

Josef Steinbach

Urbanität – Beiträge zu einem verhaltenstheoretischen und planungsbezogenen Konzept

Kurzfassung

Mit dem Aufkommen der postmodernen Kultur ist auch die Diskussion über verschiedene Formen von "Urbanität" wieder in Gang gekommen, nachdem diese Thematik – angeregt besonders durch die Bücher von JANE JACOBS und HANS P. BAHRDT – schon in den 60er Jahren im Blickpunkt des Interesses gestanden war. Allerdings besteht weiterhin keine Einigkeit über die Deutung des Begriffes, und es gibt daher auch verschiedenste planerische Ansätze zur Realisierung entsprechender Leitbilder. Ihre Wirksamkeit bleibt allerdings oft beschränkt. In diesem Beitrag wird versucht, ein verhaltenstheoretisches Konzept zu entwickeln, das von verschiedenen Grundmerkmalen ausgeht (individuelle Lebensstile, Organisationsmuster der städtischen Gesellschaft, Eigenschaften städtischer baulicher Strukturen). Urbanität wird definiert als Erlebnisinhalte (Lebensgefühle), welche Outputs von städtischen Aktivitätenmustern bilden und deren Intensität von der Existenz spezieller Raumstrukturen abhängt. Aus der genaueren Analyse dieses "Produktionsapparates" werden Strategien zur Planung von Urbanität abgeleitet.

1 Problemstellung

In jüngster Vergangenheit hat sich die sog. "Neue Urbanität" zu einer wichtigen Zielkategorie der Stadtplanung entwickelt. Dies steht besonders im Zusammenhang mit dem sukzessiven Bedeutungsverlust des wirtschaftlichen Produktionsregimes der Massenproduktion (Fordismus), dessen städtisches Raumbild (Hauptmerkmale: funktional, autogerecht, Anspruch auf soziale Egalität und Vereinheitlichung der Kultur, "Stadt als Betrieb") ebenfalls in die Krise geraten ist. Mit dem Aufkommen der *postmodernen Kultur* (in Philosophie, bildender Kunst, Architektur, Literatur, Musik und vor allem auch in einer neuen Ästhetik des Konsums und der Lebensführung) begannen sich auch die Ansprüche an die Stadtzentren zu wandeln, und der städtische Raum "erwies sich als der entscheidende Ort, über den die Verknüpfung der verschiedenen Umbruchsmomente in Kultur, Ökonomie und Politik zu einer neuartigen Konfiguration" erfolgte (1).

Um den veränderten Orientierungen in Konsum und Kultur Rechnung zu tragen und um den wirtschaftlichen Standortanforderungen des neuen Produktionsregimes der "flexiblen Akkumulation" (Konkurrenz der Städte um attraktive Unternehmen, vor allem des Dienstleistungssektors) zu genügen, werden besonders die Stadtzentren wieder urban gemacht: "Die Stadt soll nicht nur funktionieren, sondern als kulturelle Form ge- und vor allem erlebt werden" (2). Solche stadtentwicklungspolitischen Ziele haben etwa auch in die Planungsdiskussion der Stadt Frankfurt a.M. Eingang gefunden, wo sogar von den Grünen ein entsprechendes Leitbild (Bezugsfigur des "urbanen Flaneurs") vertreten wurde. Mit dieser zunehmenden Bedeutung von "Neuer Urbanität" als politischer Zielvorstellung ergeben sich die Fragen nach

– einem *operationalen theoretischen Konzept* zu diesem Begriff, der in der Wissenschaft, aber auch in der Alltagsdiskussion mit sehr verschiedenen Inhalten verbunden wird;

– den *Möglichkeiten der Realisierung* von entsprechenden Leitbildern mit planerischen Instrumenten.

Der vorliegende Beitrag konzentriert sich vor allem auf die erstgenannte Fragestellung, geht aber im letzten Abschnitt auch auf die Planung von Urbanität ein.

2 Grundmerkmale von "Urbanität"

In der Literatur gibt es eine Reihe von Versuchen, Urbanität zu definieren. In der Regel (3) werden auf diesen Begriff bezogen:

- Merkmale bestimmter *Lebensstile*,
- *Organisationsmuster der städtischen Gesellschaft* und
- *Eigenschaften städtischer baulicher Strukturen*.

Bisher fehlt aber die "Verknüpfung" dieser Elemente zu einem mehr oder minder akzeptierten theoretischen Konstrukt, demgemäß gibt es auch keine anerkannten Methoden zur empirischen Erfassung von Urbanität.

