

WALTER SIEBEL

Was macht eine Stadt urban?

Die größte städtische Siedlung der Bundesrepublik, das Ruhrgebiet, reicht von Duisburg im Westen bis Bergkamen im Osten, von Essen im Süden bis Recklinghausen im Norden. In ihr leben über 5 Mio. Menschen, und in ihr finden sich alle Funktionen, die gemäß dem Manifest des modernen Städtebaus, der Charta von Athen, eine moderne Stadt erfüllen muß: Wohnen, Arbeiten, Erholung und Verkehr. Aber eines findet sich dort nicht: eine urbane Stadt. Das Ruhrgebiet ist eine "verstädterte Landschaft ohne Stadt". Urbanität haftet anscheinend nicht per se an der städtischen Siedlungsform, auch nicht an der großstädtischen. Sollte die Behauptung der Nordrhein-Westfalen-Werbung für das "starke Stück Deutschland" zutreffen, wonach das Ruhrgebiet neben New York und Paris die dichteste Kulturlandschaft der Welt ist, so wäre dies ein Beleg dafür, daß auch die Vielzahl und Vielfalt kultureller Einrichtungen noch keine Urbanität garantieren. Was also macht eine Stadt urban?

Fünf Definitionen von Urbanität

In der Literatur finden sich fünf Antworten auf diese Frage:

Der städtebauliche Funktionalismus der Charta von Athen verlangt von einer Stadt die Erfüllung der vier Funktionen Wohnen, Arbeiten, Erholung und Verkehr, und zwar auf einem Niveau der Differenzierung, das dem in der Gesamtgesellschaft entspricht. Darüber hinaus gibt es seit langem einen heftigen Streit darüber, wie diese Funktionen einander zugeordnet werden sollen. Le Corbusier, der Verfasser der Charta von Athen, plädierte für ihre Trennung, heute dagegen schlie-

ßen sich die meisten der Auffassung von Jane Jacobs (1963) an, die die kleinteilige Mischung gefordert hat.

Die Antwort der Sozialökologie, der sog. Chicagoer Schule der Soziologie, bindet Urbanität an die Größe, die Dichte und die Heterogenität der Bevölkerung (Wirth, 1974). Damit ist mehr als nur die physische Tatsache des dichten Zusammenlebens einer großen Zahl von Menschen gemeint. Georg Simmel (1984) hat darüber hinaus auf Markt und gesellschaftliche Arbeitsteilung verwiesen, für deren Differenzierung Größe und Dichte der Bevölkerung eine wesentliche Bedingung darstellen: Je größer die Bevölkerung im Einzugsbereich eines städtischen Marktes, desto mehr kann sich dieser auffächern. In einer Stadt wie Hamburg findet noch das abgelegenste Thema und das bizarrste Bedürfnis genügend Gleichgesinnte, um ein auch ökonomisch tragfähiges Publikum zu bilden. In einer Stadt wie Oldenburg ist dies schon sehr viel fraglicher.

Eine sozialpsychologische Antwort auf die eingangs gestellte Frage bindet Urbanität an die dialektisch vermittelte Polarität von Öffentlichkeit und Privatheit. Nach H.P. Bahrdt (1961) ist eine Siedlung um so städtischer, je mehr sich das Alltagsleben in die miteinander vermittelten Sphären von Privatheit und Öffentlichkeit polarisiert.

Die Antwort der politischen Soziologie ist am deutlichsten von Edgar Salin auf seinem Vortrag zur Eröffnung des Deutschen Städtetages 1960 formuliert worden. Salin bindet Urbanität an zwei Bedingungen: Bürgertugend und Mitwirkung der Bürger am Stadtregiment. Letzteres heißt durchgesetzte Demokratie. Mit Bürgertugend meint Salin, daß die soziale Stellung des Städters nicht bestimmt wird von seiner sozialen Herkunft, also von aristokratischen Regeln, sondern durch die bürgerlichen Tugenden Bildung und Leistung. Damit bindet Salin die Kategorie der Urbanität an die Emanzipation des Bürgertums aus dem Feudalismus.

