

# Zeitpolitik als Bedingung der Zukunftsfähigkeit der europäischen Stadt

*Ulrich Mückenberger/ Siegfried Timpf*

Die Stadt der Zukunft kann soziale Integration immer weniger als gegeben voraussetzen, sondern sie muss sie durch bewusste Gestaltung herstellen. Welcher Orientierung folgt eine ‚integrierte Stadt‘? Das Projekt Bremen 2030 hat an der von John Lockwood eingeführten und von Jürgen Habermas fortentwickelten Konzeptualisierung der Dichotomie von ‚Systemintegration und Sozialintegration‘ (dazu theoretisch-geschichtlich Mückenberger 2004, S. 153-208) angesetzt und praktische Schlussfolgerungen gezogen. Eine moderne städtische Gesellschaft wird sich kaum allein über politisch-administrative Willensbildung oder über ökonomische Wohlstandssteigerung, also über Maßnahmen der Systemintegration, ‚integrieren‘ können; sie bedarf auch kommunikativer und diskursiver Formen der Einbeziehung und Verständigung der Bürger/-innen, die über Sozialintegration erzielt wird.

Die in Bremen angestoßenen Projekte zielen deshalb durchweg kommunikative und diskursive Gestaltungsvorhaben unter Beteiligung von Wirtschaft, Politik/Verwaltung und Zivilgesellschaft an. Schon die Schwerpunktsetzung des Gesamtvorhabens – urbane Zeitgestaltung – bezeichnet als städtischen Integrationstyp eine Schnittstelle zwischen Sozial- und Systemintegration: Ist doch die Zeitkategorie gleichermaßen für ökonomische und politische wie für lebensweltliche Geschehnisse unter Interaktionen bestimmend – und bedarf sie doch in ihrer praktischen Ausgestaltung der Beteiligung derer, deren Lebenszeit jeweils verhandelt wird.

Unbestritten sind die Desintegrationskräfte, die auch in Europa das städtische Geschehen heute schon bestimmen und in Zukunft noch mehr bestimmen werden. Die Weltkommission ‚Urban 21‘ hat sie in ihrem Bericht (BMVBW, 2000) zusammengefasst. Für den dort gebildeten Typ der ‚von Überalterung geprägte(n) ausgewachsene(n) Stadt‘ (BMVBW, 12) lassen sie sich wie folgt umreißen. Die demographische und soziale Entwicklung ist geprägt von einer alternden, insgesamt zurückgehenden, zunehmend individualisierten Bevölkerung – damit gehen Krisen und ‚Rückbauten‘ der sozialen Sicherungssysteme einher. Zunehmend zu verzeichnen sind disperse Siedlungs-, Gewerbe-, Logistik- und Handelsstrukturen. Sie gehen zu Lasten der Zentren und Subzentren (wirtschaftlich, sozial und kulturell) und ziehen eine Zunahme von Bodenversiegelung und Individualverkehr (mit den bekannten ökologischen Folgen) in der Region nach sich. Die damit einhergehenden

sozialen Segregations-, Polarisierungs- und Zersetzungsprozesse (Armut, Drogen, Kriminalität) bedrohen das überkommene Bild der ‚integrierten‘ europäischen Stadt. Von der globalisierten und virtualisierten Wirtschaft gehen Beschleunigungstendenzen aus, die das Arbeitsleben, das Verkehrswesen, aber auch Freizeit und Familienwesen erfassen. Diese Trendbeschreibungen stellen Extrapolationen gegenwärtiger Trends dar. Sie treten nicht automatisch und alternativlos ein. Sie können durch adäquate Politik – auch der Städte, Stadtstaaten und Regionen – gebremst, nachhaltig gestaltet oder auch verhindert werden (so auch die Gegenüberstellung von ‚Trend‘ und ‚Trendumkehr‘ im Weltbericht Urban 21). Die Städte in Europa befinden sich fast ausnahmslos in der Situation, sich zu diesen Trends zu verhalten und entweder Gegenteilstrends zu konzipieren und einzuleiten oder sich auf das als ‚unvermeidbar‘ Erkannte einzurichten.

Der zeitpolitische Ansatz geht von einem Mechanismus sozialer Kohäsion aus, bei dem den Menschen – und gerade Stadtnutzer/-innen – ein Recht auf selbstbestimmte individuelle und kollektive Zeiten zuerkannt wird. Dieses Recht schließt Diskriminierungsfreiheit und eigen gewählte individuelle und kollektive Sinnstiftung im alltäglichen Zeitgebrauch ein (Mückenberger 2004). Der Einbindung der Einzelnen in die lokale Gesellschaft wird durch lokale Zeitpakete und -gestaltungen Rechnung getragen, die das Recht auf Zeit anerkennen, es in Beteiligungs- und Abstimmungsprozesse mit parallelen oder kollidierenden Zeitinteressen bringen und so in eine lokale Zeitpolitik einbetten.

Für die Stadtplanung bedeutet es eine Wende, dem Recht auf Zeit zu folgen. Dass es sich lohnte, diese Wende zu vollziehen, sei an wenigen Argumenten demonstriert. Das Projekt Bremen 2030 hat für seine Leitvisionsentwicklung eine internationale Enquête-Kommission gebildet und zur Erstellung von Expertisen über die derzeit vorstellbaren Zukünfte städtischen Lebens aufgefordert. Zu den Expert/-innen zählten die Stadtforscher/-in Marco Venturi, Ilse Helbrecht und Dietrich Henckel, der Stadtsoziologe Guido Martinotti, die Tourismusforscherin Felicitas Romeiß-Stracke, der Kommunikationsforscher Thomas Horan, die Mobilitätsforscher/-in Hartmut Topp und Christine Bauhardt, die Familien-, Alltags- und Geschlechterforscher/-in Hans Bertram und Karin Jurczyk sowie die Zivilgesellschaftsforscher/-in Andrew Arato und Jean Cohen. Die übergreifenden Grundlinien solcher vorstellbarer Zukünfte können wie folgt charakterisiert werden.

Zukünfte sind Möglichkeitsräume. Es gibt Prognosen, die aussagen, was wir über absehbare Entwicklungen wissen und was nicht. Oft stehen wir vor Entwicklungstendenzen, die nicht eindeutig zu bewerten sind, und solchen, die noch beeinflussbar erscheinen. Für eine Leitvision ist gerade eine solche Offenheit für unterschiedliche Deutungen interessant. Sie sollte beides: die Tendenzen aufspüren, die sich abzeichnen – aber auch Handlungsspielräume ausfindig machen, die für Alternativen und Gestaltungen offen sind. Die Dienstleistungs- und Wissensgesellschaft stellt die Städte in den kommenden Jahrzehnten vor deutlich veränderte Rahmen-