Mit Urbanität wird aber zum Teil auch eine *utopische Komponente* verbunden. So etwa bei H. HÄUSSERMANN und W. SIEBEL (4): "Urbanität bezeichnet eine besondere Lebensweise des Städters, deren Besonderheit in der Perspektive der Befreiung liegt: aus den Zwängen der Natur, der politischen Herrschaft, der sozialen Kontrollen und der Ungleichheit. Damit kennzeichnet Urbanität zugleich alltägliche Lebenspraxis und ein utopisches Bild vom humanen Leben".

Ohne Frage stellen etwa die Überwindung sozialer Ungleichheiten oder die vermehrte politische Partizipation der Einwohner wichtige *Randbedingungen* für die Entwicklung städtischer Lebensweisen und die Ausprägung von Stadtkultur dar. Die vorliegende Arbeit beschränkt sich aber nur auf die Analyse des Verhaltens der Stadtbevölkerung, durch das Urbanität entsteht, sowie auf den dazu erforderlichen "Produktionsapparat" und die Möglichkeiten seiner Beeinflussung mit planerischen Mitteln. Die utopischen Aspekte bleiben ausgeklammert, zum Teil aus pragmatischen Gründen, zum Teil aber auch deswegen, weil derzeit kaum auch nur einigermaßen einheitliche Vorstellungen darüber bestehen, wie man dem partiellen Versagen marktwirtschaftlich orientierter Demokratien entgegenwirken könnte (5).

Man darf auch nicht übersehen, daß die historischen Vorbilder "urbaner Ideologien" – die antike Polis und die mittelalterliche Bürgerstadt – keineswegs als nur halbwegs "gerechte" soziale und politische Systeme bezeichnet werden können, wie dies die Vertreter einer politisch akzentuierten Definition von Urbanität (6) offenbar unterstellen: Auch hier waren bedeutende Gruppen der Gesellschaft massiv benachteiligt und von vielen städtischen Freiheiten ausgeschlossen; die Utopien von Architekten und Soziologen sind bisher nirgends realisiert worden.

Den Ausgangspunkt der Überlegungen bildet eine kurze Diskussion der genannten Teilaspekte von Urbanität: "Lebensstil", "gesellschaftliche Organisationsmuster" und "bauliche Struk-

turen". Auf dieser Grundlage basieren Ansätze zu einem integrierten Konzept.

3 Lebensstile

Unter Bezugnahme auf die soziologische Rollentheorie kann man den Lebensstil eines Individuums als "*Bündel*" von *sozialen Rollen* beschreiben, die in einer bestimmten Phase des Lebenszyklus ausgeübt werden. Jede dieser Rollen ist durch ein bestimmtes "Tätigkeitenmuster" charakterisiert: 1. erforderliche Tätigkeiten, ohne deren Durchführung die Rolle nicht verwirklicht werden kann; 2. erlaubte Tätigkeiten als "Handlungsspielraum", für den weniger bindende Regeln gelten; 3. verbotene Tätigkeiten, die mit sozialen Sanktionen bestraft werden (7). In der Regel bildet das Tätigkeitenmuster einer Rolle ein *rhythmisches Phänomen*: Viele Aktivitäten werden in bestimmten zeitlichen Intervallen, auf bestimmten Standorten im Stadtgebiet und im Kontakt mit bestimmten Personengruppen wiederholt.

Im Rollenbündel eines Lebensstils unterscheidet man zwischen sog. "*Schlüssel*-" und "*Folgerollen*", wobei sich die erstgenannte Kategorie auf die zentralen Funktionen im Lebensstil einer Person (und daher z.B. auf die Rollen im Berufs- und Ausbildungsbereich) bezieht. Auf diesen zentralen Bereich des Rollenbündels sind die Aktivitäten der Folgerollen abgestimmt, die vor allem den sozialen und den Freizeitbereich umfassen.