Schließlich - in einer zivilisationsgeschichtlichen Perspektive - läßt sich Urbanität als der Ort der Emanzipation vom Naturzwang bestimmen. Der Städter ist als Städter befreit vom täglichen Kampf ums eigene Überleben mit einer unkultivierten Natur. Dies beginnt mit dem Bürgersteig, der einen davon enthebt, beim Regen im Matsch zu waten, es beinhaltet die Möglichkeit, sich von natürlich gesetzten Zeitrhythmen zu befreien - in der Stadt kann man die Nacht zum Tag machen - und es führt letztlich zur Vorstellung von der Stadt als einer Maschine zur Entlastung von Arbeit und Verantwortung. Diese Vorstellung von der Stadt als Maschine hat Karl Kraus (1957, 48) treffend formuliert: "Ich verlange von der Stadt, in der ich leben soll: Asphalt, Straßenspülung, Haustorschlüssel, Luftheizung, Warmwasserleitung. Gemütlich bin ich selbst".

Alle fünf Ansätze benennen notwendige Elemente für die Möglichkeit von Urbanität, aber sie sind dennoch nicht hinreichend. Ich möchte Ihnen fünf Ergänzungen vortragen und einige kritische Anmerkungen anschließen.

Kritik

Urbanität kann nicht begriffen werden als bloße Addition einzelner Elemente. Selbst wenn es gelänge, in einer neugebauten Stadt alle fünf Elemente zu realisieren, so hätte eine solche neue Stadt noch keine urbane Qualität. Urbanität ist Ergebnis sozialer Prozesse, sie braucht Zeit, um sich zu entfalten. Urbanität ist Ergebnis historischer Entwicklungen, und die europäische Stadt hatte im Durchschnitt 500 bis 1000 Jahre Zeit, um sich zu entwickeln. Urbane Kultur heißt gemeinsam geteilte Erinnerung. Diese Erinnerung findet in den gebauten Zeugnissen vergangener Epochen ihre Kristallisationspunkte. Es muß Geschichte vergangen sein, und die Zeugnisse dieser Geschichte müssen präsent sein im Alltag des Städtlers. Urbanität ist Präsenz von Geschichte im Alltag des Städtlers. Ein Baseler Architekt, der sich dort ein über 600 Jahre altes Haus gekauft hat - eine ähnliche Geschichte gibt es

aus Lübeck - meinte, daß er sich nicht als Eigentümer betrachten könne. Selbst wenn seine Kinder dieses Haus noch nutzen würden, so wären sie doch nur vorübergehende Bewohner, eher nur Mieter, also würden sie sich auch beim Umbau dieses Hauses sehr zurückhalten. Eine solche Achtung vor der Historizität des Gebauten wünschte man manchem Star-Architekten, und es ist vielleicht ein Trost, das jährlich nicht mehr als 1 % der gebauten Substanz einer Stadt erneuert werden.

Urbanität ist immer auch gegen die glatte, ordentliche und übersichtliche Stadt gerichtet: Gegen die ordentliche Ökonomie, denn zu ihr gehören nicht nur die Straßenhändler sondern alle Formen der Schattenwirtschaft; gegen die öffentliche Ordnung, denn zu ihr gehören die halblegalen Aktivitäten, die Schattenseiten, die verdrängten Seiten menschlichen Verhaltens. Die Anonymität der großen Stadt ist die Voraussetzung dafür, daß abweichendes Verhalten seine Nischen findet, in denen es sich entfalten kann, unbemerkt von Verwandten, Nachbarn oder der Polizei. Es gibt auch eine Nachtseite der Urbanität, und zu dieser gehört all das, was von je her an der großen Stadt kritisiert worden ist: Vereinsamung, Anonymität, die Stadt als Dschungel, als Ort des verwirrend Unbekannten, der Begegnung mit dem Fremden, auch dem bedrohlich Fremden.