bedingungen, die sich auf die Alltagszeiten von deren Bewohnern und Nutzern spürbar auswirken werden. Sie können (in der vergleichenden Systematik von Carnoy 2002 und Castells 2001, 2002 und 2003) stark vereinfacht auf die Felder Erwerbsarbeit, Familie und lokale Gemeinschaft bezogen dargestellt werden. Zwar geht nicht Erwerbsarbeit zurück. Aber Wirtschaft und Arbeit verändern grundlegend ihren Charakter. Sie werden räumlich und zeitlich ‚entgrenzt‘ (ent-betrieblicht), flexibilisiert und zum Teil prekarisiert. Wissen und ‚Lernen-Lernen‘, ‚Wissen vermarkten können‘ werden für Individuen – Männer wie Frauen, Familien, aber auch Kinder – überlebenswichtig. Lebenszyklen verlieren dadurch ihre traditionellen Rhythmen und beschleunigen sich, Phasen der Beständigkeit und Ruhe werden zur Ausnahme. Das an Wissen geknüpfte Risiko, ‚abgehängt zu werden‘, bedroht die Gesellschaft mit sozialen Spaltungen. In stadtstruktureller Perspektive besteht das Risiko, ‚abgehängt zu werden‘, in sozialen und räumlichen ‚Entmischungen‘ der Wohnbevölkerung durch Suburbanisierung usw. Damit sind auch – nicht nur – Probleme sozialer Gerechtigkeit verbunden. Die Veränderungen in der alltäglichen Lebensführung enthalten zwar auch die Chance größerer Freiheit und Selbständigkeit – Freiheit sowohl der Individuen und Gruppen als auch zwischen den Geschlechtern und Generationen. Aber mit der Flexibilisierung, Beschleunigung und zum Teil Bedrohung der Lebensverhältnisse dürfen die Individuen und Familien nicht alleingelassen werden. Sonst ist für sie der Traditionsverlust des Alltags gleichbedeutend mit stetigem Stress und fortwährender Fremdbestimmung. Was als Entgrenzung und Flexibilisierung von Arbeit durchaus bedrohliche Folgen annehmen kann, stellt sich in anderer Perspektive als ein Prozess dar, in dessen Verlauf der vorherrschende, das gesamte sonstige Leben bestimmende Charakter von Arbeit zurückgedrängt wird. Technische und organisatorische Veränderungen in den Unternehmen eröffnen zudem fallweise wachsende Spielräume für die Einbringung und Durchsetzung von individuellen Ansprüchen an das Unternehmen. Wenn also die lebensweltlichen Ansprüche an die Arbeit (z. B. auf demokratische Teilhabe, auf individuelle Entfaltung, auf familiengerechte Zeitgestaltung etc.) wichtiger und durchsetzungsfähiger werden, dann wird erst recht die Vereinbarkeit von Arbeit mit den anderen Lebensbereichen zum Gestaltungsgegenstand.

Die Familien und Haushalte stehen schon heute vor einer paradoxen Situation. Ihnen wird angesichts einer flexibilisierten und individualisierten Lebens- und Arbeitswelt mehr Arbeit an der Herstellung des sozialen Zusammenhalts zugewiesen (als Rückhalt für den ‚flexiblen Menschen‘, als ‚Puffer‘ für bedrohte berufliche Lagen, als verlängerte Lern- und Arbeitsstätte). Zugleich schwindet aber aufgrund derselben Bedingungen ihre Bindekraft weiter (verändertes Geschlechterverhältnis, erhöhte Scheidungsquoten, erhöhte Mobilität, Geburtenrückgang der inländischen Bevölkerung, veränderte Haushaltsformen, Alterung der Bevölkerung etc.). Der zu erwartende zahlenmäßige Rückgang und die gleichzeitig eintretende Alterung der Bevölkerung lassen völlig neuartige Alltags-, Kommunikations-, Zeit- und Solidari-

tätsvorkehrungen erwarten. Dies bedeutet, dass die individuelle Organisation des Alltags zu einem zeitlichen Balanceakt wird, dass eine ‚Einheit des Alltages‘ kaum mehr erfahrbar wird.

Vieles spricht dafür, dass diese Schwierigkeiten in der Situation der Familien künftig eher noch zunehmen werden. Eine kulturelle Entmischung – angesichts von, den Bevölkerungsrückgang kompensierenden Einwanderungswellen – könnte die Folge sein und die soziale Bindekraft bedrohen. Die Tendenz zur Entstädterung lässt eine Re-Traditionalisierung im Geschlechterverhältnis befürchten. Die geringere Leistungskraft der Städte bedroht die Entfaltung der Entwicklungsbedingungen von Kindern. Was mit Alldem auch auf dem Spiel steht, sind die Solidaritäts- und Integrationsgrundlagen der Gesellschaft selbst. Wenn diese immer wieder überfordert werden, versiegen ihre Quellen. Darunter leiden nicht nur der soziale Zusammenhalt, sondern auch die wirtschaftliche Leistungskraft und die politische Integration.

Aber auch diese Entwicklung ist mehrdeutig und keineswegs ohne Alternativen. Gewiss ist die Familie in ihrer traditionellen Form von der dargestellten Überlastung bedroht. Individualisierung bedeutet aber nicht nur das zahlenmäßige Schrumpfen traditioneller Sozialformen und die Lockerung ehemals fester, lebenslanger sozialer Bindungen. Die andere Seite dieser Medaille sind eine Entlastung von den damit einhergehenden Verpflichtungen und die Möglichkeit, neue, selbstgewählte und flexiblere Formen von Gemeinschaft und Verbindlichkeit zu suchen und einzugehen. Mit neuen oder in ihrer Bedeutung wachsenden Formen von Gemeinschaften (‚Patchwork-Familien‘, Nachbarschaften, milieuspezifische Unterstützungsnetzwerke etc.) entstehen auch neue Chancen für die Förderung von sozialem Zusammenhalt und Integration. Die Forcierung von Zeitpolitik setzt bewusst an diesen Chancen an und ist einer der Wege, auf denen sie für die städtische Entwicklung zu nutzen sind.

Aus beiden Verwerfungen – der Flexibilisierung der Arbeits- und der Individualisierung und Pluralisierung der Lebenswelten – erwachsen neue Anforderungen und Erwartungen gegenüber der staatlichen (kommunalen, nationalen, aber auch übernationalen) Gemeinschaft. Diese befindet sich aber selbst in zu schwieriger Lage, als dass von ihr ohne weiteres Zutun Abhilfe für die Verwerfungen von Arbeit und Familie zu erwarten wäre.

Die lokalen Gemeinschaften verstärken oder wiederholen nämlich zuweilen diese Verwerfungen. Informelle Netze, die auf Familie oder Nachbarschaft beruhen, verlieren oft ihre Kraft oder lösen sich auf. Die Kommunen geraten als räumliche Einheiten durch Entstädterung in Gefahr. Sie verlieren Einwohner, nicht unbedingt ‚Nutzer‘ – für die Analyse städtischer Alltags- und Zeitstrukturen erscheint es immer wichtiger, zwischen ansässigen (Einwohner) und zeitweiligen Bevölkerungen der Städte (Pendler/-innen, Tourist/-innen, ‚city user‘) zu unterscheiden. Gerade unter dem Eindruck des zunehmenden Gewichts zeitweiliger Stadtbevölkerungen wächst aber auch die Konkurrenz zwischen urbanen Arbeits-, Wohn- und Freizeiti-

tattraktoren. Durch allseitige Kommerzialisierung geraten sie unter erhöhten Beschleunigungs- und (Individual-) Verkehrsdruck und werden dadurch noch unattraktiver. Die Schere zwischen Aufgaben und Ausgaben (hier) der Kommunen öffnet sich weiter. Dazu tragen paradoxerweise die beiden oben genannten Verwerfungen bei sowie die Krise der Kommunen und des Steuerstaats. Vielfach stellt die Finanznot der Kommunen auch noch deren Identität (und damit die Identifizierung ihrer Bewohner) in Frage – eine heute geradezu verheerende Folge.