Urbane Lebensstile müßten dadurch gekennzeichnet sein, daß ein mehr oder minder großer Anteil der Aktivitäten von "Schlüssel-" und/oder "Folgerollen" in Milieus mit besonderem städtischen Charakter ablaufen, also etwa in der City, in städtischen Subzentren, Mittelpunkten lokaler Wohnquartiere, eventuell in spezialisierten städtischen Kultur- und Freizeitbereichen u.a. In einer ersten Annäherung zur Erfassung von Urbanität über individuelle Aktivitätenmuster könnte man also

(1) einzelne Aktivitäten nach ihrem *urbanen Charakter* klassifizieren, und zwar nach den wesentlichen Unterscheidungsmerkmalen: Art der Aktivität als Element von "Schlüssel-" oder "Folgerollen", sozioökonomische und demographische Position der beobachteten Bezugsperson, kombinierte Wahrscheinlichkeiten der Ausübung von Aktivitäten in bestimmten zeitlichen Intervallen und auf bestimmten städtischen Standorttypen.

(2) Aus solchen Klassifikationsergebnissen läßt sich ein *Spektrum von Lebensstilen unterschiedlichen Urbanitätsgrades* ableiten, wobei

– "*vollurbane Lebensstile*" dadurch gekennzeichnet sind, daß sowohl die Schlüsselrolle als auch die Mehrzahl der Folgerollen auf Standorten ablaufen, die intensiv städtisch geprägt sind (City, Subzentren, Bereiche mit städtischen Spezialfunktionen).

– "*Teilurbane Lebensstile*" haben hingegen nur einen verminderten Bindungsgrad an solche städtischen Milieus. Hier kann sich (etwa bei Tagespendlern) die Bindung auf mehr oder minder nur die Aktivitäten der Schlüsselrolle beschränken, während die Folgerollen im suburbanen oder ländlichen Raum ausgeübt werden. Es gibt aber auch "teilurbane Lebensstile", die vor allem durch den "urbanen Charakter" der Folgerollen geprägt sind, während der städtische Bindungsgrad der Schlüsselrolle gering ist (z.B. Lebensstile von Hausfrauen).

(3) Noch tiefere Einblicke in die verschiedenen Formen von Urbanität zeigt eine zusätzliche Differenzierung von voll- und teilurbanen Lebensstilen nach Merkmalen der Bezugspersonen (sozialer Status, Position im Lebenszyklus) sowie auch nach ihren bevorzugten städtischen Zielstandorten. Hier werden erste Unterschiede in der Nachfrage nach Urbanität sichtbar, wie sie zwischen Jung und Alt bzw. sozialen Grund-, Mittel- und Oberschichten bestehen.

4 Gesellschaftliche Organisationsformen

H.P. BAHRDTS Hypothese über die Bedeutung der *Polarität von Privatheit und Öffentlichkeit* für die Ausbildung von Urbanität hat ihre Aktualität nicht verloren (8). Öffentlichkeit – als wesentliche Randbedingung urbanen Lebens – entsteht nach BAHRDT dort, wo "durch spezifische Stilisierung des Verhaltens dennoch Kommunikation und Arrangement zustandekommen" (9). Gerade durch die "lückenhafte Integration" von Individuen ergeben sich besondere Chancen für vielfältige Formen der sozialen Kontaktnahme, die ein geschlossenes System – etwa eine Dorfgemeinschaft – nicht kennt: "In einer Gesellschaft, in der es Öffentlichkeit gibt, finden wir daher eine große Variabilität der sozialen Kontakte: z.B. Kontakte von großer psychologischer Differenziertheit, aber auch völlig versachlichte" (10). Nur hier ergeben sich Chancen zur Aufnahme einer Vielfalt von zwischenmenschlichen Beziehungen: vom bloßen Beobachten über Kontakte auf verschiedenen Ebenen sozialer Distanz bis hin zur privaten Sphäre: "Trotz aller Kasuistik erlaubter Themen kann sich aus der Frage nach dem Weg ein Flirt entwickeln" (11).

Unvollständige Integration ist aber gleichzeitig auch die Voraussetzung zum "Ausbau und der Kultivierung der engsten sozialen und dinglichen Umwelt zu einem in sich geschlossenen System eigener Art" (12): der *privaten Sphäre*, die bei vollständiger sozialer Kontrolle ebenfalls nicht aufrechterhalten werden kann. Somit stehen Öffentlichkeit und Privatheit in einer dialektischen Beziehung: Urbanität hängt auch davon ab, inwieweit in einem städtischen Lebensraum die baulichen und sozialen Bedingungen für die Entwicklung von Privatheit gegeben sind.