Die Kritik an der großen Stadt hat damit durchaus Recht, aber sie hat zugleich auch Unrecht, denn sie verkennt, daß eben das, was sie kritisiert, Voraussetzung ist für die Hoffnungen und Versprechungen, die sich von je her mit der großen Stadt verbunden haben. Die Stadt ist in der Tat Ort der Begegnung mit dem Fremden, aber eben darin liegt auch die Chance, neue, überraschende Erfahrungen zu machen, also zu lernen und so sich auch zu verändern. Die Stadt ist Ort der Anonymität, aber darin liegt auch die prinzipielle Chance des Neuanfangs. Wo einen niemand kennt, wo man ein noch unbeschriebenes Blatt ist, da ist man auch frei von den Fesseln der eige-

nen Vergangenheit. Deshalb verbindet sich so häufig mit dem Umzug in eine andere Stadt die Hoffnung, neu mit seinem Leben beginnen zu können. Die Anonymität in der großen Stadt bietet diese Chance gleichsam täglich. Wo einen niemand kennt, kann man hoffen, eine neue Identität für sich entwerfen zu können.

Allerdings: die Nachtseiten der Urbanität sind nicht für jedermann verträglich. Sie sind es vielleicht in der kulinarischen Perspektive des Touristen, der New York mit demselben Kitzel erleben kann wie eine Expedition in den Dschungel. Aber er kann das, weil er sich diesen Reizen nicht täglich aussetzen muß, weil er, anders als der Ortsansässige, sich sicher sein kann, jederzeit wieder zurückzukommen in seine ordentliche, sozialstaatlich abgefederte Bundesrepublik. Aus der Perspektive von Eltern mit kleinen Kindern oder alter Menschen aber erscheinen die Nachtseiten der Urbanität in einem gänzlich anderen Licht. Diese Gruppen verlangen zu recht von der Stadt, in der sie ansässig sind, Sicherheit und Ordnung, und wenn ihre Stadt dies nicht garantieren kann, so reagieren sie darauf, wenn sie reagieren können, mit dem Wegzug nach Suburbia, oder sie ziehen sich zurück in sicherheitstechnisch hochgerüstete Enklaven, wie es in New York schon seit langem aber mittlerweile auch in Westeuropa zu beobachten ist.

Es macht also einen Unterschied, aus welcher Lebenssituation heraus bestimmte Aspekte der urbanen Stadt betrachtet werden. Für den Flaneur mag der multikulturelle Schulhof ein Tupfer in der urbanen Atmosphäre der Stadt sein, für Eltern, die ihre Kinder auf diese Schule schicken müssen, ist er, und leider häufig auch zu Recht, Indiz für schlechtere Ausbildungsmöglichkeiten. Was jeweils als urbane Qualität begriffen wird, hängt von der Lebenssituation ab und damit von den unterschiedlichen Interessen sozialer Gruppen. Dies ist die dritte Ergänzung zum Begriff der Urbanität: Die Stadt ist der Ort, wo divergierende Interessen aufeinandertreffen,

wo Konflikte bewußt und ausgetragen werden. Die urbane Stadt ist Bühne und Gegenstand gesellschaftlicher Konflikte und politischer Auseinandersetzungen.

Folgt man der Analyse Max Webers (1972) von der historischen Rolle der europäischen Stadt bei der Herausbildung der modernen Gesellschaft, so läßt sich dieser Gedanke von der Stadt als Ort gesellschaftlicher Konflikte noch zuspitzen: Die europäische Stadt ist entstanden in einem revolutionären Prozeß, der sich als dreifacher Schritt der Emanzipation beschreiben läßt:

- als Schritt der politischen Emanzipation des Staatsbürgers, des Citoyen, aus dem Herrschaftssystem des Feudalismus hin zu Frühformen der Demokratie;
- als Schritt der ökonomischen Emanzipation des Wirtschaftsbürgers, des Bourgeois, aus den geschlossenen Kreisläufen ländlicher Oikowirtschaft hin zu freiem Tausch auf unregulierten Märkten;
- schließlich als Schritt der sozialen Emanzipation des bürgerlichen Individuums aus den dichten sozialen Kontrollen dörflicher Nachbarschaft hin zur städtischen Dialektik von Privatheit und Öffentlichkeit, in deren Schutz sich Intimität und Individualität erst entfalten konnten.