Die drei geschilderten Tendenzen werden von Analytikern der ‚Informationsgesellschaft‘ (Castells 2001) mit dem Vordringen neuer Informations- und Kommunikationstechnologien in enge Verbindung gebracht. Es scheint, als hängen der radikale Wandel des Arbeitslebens ebenso wie bestimmte Auflösungstendenzen traditioneller Familienstrukturen oder Tendenzen der Entstädterung damit zusammen, dass an die Stelle ‚realer‘ Beziehungen, Kommunikationen und Aushandlungsprozesse in unvorstellbar großem Maße ‚virtuelle‘ treten – und in Zukunft noch mehr treten werden.

Für den zeitpolitischen Zugang ist auch hier eine Doppeldeutigkeit zu verzeichnen: Das Informationszeitalter schafft neue ungeahnte zeitliche Probleme in der Bewältigung des Alltags – es schafft aber auch ungeahnte Lösungschancen für diese Probleme. Deshalb verdienen die neuen Informations- und Kommunikationstechnologien bei der Ausgestaltung der ‚zeitgerechten Stadt der Zukunft‘ große Aufmerksamkeit.

Nach dem Stand des heutigen Wissens spricht Vieles dafür, dass sich die skizzierten Verwerfungen in Arbeit, Familien und örtlicher Gemeinschaft in Zukunft fortsetzen, gar beschleunigen werden. Geschieht dies ohne Abmilderung und soziale Gestaltung, so wären nicht nur das Solidaritätsnetz, das kulturelle und soziale Leben, sondern auch die Wirtschaft und die Politik der Städte und Gemeinden am Nerv getroffen. Das Aussterben, das Veröden und die Verwahrlosung der Städte würden die Innovationskerne der herauskommenden Wissensgesellschaft auszehren und die sozialen, kulturellen und ökonomischen Entwicklungspotenziale im Kern treffen. Unklar ist bislang unter Experten, welche der geschilderten Entwicklungstendenzen für die kommenden Jahrzehnte vermeidbar und welche unvermeidbar sind. Die Entwicklungen der Erwerbsarbeit und der Familien werden für kaum umkehrbar gehalten – die Entwicklungen in der Arbeitswelt wegen den Zwängen der Globalisierung, die Entwicklungen der Lebenswelten wegen der wohl nachhaltigen Enttraditionalisierung von Lebens- und Vergesellschaftungsformen. Deshalb messen wir möglichen Alternativentwicklungen der lokalen Gemeinschaften besondere Aufmerksamkeit bei. Es stellt sich somit die Frage: Inwieweit kann der lokale und regionale Rahmen der Lebenswelt in den kommenden Jahren und Jahrzehnten einen grundlegenden Wandel erfahren, der sowohl den soziokulturellen als auch den ökonomischen und politischen Integrationsbedarfen besser gerecht wird?

Unsere Vermutung hierzu ist: Die lokalen Gemeinschaften werden durch eine deutlichere Orientierung ihrer Politik auf den Alltag und seine Zeitgestaltungen wie auch auf verstärkte Information, Kooperation und Partizipation dabei („Vernetzung“) eine solche erhöhte Integrationskraft erlangen. Die Integration der Zeitkomponente in örtliche Vernetzungen erscheint dabei als eine wesentliche und neue Dimension. Zeitpolitik hat durchaus auch eine erhaltende und bewahrende Dimension. Dennoch lässt sie sich keineswegs auf einen defensiven Umgang mit den dargestellten Trends der städtischen Entwicklung beschränken. Der beobachtbare Wandel von Arbeit, Familie und lokalen Gemeinschaften enthält auch Chancen und positive Potentiale, die einer bewussten, zukunftsorientierten Gestaltung durch Zeitpolitik zugänglich sind. An den aufgezeigten Entwicklungstendenzen und den ihnen innewohnenden Handlungsspielräumen ist die Bedeutung der Zeitkomponente für das heutige und das zu erwartende kulturelle, soziale, ökonomische und politische Leben abzulesen. Werden die zeitlichen Herausforderungen der Zukunft nicht erkannt und bewältigt, so ist mit massiven Problemen zu rechnen. Eine an Zeitgerechtigkeit orientierte Politik dürfte daher gerade auf örtlicher Ebene unerlässlich für den gesellschaftlichen Zusammenhalt sein.

Ein Projekt der vorliegenden Art steht immer in Gefahr, ein Projekt der jeweiligen Spezialisten zu werden: Spezialisten für Mobilitätsfragen, Spezialisten für Zukunftsfragen usw. Für ein Projekt der sozialen Integration ist diese Gefahr ernst zu nehmen. Nicht nur verselbständigen sich dabei die jeweiligen Spezialisten gegeneinander (hat man schon einen Spezialisten für Mobilitätsfragen mit Spezialisten für Zukunftsfragen folgenreich kommunizieren sehen?) – sie verselbständigen sich auch noch allesamt gegenüber dem „Rest der Welt“: Politik, Wirtschaft, Zivilgesellschaft. Für das Projektteam „Bremen 2030“ war dies Anlass, immer wieder Rückvermittlungen zwischen den Fachdiskursen, zwischen den Projekten und hin zu einem breiteren Publikum zu suchen. Einer der gelungenen Versuche waren die Bremer Stadtentwicklungsgespräche (Mückenberger/Timpf 2005), die vier Veranstaltungen dem Projekt „Bremen 2030 – eine zeitgerechte Stadt“ widmeten. Jedes dieser Gespräche warf eines der zentralen zeitpolitischen Probleme auf. Dargestellt wurden konkrete Bremer Praxisvorhaben und die jeweils einschlägigen Expertisengeber aus der Enquête-Kommission stellten sich mit ihren Einschätzungen dem Publikum.

Im ersten Gespräch wurde kritisch der Anschluss an einen Diskurs gesucht, in dem Bedeutungsverluste der Stadt als Zentrum vielfältiger Alltagsaktivitäten in Betracht gezogen werden. Individualisierung, soziale Segregation und räumliche Auflösungsprozesse verändern die Aktivitätsmuster und die Gestalt der Stadt. Diese Strukturbrüche lassen es fraglich erscheinen, ob der europäischen Stadt zukünftig noch jene urbane Qualität zugeschrieben werden kann, die über Jahrhunderte als ihr wesentliches Merkmal verstanden wurde. War die Stadt einst der Ort der Kommunikation, der sozialen Orientierung und des gemeinschaftlichen Engagements, so droht sie gegenwärtig zu einer für ihre Nutzer/-innen fremden Welt zu werden und

ihre Integrationskräfte zu verlieren. Wird die Zeit als integraler Bezugspunkt städtischer Planung und Entwicklung ernst genommen, so orientiert sich diese an den Alltags- und Zeitpräferenzen der Menschen, welche die Stadt in vielfältiger Weise nutzen. Sicher müssen wir mit zunehmenden Zeitkonflikten rechnen – denn die Herrschaft der tradierten Zeitordnungen der Familie, der Schule, der Betriebe und eben der Stadt dürfte ein für allemal vorbei sein. Und wir müssen neuartige Beteiligungsprozesse und ‚Zeitpakete‘ vorsehen – denn uniform und ‚von oben‘ lässt sich die Stadt der Zukunft nicht führen. Und: Stadtplanung wird sich schon heute auf ‚Lernfähigkeit‘ einstellen müssen, also auf die Fähigkeit, Wohnungen, Freiflächen, Straßen, öffentliche Parks und Plätze ‚umnutzen‘ zu können, wenn es der gesellschaftliche Wandel erfordert.