Nicht folgen kann man *drei Einwänden* von H. HÄUSSERMANN und W. SIEBEL (13), die gegen die Relevanz des BAHRDT'schen Konzepts gerichtet sind:

- Nach der Meinung der beiden Autoren war die Polarität von Öffentlichkeit und Privatheit an die Lebenswirklichkeit bürgerlicher sozialer Gruppen gebunden und hat mit ihrem Niedergang an Bedeutung verloren;
- Zudem sei das Konzept der "Privatsphäre" aus feministischer Perspektive zu kritisieren und
- schließlich zerreiße die Polarität die "Ganzheit des Lebenszusammenhanges".

Es gibt genügend Beispiele, die zeigen, daß Öffentlichkeit und Urbanität *nur Phänomene der bürgerlichen Gesellschaft in absolutistischen Regimen* sind: Man denke etwa an die Beschreibung des "Lebens", das zur Gründerzeit in den Zentren der Wiener Vorstädte oder im Wiener Volksprater herrschte. Als modernen Präzedenzfall könnte man u.a. das "French Quarter" in New Orleans nennen, dessen Urbanität es zu einer Touristenattraktion ersten Ranges werden ließ. In historischer Analyse ist zu erkennen, daß in den Städten des 19. und 20. Jahrhunderts sozial segregierte, aber nie völlig abgeschlossene "öffentliche Milieus" bestanden. Mit dem Abbau sozialer Disparitäten und der Bedeutungszunahme sozialer Mittelschichten hat sich auch diese Segregation besonders insofern reduziert, als

- die ehemals "bürgerlichen" urbanen Milieus sozial offener geworden sind,
- während die neuen, an die Erfordernisse von Suburbanisationsprozessen angepaßten Formen von Urbanität (vor allem die "Erlebniswelten" großer Einkaufszentren) von vorneherein als "sozial neutral" konzipiert werden.

In der Vergangenheit zeigte sich die *Diskriminierung von Frauen* u.a. in ihren eingeschränkten Möglichkeiten zur Partizipation an "öffentlichen" städtischen Milieus, ebenso war die "Privatsphäre" meist ein Bereich besonderer Dominanz männlicher Herrschaft, aber natürlich bei weitem nicht der einzige. Aus emanzipatorischen Gründen die Gegensätze zwischen Öffentlichkeit und Privatheit abzuschaf-

fen (statt weiter mit der Implementierung von sozialen Normen fortzufahren, die zu einer Gleichheit des Einflusses beider Geschlechter in beiden Bereichen führen), hieße wohl: "das Kind mit dem Bade auszuschütten", um so mehr, als die Herstellung der "*Ganzheit des Lebenszusammenhanges*" immer ein (machtschaffendes und -erhaltendes) Anliegen autoritärer Systeme war. Man denke in diesem Zusammenhang nur an die Prinzipien des sog. "sozialistischen Städtebaus".

"Unvollständige Integration" und Öffentlichkeit konstituieren nach Meinung vieler Stadtforscher und Ökonomen den Nährboden für die Ausbildung vielfältiger, heterogener und sich in "Schnittmengen" überlagernder sozialer Netzwerke als Beziehungsgeflechte zwischen Individuen mit unterschiedlichen persönlichen Ressourcen an Sach- und Humankapital. Die Existenz solcher Netzwerke

- bildet eine wesentliche Komponente der städtischen Lebensqualität, darüber hinaus
- ist sie aber auch als wichtige Voraussetzung für das Entstehen von wirtschaftlichen, kulturellen und gesellschaftlichen Innovationen anzusehen. Soziale Netzwerke sind für Unternehmen des modernen *Produktionsregimes der "flexiblen Akkumulation"* wichtige Standortfaktoren, da sie Chancen zur Kontaktnahme von komplementären wirtschaftlichen, politischen, kulturellen u.a. Akteuren eröffnen.

5 Städtebauliche Strukturen

In der modernen Stadtsoziologie bezweifelt man den – etwa von J. JACOBS (14) vertretenen – "physikalischen Determinismus", nach dem die Integration sozialer Szenen und die Ausbildung von Urbanität vor allem durch die Realisierung bestimmter städtebaulicher Konzeptionen zu erreichen ist. Die Eigenschaften der baulichen Umwelt werden aber sehr wohl als wesentlich angesehen und wirken vor allem als "Engpaßfaktoren", die nur notwendige, aber allein nicht hinreichende Bedingungen für die Ausbildung von Urbanität darstellen. Im-

mer mehr scheint sich die Ansicht durchzusetzen, daß die auf LE CORBUSIER, GROPIUS und andere Vertreter der "Charta von Athen" zurückgehende Moderne des europäischen Städtebaus zum *Urbanitätsverlust* geführt hat:

- Einerseits durch die *räumliche Trennung von städtischen Funktionen* (wie Wohnen, Arbeiten, Kultur, Erholung u.a.), die in den städtischen Zentren zur Verarmung der Aktionsräume führte, d.h. zur Verringerung der Chancen zum Hintereinanderschalten von verschiedenen Aktivitäten innerhalb eines engeren räumlichen Einzugsbereichs und ohne größere Interaktionsaufwände: So wurde die Ausübung verschiedener voll- und teilurbaner Lebensstile erschwert bzw. unmöglich gemacht, zudem behinderte der (als Folge der Funktionstrennung) gestiegene Individualverkehr Aktivitäten und fußläufige Interaktionen im öffentlichen Raum.
- Andererseits ist der Urbanitätsverlust auch auf das *Abgehen von traditionellen europäischen Stadtgrundrissen* mit von Häuserzeilen umrahmten Straßen und Plätzen, Bau-block- und Parzellenstruktur u.a. zurückzuführen. Statt dessen wurden Stadtlandschaften aus einzeln oder in Gruppen stehenden "Punkt-" und "Scheibenhochhäusern" entworfen, die von Freiflächen (oft Parkanlagen) und großmaßstäbigen Verkehrsflächen umgeben sind. Die "Verödung" von monofunktionalen Innenstadtbereichen, steigende Kriminalität in wenig frequentierten öffentlichen Räumen, die Stadtflucht der Oberschicht und erhöhte soziale Segregation waren die Folgen dieser architektonischen Konzeption.

So kommt es zur Renaissance der wohlproportionierten "European City Street" mit möglichst multifunktionaler Ausstattung als wiederentdecktem öffentlichen Kommunikationsraum, deren Typen und Gestaltungsprinzipien von C. MOUGHTIN (15) detailliert beschrieben werden: "The European city street has two main functions: it is both a path and a place. It is a means of

access and movement but also an arena for social expression. The street . . . is not to be confused with the road, the purpose of which is to carry traffic between distant destinations."

Nach K. LYNCH (16) wird das Erleben von Urbanität über Netzwerke aus Straßenabschnitten und Plätzen ("Knoten") vermittelt, über welche die Fußwege der Besucher verlaufen. Eine Straße kann die *Funktion als "Pfad"* vor allem dann erfüllen, wenn sie aus verschiedenen, nach Design und Aktivitätenmustern mehr oder minder *differenzierten Erlebnissräumen* ("places") "zusammengesetzt" ist.

So soll sich für den Fußgänger eine Abfolge von vielfältigen Eindrücken ergeben:

- die stimulierend wirken, etwa bezüglich der Weiterführung oder der Neuaufnahme urbaner Aktivitäten, wie Studieren des Warenangebotes in den Schaufenstern, passive (= Beobachten) oder aktive (= ins Gespräch kommen) Kontakte mit Passanten u.a.;
- die aber auch dazu beitragen, daß sich ein positives individuelles Image des gesamten urbanen Raumes ausbildet.

Dazu müssen urbane Straßen und Plätze bestimmten *architektonischen Anforderungen* genügen:

- Vor allem wird – wie schon C. SITTE (17) betont – das Entstehen urbaner Lebensgefühle entscheidend von der Geschlossenheit baulicher Ensembles beeinflusst: "The ideal street must form a completely enclosed unit! The more one's impressions are confined within it, the more perfect will be its Tableau. One feels at ease in a space where the gaze cannot be lost in infinity" (18).
- Um diesen Eindruck der Geschlossenheit zu erreichen, sind Proportionen zu wahren, vor allem bezüglich der Länge und Breite von Straßen und Plätzen, der Gebäudehöhe sowie des Ausmaßes der Bebauung von Straßenfronten und Platzseiten.
- C. MOUGHTIN (19) unterscheidet zwei Prototypen urbaner Straßen:

1. Die "*Repräsentationsstraße*" (Grand Avenue), deren architektonische Ensembles der Selbstdarstellung des politischen Systems bzw. der führenden gesellschaftlichen Schichten dienen, wobei aber der Maßstab nicht übertrieben werden darf: "Even the great processual routes in cities rarely exceed an uninterrupted vista of a mile". 2. Die traditionelle, oft aus mittelalterlichen Wurzeln entstandene *Citystraße*: Ihr meist gewundener Verlauf, die geringe Breite und die schiefwinkligen Baublockstrukturen schaffen etwa 200 bis 300 m lange Abschnitte mit "geschlossener Perspektive" und somit ideale Grundlagen für die Ausbildung differenzierter Erlebnissräume. Ein urbanes Stadtzentrum sollte mit Straßen und Plätzen ausgestattet sein, die beiden Grundtypen entsprechen.