Zur Urbanität der europäischen Stadt gehört also immer ein Element der Befreiung von etwas, die Perspektive der Emanzipation. Dies ist die vierte Ergänzung zum Begriff der Urbanität.

Noch eine letzte und wahrscheinlich die weitreichendste Ergänzung zum Begriff der Urbanität ist zu machen: Die urbane Stadt ist nicht nur Ort und Gegenstand widerstreitender Interessen, das Konzept von Urbanität ist vielmehr in sich selbst widersprüchlich. Dies läßt sich an einem Beispiel verdeutlichen: Jeder Bürger richtet widersprüchliche Erwartungen an seine Stadt. Sie soll einerseits Maschine sein, entlasten von Arbeit und Verantwortung. Die gesamte technische und

soziale, privat und öffentlich organisierte Infrastruktur einer Stadt läßt sich begreifen als riesige Versorgungsapparatur zur Entlastung von Arbeit und Verantwortung. Man muß sein Wasser nicht mehr vom Brunnen holen, man braucht keine Hühner zu halten, um Eier zu haben, man muß keinen Ofen mehr heizen und die Kinder, die pflegebedürftigen Alten und die Kranken kann man in den dafür vorgesehenen Einrichtungen der sozialen Infrastruktur unterbringen. Die große Stadt ist Ort der Organisation von Unverantwortlichkeit, Ort der Anonymität und Ort der Freiheit von sozialen Kontrollen. Andererseits aber soll sie auch das Gegenteil sein, Heimat, Ort der Identifikation, wo man erkannt wird und andere wiedererkennt, Ort der Aneignung, der Vertrautheit, wo man zu Hause sein kann. Gerade Städte wie Paris und New York sind häufig beschrieben worden als eine Ansammlung von Dörfern, als eine Vielzahl von Stadtteilen, in denen sich das alltägliche Leben abspielt, das sich in deren Geviert auch Genüge ist. Und eben das macht den Reiz dieser Metropolen aus. Stadt also ist beides zugleich: Heimat und Maschine, Ort der Anonymität und Ort der Identifikation. Stadtluft macht frei, aus den Zwängen des Feudalismus wie aus denen der eigenen Biographie, aber zugleich enthält dies auch eine Drohung: alle Bindungen zu verlieren, in die Isolation gestürzt zu werden.

Walter Benjamin (1992) hat in seiner "Berliner Kindheit um 1900" die Spannweite dieses Widerspruchs zum Thema gemacht. Beinahe jedes Stück in diesem Buch handelt von der Widersprüchlichkeit der Stadt. Gleich die erste Skizze über die Loggia beginnt mit dem Bild einer Wiege. Im letzten Satz wird die Loggia ein Mausoleum genannt, eine Totengruft.

Präsenz von Geschichte, die Nachtseiten der Urbanität, die Stadt als Ort der Emanzipation, als Heimat und als Maschine, diese Stichworte kennzeichnen Urbanität als ein widersprüchliches Konzept. Diese Widersprüche sind nur in einer fernen Utopie zu versöhnen. Urbanität war deshalb auch noch nie-

mals Wirklichkeit. Aber - und das ist das Entscheidende: das Konzept Urbanität benennt doch Hoffnungen und Versprechungen, die sich historisch mit der europäischen Stadt verbinden konnten, weil sie in ihr eine reale Basis fanden. Die Stadt im Mittelalter war alles andere als eine Gemeinschaft freier und gleicher Bürger. Es war eine ständisch strukturierte Oligarchie. Aber innerhalb des Feudalismus war die Stadt ein Schritt in Richtung auf eine demokratische Gesellschaft. Stadtbürger zu werden bedeutete sehr handfest Befreiung. Der Städter gehörte als Städter einer kommenden anderen und besseren Gesellschaft an. Das alltägliche Leben in der europäischen Stadt beinhaltete die realistische Perspektive auf eine für alle mögliche und wünschenswerte Zukunft.