Gegenstand des zweiten Gespräches war die Gratwanderung zwischen Mobilität und Rastlosigkeit und die Auslotung der Chancen einer gemeinsam organisierten Mobilität. Wir können unsere Städte nicht mehr von stabilen Einwohnerbeziehungen her denken und planen, sondern müssen die neuen Stadtnutzer/-innen, Tourist/-innen, Geschäftsleute usw. (vgl. Martinotti 1993) mitdenken. Mobilität ist als Form freier (sozialer und geographischer) Bewegung wünschenswert und wo möglich zu steigern. Zugleich wären aber die Mobilitätswänge und die Zeitanforderungen für Verkehr wo möglich zu verringern. Dazu im Widerspruch steht der gegenwärtige Megatrend zum motorisierten Individualverkehr und zur Beschleunigung in der Stadt. Sind Alternativen im Sinne von differenzierten Zeitmustern in der Stadt: schnellen vs. langsamen, zielgerichteten vs. ziellosen, erreichbar? Ihnen muss gleiche Wertigkeit im Tempo der Stadt (schnell – langsam) und in Beteiligungsprozessen zugestanden werden. Gerade für eine mögliche Trendwende zugunsten von öffentlicher Personenbeförderung kommt es auf integrierte Sichtweisen und Behandlung mobilitätsorientierter Dienstleistungen an (gemeinsame Schalter, Stadtinformationssysteme auch für Tourist/-inn/en, Belebung von Bahnhofsarealen usw.). Auch hierzu gehören territoriale ‚Pakte‘, die das Mobilitätsgeschehen gemeinsam anwohnergerecht, wirtschaftlich effektiv und nachhaltig aushandeln und umsetzen.

Im dritten Gespräch standen Orte und Zeiten für junge Menschen in der Stadt im Mittelpunkt. Wir leben in Zukunft wohl noch mehr in einer Zeit, die einerseits von veränderten Anforderungen der Individuen/Familien an die Stadt (Individualisierung, patch-work-Biographien, multilokale Mehrgenerationenfamilie), andererseits von veränderten Anforderungen der Stadt an die Individuen/Familien (Zersiedelung, Autos, Flexibilisierung) geprägt ist. Dabei ist gewiss, dass Kinder Zeit sowie – für Kultur und Alltag – offene Räume brauchen, um ihre Zeit zu verbringen. Offene unverplante Räume werden seltener – damit aber auch die Selbstbestimmungschancen für Kinder und Jugendliche. Raumdefinitionen von Kindern sind nämlich andere als diejenigen von Erwachsenen – und sie sind noch einmal zwischen Jungen und Mädchen unterschiedlich. Mit der Koexistenz jugendlicher und erwachsener Zeitstrukturen sind zukünftig Zeitkonflikte vorprogrammiert. Auch

hier werden neue ‚Pakte‘ die einzige Lösungsform werden. Dabei können Kinder und Jugendliche sich sehr wohl selbst beteiligen – und das wollen sie auch. Sie müssen aber frühzeitig und wirksam einbezogen werden, sonst verlieren sie das Interesse. Mehr denn je werden in Zukunft neue Kooperationen zwischen Betrieben, Schulen und Stadtteilen, zwischen Ressorts notwendig sein: eben ein ‚Denken in Lebenslagen, nicht in Ressortzuständigkeiten‘.

Die Zwänge und Spielräume städtischer Ökonomie wurden im vierten Gespräch thematisiert. Wird die Stadt der Zukunft die 24-Stunden-Stadt sein? Im Hinblick auf die vielfältigen gegenwärtigen und zukünftigen Arbeitspopulationen zeichnet sich nicht linear die ‚24-Stunden-Stadt‘ ab, wohl aber vielfach differenzierte Zeitregime in der Stadt. Mit post-fordistischer Arbeit sind vielfache Entgrenzungen verbunden – mit Risiken und Chancen. Arbeit und Alltag können sich in permanenter Spannung entwickeln, aber auch in gelingende Koordination treten. Das Geschlechterverhältnis wird in den modernen Arbeitsbeziehungen durch Erwerbsteilnahme, Arbeitsinhalte wie auch Verschränkung von Arbeit und Leben enttraditionalisiert – mit der Chance einer Neudefinition (Esping-Andersen 2002). Mit dieser neuartigen Vielfalt der städtischen Zeiten können urbane Qualitätsgewinne verbunden sein, wohl aber wiederum auch neuartige Zeitkonflikte. Wird es gelingen, Medienquartieren und Kulturdistrikten einen weiter gestreckten Zeit- und Aktivitätshorizont einzuräumen als Wohnquartieren – und beides zu vereinbaren? Wieder sind die Städte der Zukunft gefordert, Koordinationen zwischen gesellschaftlichen Akteuren und die Suche nach Vereinbarkeit verschiedener Lebensweisen und Lebensbereiche (Arbeit, Leben usw.) inhaltlich und institutionell zu fördern. Sie können sich dabei nicht mehr an tradierten einheitlichen Lebens-, Alltags-, Geschlechter- und Zeitmustern orientieren. Deshalb ist auch hier Zeitpolitik neu zu erfinden: als Beteiligungs- und Dezentralisierungsstrategie sowie deren neuer flexibler Institutionalisierung.

Der Überblick über die Stadtentwicklungsgespräche zeigt, dass alle Zukunftsszenarien von hoher Ungewissheit und Zielambivalenz geprägt sind. Deshalb mündet jede Zukunftsthematik in eine doppelte Einsicht. Einmal haben alle heute getroffenen Entscheidungen Wirkungen, die erst morgen oder übermorgen eintreten und die deshalb heute nicht mit derselben Gewichtung gewertet werden wie Wirkungen, die bereits heute eintreten, z. B. Kosten. Man nennt dieses Problem in der Umweltökonomie die ‚Diskontierung‘ der Zukunft (Bayer 2000). In praktischer Konsequenz dieser Erkenntnis müssen heute getroffene Entscheidungen so ausgerichtet sein, dass sie Revisionsmöglichkeiten enthalten, die sie auch morgen noch als zukunftsfähig erscheinen lassen. Zum anderen werden wir in Zukunft viel mehr intelligente Verständigungsmechanismen, brauchen: Formen der Beteiligung – auch solcher Personenkreise, die dazu zunächst weniger fähig oder geeignet erscheinen – und Formen der Verständigung über unterschiedliche Vorstellungen und Interessen – eben ‚Runde Tische‘ und ‚Zeitpakte‘. Fehlen solche Formen, so droht Stadtent-

