTUR:

#### GEBAUTES ENSEMBLE STATT INDIVIDUALISTISCHER EVENTARCHITEKTUR

Städtische Architektur muss Ensembles mit ausdrucksreichen Fassaden bilden und ein gegliedertes Ganzes von zusammenhängender Textur und Substanz schaffen. Ausschließlich individualistische Eventarchitektur löst den städtischen Zusammenhang und die Verständlichkeit des öffentlichen Raums auf.

### 4. STADTGESCHICHTE:

#### LANGFRISTIGE STADTKULTUR STATT KURZFRISTIGER FUNKTIONSERFÜLLUNG

Städtebau ist eine kulturelle Tätigkeit, die auf historischer Erfahrung und Bildung aufbaut. Vorgeblich wissenschaftliche Modelle und spontan verfasste Leitbilder wie beispielsweise die „verkehrsgerechte Stadt“ verkennen den langfristigen und umfassenden Charakter der Stadt.

### 5. STADTIDENTITÄT: DENKMALPFLEGE STATT BRANDING

Die Identität der Stadt entsteht durch ihre langfristige Geschichte sowie die Pflege ihrer Denkmäler, ihres Stadtgrundrisses und ihrer Baukultur. Individualistisches Branding verleugnet die bestehenden Eigenheiten des Ortes und leistet dem Identitätsverlust im Zeitalter der Globalisierung Vorschub.

### 6. STADTGESELLSCHAFT:

#### STADTQUARTIER STATT WOHNIEDLUNG UND GEWERBEPARK

Das Stadtquartier mit Funktionsmischung und architektonisch gefassten Räumen bildet das Grundelement der auf vielfältigen Lebensweisen beruhenden Stadt. Monofunktionale Siedlungen sowie Einkaufs- und Gewerbeparks vor der Stadt zerstören die Urbanität und verhindern die Identifikation der Stadtgesellschaft mit ihrer Stadt.

**7. STADTPOLITIK:****STADTBÜRGER ALS GESTALTER STATT ANONYMER IMMOBILIENWIRTSCHAFT**

Städtisches Bauen soll vor allem von verantwortungsbewussten Bürgern als künftigen Nutzern getragen werden und auf einem gleichberechtigten Zugang zu einem auf der Parzelle gegründeten Bodenmarkt beruhen. Institutionelle Bauträger wie öffentliche Wohnungsbaugesellschaften oder Immobilienfonds ohne langfristiges Interesse an der Qualität des Ortes schaffen keine guten Stadtbauten.

**8. STADTÖKONOMIE: EINZELHANDEL STATT KETTEN**

Die Stadtökonomie sollte stärker vom diversifizierten innerstädtischen Einzelhandel und Gewerbe getragen werden. Allein Großketten und ausgelagerte Großbetriebe machen die Stadtökonomie krisenanfällig und vernichten urbane und selbstbestimmte Arbeitsplätze.

**9. STADTVERKEHR: STADTSTRASSEN STATT AUTOSCHNEISEN**

Stadtstraßen sind vielfältige und wohlgestaltete Aufenthaltsräume, die neben den verschiedenen Arten des Verkehrs auch dem Einkaufen, dem Spazieren, dem sozialen Kontakt, der politischen Manifestation und dem Vergnügen dienen. Monofunktionale Autoschneisen und Fußgängerzonen zerstören die Stadt.

**10. STÄDTISCHE UMWELT: NACHHALTIG BAUEN STATT SCHNELL VERPACKEN**

Die Nachhaltigkeit der städtischen Umwelt entsteht durch umfassende und solide Dauerhaftigkeit und Urbanität. Die Reduktion der notwendigen Energieeinsparungsmaßnahmen auf ölbasierte Wärmedämmverpackungen und solitäre Energiehäuser schafft die Umweltprobleme von morgen.

*Diskutiert mit und verabschiedet von Wissenschaftlern, Politikern, Stadtplanern, Architekten und Publizisten im Rahmen der Konferenz zur Schönheit und Lebensfähigkeit der Stadt des Deutschen Instituts für Stadtbaukunst in Düsseldorf 2010. Christoph Mäckler/Wolfgang Sonne (Hrsg.), Konferenz zur Schönheit und Lebensfähigkeit der Stadt 1, Sulgen 2011, S. 187–189.*

kehrsmarkierungen, statt den architektonisch stadträumlichen Charakter der Straße an den Anfang des Entwurfs eines Stadtquartiers zu stellen. Man beginnt mit theoretischen Planungen von städtischer Dichte statt mit dem Entwurf von konkretem städtischem Raum. Man stellt Häuser in mathematischen Verhältniszahlen von Gebäude- zu Grundstücksgröße zusammen, ohne Straßen und Plätze mit räumlich erlebbaren Proportionen als öffentliche Stadträume zu entwerfen. Und so zeigt der heutige Plan zur Errichtung eines neuen Stadtquartiers, der sogenannte Bebauungsplan, mit seinem Zahlenwerk dem Betrachter nicht, wie die Häuser zueinander stehen, um miteinander einen gemeinsamen Raum, einen Straßen- oder Platzraum zu bilden. Er ist kein Instrument, mit dem der uns gewohnte, gesellschaftlich anerkannte öffentliche Raum der europäischen Stadt vergangener Jahrhunderte geplant werden könnte. Und dies gilt auch dann, wenn der Aufstellung des Bebauungsplans ein städtebaulicher Wettbewerb vorangegangen ist, weil auch dieser sich nicht mit Straßen- und Platzräumen ausein-

andersetzt, sondern sich vielmehr in zweidimensionalen Planungen mit modisch mäandrierenden Baukörpern, gewürfelten Häuschen und vor allem viel „Grün“ beschäftigt.