Gilt das auch noch heute? Läßt sich auch von der Lebensweise des europäischen Städters heute sagen, daß sie eine für alle mögliche und erstrebenswerte Zukunft beinhaltet und dadurch universalisierbare Werte in ihrem Alltag aufscheinen läßt?

Ich möchte Ihnen drei Argumente vortragen, ein ökonomisches, ein politisches und ein ökologisches, um zu zeigen, daß das Konzept von Urbanität rückwärtsgewandte Elemente enthält, daß also unser Bild von der urbanen Stadt an gesellschaftlichen Zuständen gewonnen ist, die zum Teil vergangen sind. Wenn dies so ist, dann muß Urbanität reformuliert werden.

1. Wir assoziieren urbane Qualität mit dem dichten Nebeneinander der Funktionen von Wohnen, Arbeiten und Erholung. Diese Mischung der Funktionen war typisch für die Stadt des 19. Jahrhunderts. Aber das einprägsame Bild der dichten Mischung verschiedener Funktionen und verschiedener Menschen im Raum der Straße, wie es Jane Jacobs so einprägsam beschrieben hat, ist heute weitgehend illusionär. Moderne Produktionsbetriebe wie VW oder Bayer-Leverkusen können nicht mehr mit Wohnen

kleinteilig gemischt werden. Die technischen Anforderungen an moderne Büros sind mittlerweile so kostspielig, daß es außerordentlich unökonomisch wäre, im selben Haus Wohnen und Büros unterbringen zu wollen. Die Konzentrationstendenzen im Konsum- und Freizeitbereich haben zu Freizeitparks, Shopping-Malls und Einkaufszentren geführt, die allein schon wegen des Gürtels von Parkplätzen, die um sie herum angelegt werden, und wegen des Verkehrs, den sie erzeugen, mit Wohnen unverträglich sind. Erst Recht ist der Verkehr unverträglich mit Wohnen: das gilt für den LKW-Verkehr, der in letzter Zeit besonders schnell zugenommen hat, wie für die großen Logistikzentren.

2. Die Stadt ist heute immer noch der Ort, wo gesellschaftliche Konflikte sichtbar werden, aber ist sie auch noch der Ort, wo diese Konflikte ausgetragen und gelöst werden können? Ich möchte das an einem Beispiel erläutern: Ein Kernthema der Stadtpolitik ist von je her der Ausgleich zwischen den divergierenden Anforderungen von Verkehr, Arbeiten, Wohnen, Freizeit und Kultur. Solange der Bürger einer Stadt in seiner Stadt nicht nur wohnte, sondern in ihr auch arbeitete und ins Theater ging, solange also die Stadt die Einheit des Alltags ihrer Bürger repräsentierte, solange gab es auch eine städtische Bürgerschaft, die die Konflikte zwischen den verschiedenen Funktionen und Anforderungen in sich selber austragen mußte. Heute aber wohnt man in Hude, man arbeitet in Bremen, man kauft ein in Oldenburg und an Delmenhorst oder Osterburg interessiert nur, wie schnell man mit dem PKW hindurchkommen kann. Es gibt keine Stadtbürgerschaft mehr, in deren Öffentlichkeit das allgemeine Wohl als Kompromiß zwischen den konfligierenden Interessen einer Bürgerschaft und den divergierenden Anforderungen der verschiedenen städtischen Funktionen formuliert werden könnte. Die Städte sehen sich vielmehr unter-

schiedlichen Kundengruppen gegenüber, die isoliert voneinander ihre hochspezialisierten Interessen erfüllt haben wollen und sich um die jeweils anderen Interessen nicht scheren. Von Hude verlangt man ruhiges Wohnen, von Bremen leicht erreichbare und gute Arbeitsplätze, von Oldenburg anregende Einkaufsmöglichkeiten und von Delmenhorst bzw. Osterburg ein schnelles Durchkommen. Diese Erosion der Stadtbürgerschaft entzieht aber der Stadtpolitik ihre politische Basis. Damit verflüchtigt sich der politische Gehalt von Urbanität aus den traditionellen Grenzen der Städte.