wicklungspolitik eine Domäne der Profis der Macht und des Geldes zu bleiben. Sie wird dann aber nicht die Legitimität eines Gemeinwesens gewinnen, von dem die Bürger/-innen wissen, dass es das ‚ihre‘ ist – d. h. sie werden ohne soziale Integrationskraft bleiben. Zeitpolitiken in diesem Sinne sind Versuche, solche Integrationskraft bewusst herbeizuführen. Sie widmen sich dem Ziel einer ‚lernfähigen Stadt‘ oder einer ‚lernenden Region‘, also eines Gemeinwesens, das demokratisch gesteuerte Veränderung in den Modus seiner Identitätsfindung und Integration einbezieht. Integration wird dabei weder als einfache Unterordnung der Individuen und Gruppen unter Imperative der Machbarkeit und Finanzierbarkeit noch als einfache Negierung der Notwendigkeit von Mach- und Finanzierbarkeit verstanden, sondern als lebendiger Prozess der Vermittlung zwischen lebensweltlichen Qualitäts- und Glücksanliegen der Menschen mit den deren Verwirklichung ermöglichenden Bedingungen – ein Wechselverhältnis, welches Giddens mit „reflexiver Modernisierung“ bezeichnet. Das ist denn auch der Typ sozialer Integration, den lokale Zeitpolitik stimuliert.

Individualisierung und Pluralisierung der Lebensformen haben den millionenfachen Alltags die tradierten ‚Zeitpuffer‘ geraubt (die Zeit der Hausfrauen, der Großeltern usw.). Die zunehmende Erwerbstätigkeit der Frauen – bei wesentlich gleichbleibender Rollen – und damit Zeitverteilung von Männern und Frauen in den Familien – haben vor allem diese Frauen in zunehmende ‚Zeitklemmen‘ gebracht (so genannte Doppel- und Dreifachbelastung). Unter diesem Blickwinkel müssen die Stadtgestaltung, die territoriale Infrastruktur, Betreuungs- und Schulwesen, Gesundheitseinrichtungen usw. neu ‚erfunden‘ werden. Die Entgrenzung von Arbeit und Wirtschaft hat das Mobilitätsgeschehen systematisch erhöht und – nimmt man die steigende Freizeitmobilität hinzu – bindet zunehmende tägliche Zeitanteile im Verkehr – oder auch im Stau. All dies macht öffentliche und private Dienstleister so nötig wie nie zuvor. Das Problem ist nur, dass diese meist eher mit den eigenen Arbeitsorganisations-, Effizienz- und Kostenproblemen (‚Binnenperspektive‘) als mit den realen Alltags ihrer Klientel beschäftigt sind (‚Außenperspektive‘) und daher trotz enorm steigender Effizienz die ‚Einheit des Alltags‘ ihrer Klientel oft verfehlen (Mückenberger 2003). All diese Tendenzen schaffen neuartige Zeitprobleme in der Alltagsorganisation der ‚modernen‘ Menschen. Wird an diese Probleme mit einem ernstgemeinten Recht auf eigene Zeit herangegangen, findet man ein reichhaltiges Anwendungsfeld vor.

Wir wissen, dass solche Gründe (wie das vielfältige Leiden an der Zeit) nicht ausreichen, um einem Recht auf Zeit zum Durchbruch zu verhelfen. Die genannten Zeitprobleme der Alltagsorganisation stellen sich heute – so viel lässt sich immerhin sagen – in einer Form, dass sie nicht mehr als bloßes ‚Gerechtigkeitsproblem‘ der davon individuell Betroffenen abgetan werden können, sondern dass sie als ‚Systemproblem‘ wahrgenommen werden müssen. Sie werfen allesamt zwei langfristige Reproduktionsprobleme unserer Ökonomie und Politik auf.

1. Die europäischen Wissensgesellschaften hängen alle von der steigenden Erwerbstätigkeit (auch) von Frauen ab – der EU-Gipfel von Lissabon 2000 benannte die Quote von 60 Prozent für 2010. Deutschland ist davon zwar im Durchschnitt nicht weit entfernt. Jedoch ist die Erfüllung dieser Quote stark ‚lebenslagenabhängig‘: je jünger die Kinder in den Familien sind, desto geringer ist die Erwerbstätigkeit der Frauen (sie sinkt in Deutschland bis zu 38 Prozent ab).

2. Deutschland liegt in seiner Geburtenrate weit unter der gesellschaftlichen Reproduktionsrate. Die allmählich aus der Verdrängung aufsteigenden und bekannt werdenden Folgen sind die Verringerung und Alterung der Bevölkerung. Ohne Wanderungsgewinne wird Deutschland 2050 noch etwa 60 Millionen Menschen und – selbst bei bescheidenen Wanderungsgewinnen – einen Altenquotienten von weit über 50 (gegenüber heute 25) aufweisen. Auf qualitativer Ebene wird das Fertilitätsproblem schnell wieder als Zeitproblem entschlüsselbar. Hoch qualifizierte Frauen sind die kinderärmsten – fast die Hälfte aller westdeutschen Hochschulabsolventinnen hat keine Kinder (BMSFSJ 2003: 76).

Beide Probleme verweisen auf die Unvereinbarkeit von Berufstätigkeit und Elternschaft – insbesondere in der Biographie von Frauen. Mütter kleiner Kinder trauen sich die Berufstätigkeit nicht zu, weil ihnen die Versorgung ihrer Kinder nicht möglich ist. Hoch qualifizierte Frauen trauen sich aus gleichen Gründen die Elternschaft nicht zu. Das lässt sich nicht auf die Fragen der zeitlichen Alltagsorganisation reduzieren, aber diese spielen eine zentrale Rolle. Dies lässt sich dadurch belegen, dass Erwerbstätigkeit und Elternschaft nur dort in Widerspruch zueinander stehen, wo die infrastrukturelle Kinderbetreuung schwach ausgebildet ist – etwa in Deutschland –, nicht aber dort, wo diese besser ausgestattet ist – wie etwa die Beispiele Schweden oder Frankreich zeigen (BMFSFJ 2003; Mückenberger u. a. 2003).