Besonders deutlich wird dieser Mangel auch dort, wo in einem Neubaugebiet öffentliche Gebäude, beispielsweise Schulen oder Kindergärten, vorgesehen sind. Man nutzt diese in der Planung nicht als besondere Bauwerke im öffentlichen Raum, um diesen auch als besonderen Ort eines Quartiers herauszuarbeiten. So könnte man ein solches öffentliches Gebäude seiner gesellschaftlichen Bedeutung entsprechend beispielsweise von einem Platz umgeben, in der zentralen Mitte eines Quartiers anordnen, so wie dies Ernst May mit der Pestalozzischule von Martin Elsässer in seiner Siedlung Bornheimer Hang in Frankfurt am Main von 1925 plante. Derartige stadträumliche Höhepunkte, die städtischen Raum erlebbar machen, sehen heutige Planungen nicht vor.

Durchforstet man dagegen die Literatur zum europäischen Städtebau um die Jahrhundertwende des 19./20. Jahrhunderts, so findet man

Texte und praxisnahe Handlungsanweisungen, die sich auf der Grundlage funktional technischer Gegebenheiten der damaligen Zeit so gut wie ausschließlich mit dem Entwurf des öffentlichen Raumes, seiner Proportion, seiner Enge und Weite und der Anordnung von Häusern an Straßen und Plätzen beschäftigen. Architekten wie Josef Stübben, Raymond Unwin, aber auch Cornelius Gurlitt beschreiben, wie architektonisch gefasste öffentliche Räume der Stadt zu entwerfen sind und verdeutlichen dies mit gebauten Beispielen der europäischen Stadt, die ihnen damals und uns noch heute lebendiges Vorbild sind.

### DER GRUNDRISS DES STÄDTISCHEN HAUSES FOLGT DEM GRUNDRISS DER STADT

Grundelement des Entwurfs schöner städtischer Räume ist das städtische Wohn- und Geschäftshaus. Es ist eines der kleinsten Elemente, ein Stadtbaustein, mit dem städtischer Raum gebildet wird. „Die Außenwände des Wohnraumes sind die Innenwände des öffentlichen Stadtraumes“, formulierte der Architekt und Stadtplaner Georg Franck auf der fünften „Konferenz zur Schönheit und Lebensfähigkeit der Stadt“ des Deutschen Instituts für Stadtbaukunst und definierte damit, dass der Entwurf der Straßen- und Platzräume mit und durch die Fassaden der Wohn- und Geschäftshäuser geformt wird. Folgerichtig muss sich die Grundform des Einzelhauses der Grundform der Straße und des Platzes unterordnen und nicht einfach nur, wie heute üblich, der einfachen Rechteckform folgen.

Aber auch schon die Höhe eines Hauses, ins richtige Verhältnis zur Breite der Straße und ihren Gehsteigen gesetzt, bestimmt die Proportion und damit den Charakter des öffentlichen Raumes der Stadt. Grundrisse des Wohnhauses und die Ausrichtung ihrer Funktionen (Treppe, Küche, Bad, Schlafrum, Wohnraum) zur Straße sind bestimmend für die Anteilnahme des Hauses und seiner Bewohner am städtischen Straßenleben. Der Grundriss eines Mietshauses, an dessen Straßenfassade aus vermeintlich funktionalen Gründen ausschließlich Treppenhäuser, Bäder und Küchen gelegt sind, weil man glaubt, alle Wohnräume zur Sonne ausrichten zu müssen, verschließt sich der Straße. Das Haus wendet der Straße förmlich den Rücken zu.

Die Schönheit der Fassade im städtischen Straßenraum wird also erst einmal durch die Grundrissorganisation des Hauses bestimmt. Dabei formuliert sich der Begriff „Schönheit“ nur durch die Lebendigkeit, die sich mit Fensteröffnungen von Wohnräumen in den Straßenraum hinein entwickelt. Die Stadthäuser Amsterdams, deren Wohnräume am Abend den öffentlichen Raum wie eine Theaterkulisse beleben, sind vielleicht das beste Beispiel, um das Verhältnis der Funktion von Wohnhausgrundrissen und ihren Einfluss auf den Straßenraum zu erläutern.