3. Die Städte sind von Anfang an und zu allererst Ort der Emanzipation von Natur. Sie sind der Ort, wo die Unabhängigkeit von Natur gelebt werden kann. Aus der Sicht des modernen Städters erscheint die Natur als unerschöpfliche Quelle von Ressourcen und als geduldige Müll-Deponie. Die moderne Stadt als Maschine hat den städtischen Haushalt überhaupt erst als Konsumentenhaushalt ermöglicht, in den Energie, Waren und Dienstleistungen hineinfließen, und Müll und Gift wieder herauskommen. Diese Lebensweise aber ist nicht mehr verallgemeinerbar. Der moderne Konsumentenhaushalt verfügt z.B. in der westlichen Bundesrepublik über im Durchschnitt 40 qm Wohnfläche pro Kopf, über ein Auto, Wasser, Strom- und Gasanschluß, über eine funktionierende Müllentsorgung, und in den 5-wöchigen Urlaub kann er fliegen. Man hat errechnet, daß der durchschnittliche westdeutsche Haushalt mit Geräten und Maschinen ausgestattet ist, deren Gegenwert den Investitionskosten eines industriellen Arbeitsplatzes entspricht. Auf der Welt leben hochgeschätzt gegenwärtig 822 Mio. Menschen nach dieser Fassung, das sind 15 % der Weltbevölkerung. Diese 15 % verbrauchen 79 % des Welteinkommens. Würden die restlichen 85 %, das sind heute 4 Mrd. 528 Mio. Menschen, so leben wie die Westeuropäer oder die Nordamerikaner, so

würde es die Erde nicht aushalten. Die Lebensweise des europäischen Städters ist immer noch hochattraktiv, aber sie ist nicht mehr für alle realisierbar. Die Stadt ist nicht mehr der Ort, wo die Unabhängigkeit von Natur gelebt werden kann. Damit enthält die Lebensweise des europäischen Städters nicht mehr universalisierbare Werte. Sie hat ihre emanzipatorische Perspektive verloren.

Das Konzept von Urbanität umfaßt rückwärtsgewandte Elemente. Es muß angesichts der heutigen gesellschaftlichen Realitäten neu formuliert werden. Jede Gesellschaft, jede Epoche formt sich ihre eigene Urbanität. Die Urbanität Wiens im 19. Jahrhundert war anders gefärbt als die New Yorks im 20. und als die Berlins im 21. Jahrhundert sein wird. Demgegenüber an einem überkommenen Bild von Urbanität festzuhalten, bedeutet, daß man über die Realität heutiger Städte nur noch Geschichten des Verfalls von Urbanität erzählen kann. Sich an einem solchen rückwärtsgewandten Bild in der Stadtpolitik zu orientieren, führt zur Überwältigung der Wirklichkeit mit falschen Gesten. Man kann dem Ruhrgebiet nicht nachträglich eine Stadtmitte verschaffen. Moderne Siedlungsstrukturen haben keine Stadtkrone ausgebildet. Das Ruhrgebiet ist die moderne Siedlungsstruktur in reinster Form, weil sie dort unverstellt von den Resten früherer Siedlungsstrukturen zutage tritt. Von der Industriegesellschaft geprägte Siedlungen, wie sie im Ruhrgebiet aber auch im Umfeld der großen Städte und in modernen Agglomerationen etwa Nordamerikas sichtbar werden, kennen weder das Gegenüber von Stadt und Land noch das Gefälle zwischen Stadtkrone und Stadtrand. Wo es solche Stadtmitte noch gibt wie in Oldenburg, Karlsruhe oder Frankfurt, sind sie sämtlich im Mittelalter oder Absolutismus geschaffen worden. Es sind historische Relikte, die nicht willkürlich neu geschaffen werden können.