An Gründen und an sozialer, kultureller wie ökonomischer Brisanz fehlt es also nicht, um einem Recht auf Zeit zur Existenz zu verhelfen. Es ist wohl auch kein Zufall, dass der rechtliche Charakter von Zeit jüngst in Europa zunehmend zum Thema wird (Winkler 1995; Ost 1999; Mückenberger/Muth 2001). Was fehlt, sind die gesellschaftlichen und politischen Turbulenzen – also soziale Bewegungen, die dem Thema Nachdruck verschaffen. Zeitprobleme werden meist noch als individuelle und seriell zu lösende Probleme wahr- und hingenommen. Sie gelten damit als nicht veränderbar und nicht gestaltbar. Zeitpolitik als Ensemble der Bedingungen zur Einlösung des Rechts auf eigene Zeit hat daher noch keinen adäquaten Träger – keine Akteure oder Akteurskonstellationen, die ihr Recht auf Zeit gegenüber den Taktgebern in Wirtschaft und Politik durchsetzen. Vielleicht muss Zeitpolitik ohne diese Turbulenzen wirken – vielleicht braucht es auch nur noch ‚Zeit‘, bis diese Turbulenzen anstehen. Dennoch liegen die Vorteile des zeitpolitischen Zuganges auf der Hand: Es handelt sich um einen Zugang, der Verbindungen zwischen ansonsten getrennt entwickelten Wissensbeständen herstellen kann, und zugleich dieses Wissen, das Begründungen für wünschbare Gestaltungsoptionen des urbanen

Alltages enthält, in eben diesen Alltag gestaltend einzubringen vermag. Zeit wird als zentrales Analyse- und Gestaltungsfeld erkennbar, in dem zum einen die veränderten Signaturen der konkreten alltäglichen Nutzung des Urbanen transparent werden und neue Möglichkeiten der Zeitverfügung entstehen können, wenn Verfahren gefunden werden, die zwischen zivilgesellschaftlichen Bedarfen und politisch-administrativen und ökonomischen Handlungslogiken vermitteln. Die europäische Stadt hat einzigartige Möglichkeiten, die in ihr geschichtlich gewachsene Diversität von Lebensstilen und Lebenslagen in eine produktive Kraft zu verwandeln, wenn es gelingt, Differenzierung und Integration auszubalancieren (vgl. Veltz 2004). Ein wichtiger Hebel ist die zeitpolitische Gestaltung.

Die Beiträge in diesem Sammelband sind so angelegt, dass allgemeine Trends, zentrale Konfliktfelder und Möglichkeiten der sogenannten ‚Trendumkehr‘ behandelt werden. Es geht also nicht um einfache ‚Trendfortschreibungen‘, sondern gerade um potenzielle Alternativen, Szenarien und Optionen. Die Herausforderung in der Zusammenstellung der Foci besteht darin, dass innerhalb des komplexen Themas der Stadt Zusammenhänge zwischen verschiedenen Teilbereichen bestehen, die im Sinne einer heuristischen Kombinatorik zusätzliche Erkenntnisse in der Zusammenschau erwarten lassen. Die Expertisen wurden für diese Veröffentlichung in drei thematische Gruppen gegliedert.

Mit im weitesten Sinne morphologischen Aspekten sind die Beiträge von Marco Venturi, Guido Martinotti und Thomas Horan befasst. Marco Venturi öffnet in einem ersten Schritt den Blick für die historische Dimension des Verhältnisses von Innovation und Stadt. Als Einschnitt analysiert er die industrielle Revolution, die eine Unvereinbarkeit neuer städtischer Einrichtungen mit der bestehenden Stadt in ringförmigen Erweiterungen aufgelöst habe. Die neu entstandene Disziplin der Stadtplanung hat danach entscheidend zu einem Verlust der Kontinuität des städtischen Gefüges mit einer Mischung unterschiedlichster Funktionen auf engstem Raum beigetragen. Mit diesem Verlust geht eine Verlagerung der Orte der Innovation an die ausfasernden Ränder entlang der Verbindungslinien zwischen großen Städten einher. In der Bewältigung dieser neu geschaffenen Strukturen sei die Stadtplanung gegenwärtig nicht mehr mit großen Entwürfen für gesamtstädtische Entwicklungsprozesse befasst, sondern mit der Vernetzung einer polyzentrischen Struktur, in der die Knoten komplementär und nicht im Hinblick auf ihre Konkurrenzfähigkeit gestaltet würden. Marco Venturi sieht die zukünftige Entwicklung verknüpft mit einer analytischen Sicht auf Innovationsprozesse, die sich kleinteilig vollziehen und durch chirurgisch genaue Interventionen stimuliert werden können. Eine solche Vorgehensweise, gestützt auf zeitnahe Erhebung von Daten aus den städtischen Versorgungssystemen, die Nutzungsänderungen signalisieren, kann diejenigen Teile der Stadt mit geringerer Geschwindigkeit und Innovationsneigung schützen vor Interventionen, die komplementäre Raum-Zeit-Strukturen (benach-

barte Quartiere mit unterschiedlicher Nutzungsdauer, Nutzungsfunktion und Geschwindigkeit) beeinträchtigen oder gar zerstören.

Theoriesystematisch ist die soziale Morphologie Guido Martinottis (1993) eine von fünf Perspektiven auf morphologische Aspekte von Stadt, die zunächst in einer integrativen Morphologie zusammengeführt werden müssten, damit die Vorzüge und Probleme der Teilansätze transparent werden. Der Aspekt der Nutzung erscheint nur als ein erster Schritt in der Befassung mit morphologischen Aspekten, auch Guido Martinotti verweist auf die gesellschaftlichen Kräfte, welche die gebaute Form beeinflussen, also den Produktionsaspekt gegenüber dem Nutzungsaspekt. Letzterer ist natürlich für den Zeitgestaltungsansatz unmittelbar interessant, in ei-

---

dem zweiten Schritt ist aber der Produktionsaspekt wichtig, weil die zukünftigen Nutzungsbewegungen von den durch die Produktion von Formen und ihrer Verteilung im Raum erzeugten Bedingungen abhängen. Guido Martinotti leistet in erster Linie einen analytischen Zugang zu den Ergebnissen städtischer Entwicklung, der in zweifacher Weise von Nutzen ist. Zum einen ermöglicht er eine Synthese der Effekte fordistischer Stadtentwicklung, die in letzter Konsequenz die Stadt als Form im Raum auflöste und trotz einer gegenläufigen Tendenz zur Attraktivität des Urbanen (Läpple 2006) nicht an Aktualität eingebüßt hat. Die Notwendigkeit einer politischen Gestaltung dessen, was als Zwischenstadt (Sieverts 1997) oder Netzstadt (Baccini/Oswald 1998) Eingang in den Diskurs gefunden hat, besteht nach wie vor, weil für die Attraktivität des Urbanen sowohl das entstehende Neue in den innerstädtischen Quartieren als auch der produktive Umgang mit funktionaler Zergliederung/„wilder Ausfaserung“ in ihrer Gesamtheit von Bedeutung sind.

Der dritte Gesichtspunkt verweist auf das Verhältnis von elektronischen und physischen Räumen in der Stadt. Da es sich nicht um eine Parallelentwicklung handelt, ist die Frage der Integration dieser Räume von herausragender Bedeutung. Thomas Horan geht wie andere Autorinnen und Autoren in diesem Band davon aus, dass die Separierung von Funktionen und damit von sozialen Raum- und Zeitnutzungen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts sehr weit vorangetrieben wurde. Die Archipelisierung der Stadt wird nach seiner Auffassung jedoch durch die digitalen Technologien verändert. Dies betrifft die Logik monofunktionaler Räume als auch die konventionelle Art des Gebäudebaues gleichermaßen. Für die Bereiche Wohnen/Arbeiten, Schulen, Gesundheit und öffentliche Räume entwirft er Szenarien, in denen eine neue Art von rekombinierbaren digitalen, sozialen und physischen Qualitäten den örtlichen Gemeinschaften neue Möglichkeiten der Integration eröffnet. Entscheidend wird die Gestaltung der Interfaces sein, die – so Thomas Horan – die Nutzer/-innen selbst zur treibenden Kraft der Rekombinierung werden lassen.