Voraussetzung für die Formulierung einer räumlich gefassten Straße ist also die Orientierung der Hausfassaden, ihrer „Straßenfenster“ und Hauseingänge in den städtischen Raum. Aus dieser Orientierung, der Materialität, Farbigkeit und Proportion der Hausfassaden wird die Schönheit des Straßenraumes entwickelt. Architektonisch kam der Hausfassade, auch als Straßenfassade bezeichnet, zu allen Zeiten eine besondere Bedeutung zu, weil sie das Haus für seinen Besitzer in den öffentlichen Raum hinein repräsentierte. Dies hat sich erst mit der Moderne und der Idee des Hauses als solitärem Kunstwerk verändert.

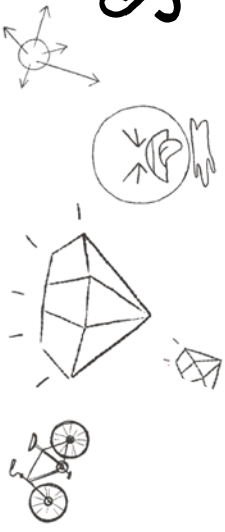
### AUSBLICK

Die viel zu oft ungenügenden Qualitäten heutiger Stadtquartiere sind nicht vom Himmel gefallen, sie sind nicht unabänderbar, sondern das Ergebnis einer historischen Entwicklung. Die Fehler der Vergangenheit und der Gegenwart lassen sich klar analysieren, benennen und korrigieren. Wenn bestimmte *Grundsätze* beachtet werden, ist es auch heute noch möglich, lebenswerte und schöne Viertel zu bauen.

### CHRISTOPH MÄCKLER

ist Architekt und Gründer des Deutschen Instituts für Stadtbaukunst.

christoph.maeckler@tu-dortmund.de

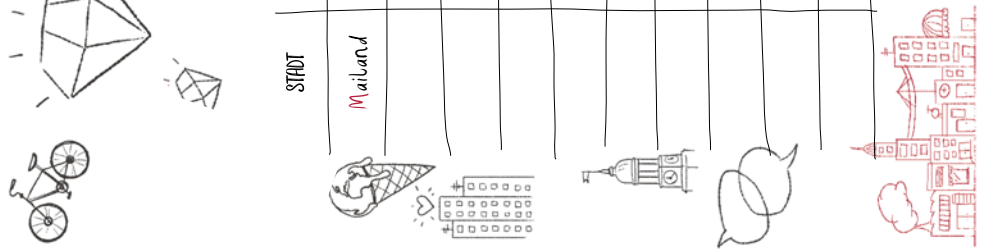


# STADT LAND FLUSS

Das zwölfte bpb:magazin: unsere Reise durch Stadt und Land und entlang der europäischen Ströme führt zugleich durch das große Angebot der bpb



STADT	LAND	FLUSS	POLITIKER(IN)	HISTORISCHES ERGEBNIS	POLITISCHE PAROLE	...-ISMUS	METHODE	BPB-TITEL
Mailand	Mosambik	Main	Nelson Mandela	Mauerfall	"Mehr Demokratie wagen"	Marxismus	Mind-Mapping	Migration



Jetzt kostenlos abonnieren: [www.bpb.de/magazin](http://www.bpb.de/magazin)

Herausgegeben von der  
Bundeszentrale für politische Bildung  
Adenauerallee 86, 53113 Bonn  
Telefon: (0228) 9 95 15-0



Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 17. November 2017

#### REDAKTION

Lorenz Abu Ayyash  
Anne-Sophie Friedel  
Jonas Geweke (Praktikant)  
Christina Lotter (Volontärin)  
Johannes Piepenbrink  
Anne Seibring (verantwortlich für diese Ausgabe)  
apuz@bpb.de  
www.bpb.de/apuz  
twitter.com/APuZ\_bpb

**APuZ**  
Nächste Ausgabe  
49-50/2017, 4. Dezember 2017

**WALD**

Newsletter abonnieren: [www.bpb.de/apuz-aktuell](http://www.bpb.de/apuz-aktuell)  
Einzelausgaben bestellen: [www.bpb.de/shop/apuz](http://www.bpb.de/shop/apuz)

#### GRAFISCHES KONZEPT

Charlotte Cassel/Meiré und Meiré, Köln

#### SATZ

le-tex publishing services GmbH, Leipzig

#### DRUCK

Frankfurter Societäts-Druckerei GmbH, Mörfelden-Walldorf

#### ABONNEMENT

Aus Politik und Zeitgeschichte wird mit der Wochenzeitung  
Das **Parlament** ausgeliefert.  
Jahresabonnement 25,80 Euro; ermäßigt 13,80 Euro.  
Im Ausland zzgl. Versandkosten.  
Frankfurter Societäts-Medien GmbH  
c/o InTime Media Services GmbH  
fs-medien@intime-media-services.de

Die Veröffentlichungen in Aus Politik und Zeitgeschichte  
stellen keine Meinungsäußerung der Herausgeberin dar;  
sie dienen der Unterrichtung und Urteilsbildung.

ISSN 0479-611 X



Die Texte dieser Ausgabe stehen unter  
einer Creative Commons Lizenz vom Typ  
Namensnennung-Nicht Kommerziell-Keine  
Bearbeitung 3.0 Deutschland.



APuZ

AUS POLITIK UND ZEITGESCHICHTE

[www.bpb.de/apuz](http://www.bpb.de/apuz)