Was nun könnten Elemente eines heute realitätstüchtigen Bildes von urbaner Stadt sein? Ich möchte dazu zum Schluß vier Stichworte nennen, die deutlich machen, woran eine neue Urbanität anzuknüpfen hätte.

Neue Urbanität

Präsenz von Geschichte

Die Städte erleben - wenn das schreckliche Wort erlaubt ist - gegenwärtig einen Schub der Vergeschichtlichung. Dieser Prozeß der Vergeschichtlichung vollzieht sich vor allem in jenem Gürtel, den die Industriegesellschaft ab Mitte des vorigen Jahrhunderts um die alten bürgerlichen und vorbürgerlichen Stadtkerne gelegt hat. In diesem industriellen Gürtel fallen Schlachthöfe, Bahnhöfe, Hafen- und große Industrieanlagen brach. In Oldenburg läßt sich das weniger beobachten als im Ruhrgebiet, aber es ist überall zu beobachten. Das Ruhrgebiet, so könnte man sagen, hat bislang keine eigene Geschichte. Erst jetzt, wo sich die Industriegesellschaft, die diese Region geschaffen und geprägt hat, wieder zurückzieht, erhält das Ruhrgebiet zum ersten Mal eine eigene Geschichte und damit auch die Chance, eine eigene, historisch abgesicherte und sichtbare Identität zu entwickeln.

Es wird ganz entscheidend für die künftige urbane Qualität unserer Städte sein, wie mit diesen Resten der industriellen Vergangenheit der Städte umgegangen wird. Und es gibt zwei Weisen, es falsch zu machen. Einmal das Plattmachen, die spurlose Beseitigung der Zeugnisse der Industrie. Diese Reaktion ist nur allzu verständlich. Eine geschlossene Fabrik erinnert jene, die dort einmal gearbeitet haben, an eine der schwersten Niederlagen ihres Lebens, die Entwertung ihrer beruflichen Identität, die Erfahrung, daß sie mit ihrer Qualifikation und ihrem Arbeitswillen von der Gesellschaft nicht mehr gebraucht werden. Aber so verständlich eine solche

Reaktion sein mag, sie würde doch falsch sein angesichts der Notwendigkeit, Geschichte im Alltag der Städte präsent zu halten. Aber auch das restlose Musealisieren wäre eine falsche Reaktion. Museen sind Sondereinrichtungen für den Sonntag. Man muß einen extra Entschluß treffen, um sie zu besuchen. Und jeder Prozeß der Musealisierung ist zugleich ein Prozeß der ästhetisierenden Abstraktion von der sozialen Realität. Damit die Zeugnisse der Industriegeschichte im Alltag der Städter präsent bleiben, sollten sie mit möglichst alltäglichen Nutzungen gefüllt werden: Warum soll in einem alten Industriegebäude kein kommerzielles Fitness-Studio untergebracht werden, warum nicht Wohnungen oder moderne Arbeitsplätze?

Ein anderes Verhältnis zur Natur

Der ökologische Umbau der Städte wird von allen für notwendig gehalten. Aber er wird weit mehr beinhalten als nur die Einführung einer anderen Technik, er wird weitgehende Konsequenzen für die alltägliche Lebensweise des Städters haben. Die uns so vertraute Trennung von Wohnen und Arbeiten, von Freizeit und Beruf, die Vorstellung der Stadt als Maschine zur Entlastung von Arbeit und Pflichten werden grundsätzlich in Frage gestellt werden. Die ökologische Stadt wird gerade in der Wohnung und im Wohnumfeld und damit im Freizeitbereich mehr Arbeit und mehr Verbindlichkeit von den Haushalten fordern. Das beginnt mit der kompetenten Handhabung des Mülltrenn-Systems und endet bei weitem nicht beim Fahrradfahren und der Pflege von Solar-Kollektoren.