Die zweite Gruppe von Beiträgen ist fokussiert um die Themenfelder Akteure, Zeiten und Urbanität. Jean L. Cohen und Andrew Arato nutzen die Gelegenheit, die von Ihnen entwickelten Kategorien (Cohen/Arato 1992) einer Reflexion zu unterziehen, die insbesondere die globale Dimension zivilgesellschaftlicher Aktivität

einbezieht. Die Globalisierung des Diskurses um Zivilgesellschaft hat nach ihrer Auffassung zu einer vielfältigen und widersprüchlichen Verwendung des Begriffs geführt. Sie prüfen insbesondere die Tendenz zur Auflösung des nationalstaatlich orientierten Modells der Zivilgesellschaft hin zu einer Orientierung an dem Modell des Zusammenhanges von Globalem und Lokalem. Die Verlagerung von Souveränität von Nationalstaaten auf die lokalen/regionalen und überstaatlichen Ebenen bewirkt eine Multiplizierung von Ebenen der Governance und des Governments, die nicht notwendig zu einer Schwächung der nationalstaatlichen Ebene führen muss, da sie die Nationalstaaten von Aufgaben entlastet. Auf der anderen Seite ist das Gegenüber der Zivilgesellschaft nicht mehr exklusiv der Nationalstaat, und von Kooperation bis zu Konkurrenz reicht der Spannungsbogen möglicher Verbindungen. Sie prüfen unter diesen Voraussetzungen den Begriff der Zivilgesellschaft unter den Bedingungen des souveränen Nationalstaates und vergleichen diesen in den vier kategorialen Bestimmungen Pluralität, Öffentlichkeit, Privatheit und Legalität mit dem Begriff der Zivilgesellschaft unter den Bedingungen der Globalisierung. Sie kommen zu dem Schluss, dass die transnationale Zivilgesellschaft in allen kategorialen Bestimmungen neue Formen ausgebildet hat, die eine Analyse in den alten Begrifflichkeiten nicht erfassen kann. Sie sehen ein Zusammenspiel von globaler und lokaler Aktivität, in dem den Städten eine zentrale Bedeutung zukommt. Diese gründet nicht in der schieren Größe der Städte, sondern in der kulturellen Rolle, der Diversität und der Offenheit der Stadt.

Dietrich Henckel stellt einen Ausschnitt des zeitlichen Strukturwandels in den Mittelpunkt seines Beitrages, dem zu wenig Aufmerksamkeit gewidmet werde: den ökonomischen Wirkungen. Damit diese überhaupt öffentlich wahrgenommen wer-

---

den konnten, sei eine systematische Kategorisierung, Beschreibung und Quantifizierung notwendig. Dietrich Henckel schlägt vor, Beschleunigung, Flexibilisierung und Ausdehnung als analytische Kategorien zu verwenden. Er konzentriert sich auf die Folgen der Ausdehnung ökonomischer Aktivität und belegt, dass diese ambivalent sind. Am Beispiel der Wachstumseffekte lässt sich dies zeigen. Sie ermöglichen zusätzliche Arbeitsplätze – diese sind jedoch überwiegend prekär. Darüber hinaus fallen Kosten der zeitlichen Ausdehnung an, die schwer zu beziffern sind, aber als Auflösung sozialer Rhythmen, Koordinationsprobleme oder im Anstieg der Transaktionskosten sichtbar werden. Die Ausdehnung bis hin zur kontinuierlichen Aktivität erhöhe zwar die Optionalität aller Nachfrager, sie sei jedoch auf Verdichtungs-räume konzentriert und bewirke eine weitere Abkoppelung von natürlichen und traditionellen sozialen Rhythmen. Ein weiteres Problem bestehe darin, dass die Kosten der Ausdehnung überwiegend als externe Kosten anfielen, in Koordinationskosten (personell), in zeitlicher Kolonisierung (räumlich) oder Langzeitkosten (zeitlich). Die Möglichkeiten einer Trendwende stellt Dietrich Henckel anschaulich in zwei Szenarien dar. Die bewusste Gestaltung des zeitstrukturellen Wandels wird einer ungesteuerten Entwicklungsvariante gegenübergestellt. In seinen Schlussfolge-

rungen wendet sich Dietrich Henckel gegen eine zeitpolitisch motivierte umfassende Regulierung der Stadt, entwirft jedoch eine positive Möglichkeit der Koppelung von stabilen und instabilen Rhythmen, in der zeitliche Orientierungsmarken ihre Bedeutung erhalten und zugleich die Kosten des zeitlichen Strukturwandels internalisiert werden.

Den harten Kern der Kontroversen um Geschlechterarrangements sieht Karin Jurczyk in der geschlechtlichen Arbeitsteilung, an die unterschiedliche Folgen geknüpft sind wie etwa Anerkennung oder die Verfügung über Geld, Zeit und Raum. Die Zuordnung von Erwerbsarbeit zu Männern und der privaten Care-Work zu Frauen sei wohl nicht mehr ungebrochen, doch sei die Lage unübersichtlich. Tendenzen zu mehr Gleichheit, das Fortbestehen alter und die Entstehung neuer Ungleichheiten ohne einen grundsätzlichen Bruch in der männlichen Hegemonie seien Komponenten dieser Entwicklung. In zeitlicher Hinsicht sei diese eingebettet in eine Verflüssigung der Gesellschaft und das Verschwinden zeitlicher Grenzmarken. Die Folgen der Entgrenzung seien ambivalent. Sie erfordern neue Ordnungsleistungen und die Wahrnehmung neuer Gestaltungsmöglichkeiten in der alltäglichen Lebensführung. Karin Jurczyk analysiert zunächst die aktuellen Konstellationen von Geschlechterverhältnissen in Erwerbsleben und Familie. Anschließend entwickelt sie geschlechtsspezifisch differenzierte Szenarien zum Verhältnis von Arbeit und Leben und skizziert dann die Bedingungen, unter denen das Szenario geschlechterdemokratisch egalisiert Lebensmöglichkeiten realisiert werden könnte.

Hans Bertram entwirft das Bild eines Transformationsprozesses, in dem der uniforme Zeittakt der Industriegesellschaft von einem komplexen Zeitkontinuum postindustrieller Gesellschaften abgelöst wird. Unter Referenz auf Sassen und Sennett wird das zentrale Problem als Enträumlichung sozialer Beziehungen gefasst, das jedoch durch politische Gestaltung beeinflussbar sei. Zwei Linien des zeitgenössischen Diskurses sind für Hans Bertram zentral. Es ist zum einen die Lösung der Solidarnetze sowohl der städtischen Eliten als auch der neuen Dienstleister von den Städten, in denen diese Akteure leben. Zum anderen ist dies die Ersetzung standardisierter fordistischer Organisationsprinzipien durch soziale Netze und flexible Organisationsformen. Für die familialen Netze, die Leistungsträger im Alter zwischen 35 und 45 Jahren, ältere Menschen und Migrant/-inn/en prüft Hans Bertram auf der Basis von Best Practices aus den USA und verschiedenen europäischen Ländern die Möglichkeiten, diese Bevölkerungsgruppen zukünftig stärker in das Alltagsleben der Stadt zu integrieren.