Ein neues Zeitregime

Die Stadt beginnt als Emanzipation von den natürlich gesetzten Zeitstrukturen. Man kann sich von den Einflüssen der Jahreszeit ebenso unabhängig machen wie vom Wechsel der Tages- und Nachtzeiten. An deren Stelle hat die Stadt sozial strukturierte Zeit gesetzt. Die Stadt kann begriffen werden als

ein rigides Korsett, das dem Alltag des Städters ein sehr exaktes räumliches und zeitliches Muster aufprägt: Arbeitszeiten, Ladenschlußzeiten, Öffnungszeiten, Verkehrszeiten etc. Der Städter wird durch die Stadt gezwungen, zu bestimmten Zeiten an bestimmten Orten bestimmte Aktivitäten zu erledigen.

Aber es gibt Tendenzen, die diese rigiden Strukturen auflösen könnten: die Verkürzung und Flexibilisierung der Arbeitszeit, die Aufhebung der Ladenschlußzeiten und generell die Entkoppelung der Betriebszeiten von den individuellen Arbeitszeiten. Diese Tendenzen könnten dazu führen, daß die Individuen wieder stärker selber über ihre Zeit bestimmen, daß die zeitlichen und räumlichen Strukturen ihres Alltags nicht mehr so rigide durch die Stadt und die Organisation der Produktion ihnen aufgeherrscht werden. Verlängert in eine ferne Zukunft könnte man vermuten, daß nach der Emanzipation von der natürlichen Zeit und nach der Aufweichung sozialstrukturierter Zeit nur noch kulturell definierte Zeiten übrigbleiben: Sonntag, Weihnachten, Karneval oder Ramadan. Das aber würde sehr weitreichende Konsequenzen für die Struktur der Städte und für die Qualität des Lebens in ihnen haben.

Die Qualität des öffentlichen Raums

Es wird für die künftige urbane Qualität der Städte wesentlich sein, die Differenzierung von Öffentlichkeit und Privatheit zu unterstützen. Dazu gibt es einfache architektonische und städtebauliche Mittel, die bei der Gestaltung von Hauseingängen, Vorgärten und des Straßenraums beginnen. Wesentlich aber wird sein, wie die Stadtpolitik mit den Tendenzen der Privatisierung des öffentlichen Raums umgeht. Beispiele für diese Tendenzen gibt es bereits viele: die abschließbaren Passagen und die großen, geschlossenen Indoor-Zentren für Konsum und Freizeit. Sie führen nicht nur zu einer rechtlichen Privatisierung des öffentlichen Raums, sondern immer auch zu sozialer Ausgrenzung. Damit werden Tendenzen noch verstärkt, die seit längerem beobachtbar sind. Die Stadt wird

mehr und mehr eingerichtet für den kaufkräftigen, erwachsenen Kunden. Alte Menschen und Kinder, Arme und teilweise auch die Frauen werden an den Rand gedrängt. Damit aber verliert die Stadt ein wesentliches Element von Urbanität, nämlich ihre Öffentlichkeit. Eine Öffentlichkeit, von der angebbare Gruppen ausgegrenzt sind, ist per definitionem keine Öffentlichkeit.

Ein neues Verhältnis zur Natur, ein neues Zeitregime, der Umgang mit Geschichte und der Umgang mit dem öffentlichen Raum, es ließen sich noch weitere Stichworte von ähnlicher Aktualität für die Stadtpolitik nennen: Der Abbau sozialer Spaltung, wie er sich seit längerem auch in den westdeutschen Städten zeigt, die Offenheit für fremde kulturelle Identitäten, die in Zukunft angesichts der Zuwanderung aus anderen Kulturkreisen gefordert sein wird. Es sind Stichworte, die ins Utopische weisen. Aber die europäische Stadt enthielt immer eine utopische Perspektive. Es sind auch Stichworte, die weit über das Instrumentarium der Flächennutzungs- und Bebauungsplanung hinausweisen, auch über das Instrumentarium kommunaler Stadtpolitik. Aber sie benennen zentrale, teilweise altbekannte und immer noch aktuelle Aufgaben der Gesellschafts- und der Stadtpolitik. Wie unsere Gesellschaft mit diesen Fragen umgeht, das wird darüber entscheiden, ob unsere Städte in Zukunft Orte der Urbanität sein können.