Ilse Helbrecht ist ebenfalls mit Integrationsaspekten befasst, wählt jedoch einen analytischen Zugang, in dem sie mindestens fünf Formen der Zeit unterscheidet, die sich in der subjektiven Wahrnehmung und Erfahrung überlagern und ergänzen: Uhrzeit, Naturzeit, gesellschaftliche Zeit, psychologische Zeit und Geschichte. Eine Kombination von Raum- und Zeitplanung in Städten erscheint ihr plausibel und sinnvoll, doch kritisiert sie die Fokussierung kommunaler Zeitpolitik

auf die sozialtechnologisch gedeutete Optimierung von gesellschaftlichen Zeiten in der Stadt. Im Diskurs um das, was künftig Urbanität bedeuten kann, erkennt sie eine Verrätselung, die sich in drei Diskurslinien verzweigt: die Illusion des Cyberspace, das Rätsel der Kernstadtorientierung und die Verwunderung über ‚irrationale‘ und hochselektive Erfolgsfaktoren. Grundsätzlich geht Ilse Helbrecht davon aus, dass die Revitalisierung des Städtischen nicht zu trennen ist von einer semiotischen Aufwertung und Umwertung der Stadt, die auf Veränderungen von Wirtschaft und Kultur beruht. Diese semiotische Aufwertung zeige sich in einer Diskursivierung des Raumes, dem Einzug der Ökonomie der Zeichen und der Pluralisierung und Ästhetisierung der Lebensstile und stelle die Herausforderung, gelingende Urbanität über eine räumliche Verwebung verschiedenster Zeiten – nicht allein der gesellschaftlichen Zeit – zu erreichen.

Die dritte Gruppe von Beiträgen thematisiert aus unterschiedlichen Blickwinkeln die Gestaltbarkeit räumlicher Mobilität in der Stadt. Alle einschlägigen Prognosen gehen von einer Zunahme sowohl des Güterverkehrs als auch des Personenverkehrs aus. Innerhalb des Modalsplits ist weiter mit einem zunehmenden Anteil der Nutzung von PKW's zu rechnen. Über die Motive für die Wahl bestimmter Mobilitätsmittel ist wenig gesichertes Wissen vorhanden. Das Wissen bezieht sich darauf, dass diese Wahl nicht mit herkömmlichen Rationalitätsmaßstäben zu beschreiben und analysieren ist. Aus einer funktionalen Perspektive ist unter Berücksichtigung der Beiträge zur veränderten Morphologie des Städtischen die Fragestellung zentral, wie verschiedene Mobilitätsmittel innerhalb eines Netzes mit zum Teil beweglichen Knotenpunkten unter dem Gesichtspunkt von Zeit- und Kostengünstigkeit integriert werden können. Es geht nicht um die Kritik des rational schwer fassbaren Automobilitäts, weil sie zu kurz greift – wohl aber um Chancen einer ‚Trendwende‘ zu Gunsten nachhaltiger Mittel der Fortbewegung.

Hartmut Topp leitet seinen Beitrag ein mit der Unterscheidung von Mobilität und Verkehr und dem Nachweis, dass in den letzten Jahrzehnten trotz der Verdoppelung und Verdreifachung der zurückgelegten Kilometer eine Mobilitätseinbuße festzustellen ist. Ein ganzes Bündel von Ursachen wie Motorisierung, billige Raumüberwindung, abnehmende Dichte räumlicher Strukturen, geringere Fertigungstiefen in der Produktion und die Individualisierung von Lebensstilen wirke zusammen mit dem Effekt eines immer höheren Verkehrsaufwandes. Entsprechend komplex sind die Szenarien angelegt, die in eine pessimistische und eine optimistische Variante gegliedert sind. Nachhaltige Mobilität sei nicht mit einfachen Rezepten erreichbar, weil die sich überlagernden und gegenseitig beeinflussenden Einflussfaktoren komplexe Interventionen erforderten. Eine politisch durchzusetzende ‚Kostenwahrheit im Verkehr‘ bilde eine zentrale Voraussetzung, eine andere sei die technische Entwicklung, in der es jedoch bereits hoffnungsvolle Ansätze gebe, die breit angewendet werden sollten.

Christine Bauhardt verbindet in ihrem Beitrag eine epistemologische Kritik an der männlichen Konstruktion von Aufklärung und der Verbindung von Freiheit und Stadt mit konkreten Szenarien zur differenzierten Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in einer zeitbewussten Stadt. Ihre Kritik an der Verkehrsplanung wendet sich gegen eine Behandlung von Raum und Zeit als verwertbare Ressourcen. Werden sie hingegen als soziale Kategorien und damit Voraussetzungen für Lebensqualität in der Stadt behandelt, entsteht ein anderes Wohlstandsmodell, das von den Bedürfnissen des sozialen Zusammenlebens ausgeht. Komponenten sind vor allem eine Entschleunigung des Verkehrs sowie die Optimierung des nicht-motorisierten Verkehrs und des Öffentlichen Nahverkehrs. Es seien nicht die finanziellen Restriktionen entscheidend, sondern die politischen. Die notwendige Veränderung verkehrspolitischer Prioritäten ist nach Auffassung von Christine Bauhardt nicht gegen die Menschen durchzusetzen. Die Partizipationsprozesse in der Umsetzung dieser Vorschläge sollen in Geschlechterparität und unter besonderem Augenmerk auf Versorgungsarbeit und Fürsorgeverantwortung sowie einschlägigen wissenschaftlichen Kompetenzen aus der Genderforschung und der feministischen Verkehrsplanung organisiert werden.

Felicitas Romeiß-Stracke untersucht in ihrem Beitrag die Entwicklung des Städtetourismus. Die nach einfachen Strukturprinzipien konstruierten europäischen Städte mit ausgeprägten historischen Ensembles seien nach wie vor attraktiv für die Gruppe der Kulturtourist/-inn/en, doch habe sich eine Vielfalt von anderen Interessen entwickelt, die Felicitas Romeiß-Stracke auf der Basis der Lebensstilforschung kategorisiert. In ihrer Typologie werden Städtetourist/-inn/en nach multiplen oder singulären Ambientes und nach der historisch-semiotischen Tiefe unterschieden. Letzterer Aspekt wird ausgebaut, um eine semiotische Treppe zu bilden, die eine Unterscheidung von Bewohner/-inne/n und Tourist/-inn/en nach der Art und Weise der Orientierung in der Zeichenfülle der Stadt ermöglicht. Den Tourist/-inn/en wird danach eine Hyperrealität zugeordnet, die darauf ausgerichtet ist, in kürzester Zeit maximale Erlebnistiefe zu vermitteln. Eine Schlussfolgerung aus den modellartigen Verdichtungen ist, dass nur noch ein Teil der modernen Städtetourist/-inn/en sich auf die historisch gewachsene Stadt bezieht. Die Attraktivität werde u. a. durch die Verinselung der historischen Ensembles beeinträchtigt, deren städtische Umgebung durch uniforme Handelsketten und Siedlungsstrukturen geprägt sei. Letztlich hänge die künftige Attraktivität von der Möglichkeit der Teilhabe an ungewöhnlichen lokalen Szenen ab, die sich in umgestalteten Stadtvierteln biete.