Es werden hier also *historisch gewachsene Strukturen* (meist mittelalterliche, z.T. später mehr oder minder umgebaute Stadtkerne vorwiegend mit traditionellen Citystraßen bzw. eine aus der Gründerzeit stammende sog. "Antemuralverbauung" mit den Repräsentationsstraßen als Hauptachsen) als geeignete bauliche Grundlagen für die Entwicklung von Urbanität beschrieben.

Mit den Prozessen der "Suburbanisierung" haben sich die Wohnsitze von bedeutenderen Teilen der Stadtbevölkerung an die Peripherie der Agglomerationen verlagert, u.a. von jüngeren wohlhabenderen Familien mit Kindern, deren Nachfrage nach Urbanität nur mehr zum Teil im historischen Stadtzentrum befriedigt werden kann. So kam es zu verschiedenen Versuchen, auch Urbanität aus den Stadtzentren an die Peripherie zu "exportieren". Hier hat es sich aber gezeigt, daß moderne Baustrukturen von peripheren Subzentren nicht immer erfolgreich waren, ebenso auch Repliken historischer Gebäude des Stadtkerns. Mehr durchsetzen konnte sich hingegen eine Form von "Pseudourbanität" als bestimmendes Merkmal einer neuen Generation von am Stadtrand errichteten *großen Einkaufszentren*.

Die Ausstattung dieser Zentren steht unter dem Einfluß der *postmodernen Kultur*, zu deren wesentlichen Merkmalen auch eine neue "Ästhetik des Konsums und der Lebensführung" zählt (20): Ihr entsprechen künstliche Erlebniswelten, in die Einrichtungen des Einzelhandels "eingebettet" sind, aber auch sonstige Dienstleistungen, Kultur- und Freizeitangebote. Diese "*Landscapes of Myth and Elsewhereness*" (21) entstehen durch Methoden und Techniken der "*Disnification*" (Schaffung von synthetischen Umweltbereichen durch die Kombination von historischen, mythischen, realen und phantastischen Elementen) und des "*Imagineering*" (Imagination und Täuschung). Sie werden immer mehr nicht nur zum Einkauf, sondern auch als öffentlicher sozialer Raum genutzt. Allerdings bietet man hier dem Besucher nur eine eingeschränkte und vor allem vielfach manipulierte "Öffentlichkeit". J. GROSS (22) beschreibt im Detail die Strategien zur unbewußten Beeinflussung des Verhaltens: "... the consumer is characterized as an object to be mechanistically manipulated – to be drawn, pulled, pushed, and led to flow magnets, anchors, generators, and attractions; or as a naive dupe to be deceived, persuaded, induced, tempted, and succumbed by ploys, ruses, tricks, strategies, and games of the design. Adopting a relatively vulgar psychogeography, designers seek to environmentally condition emotional and behavioral response from those whom they see as their malleable customers."

So beginnt sich nach der Moderne des europäischen Städtebaus eine weitere Entwicklung abzuzeichnen, welche die Urbanität bedroht. Die gebauten Strukturen sowie viele der mehr oder minder unbewußten Anreize, die das Verhalten bestimmen, sind nicht mehr "historisch gewachsen" und Output sozialer Prozesse, sondern "vorgegeben" und vom instrumentellen Kalkül der "*captains of consciousness*" bestimmt. Dieses schließt bestimmte Randgruppen der Gesellschaft vollkommen von der Nutzung des öffentlichen Raumes aus, unterbindet viele Formen von

Spontanität oder Kreativität sowie auch alle politisch orientierten Handlungen und lenkt das Verhalten in an der Maximierung des Konsums orientierte Bahnen.

6 Ein integriertes Konzept von "Urbanität"

"Nomen est. Res non est." So kommentiert LARS GUSTAFSON (23) die Urbanitätsdiskussion. Aber er stellt auch die Frage: "Hat sich nicht ... der Verdacht eingeschlichen, daß etwas immer in die Welt hineinkriecht, sobald wir einen Namen dafür erfinden?" Im speziellen Fall bewährte sich die Erfindung offenbar sehr, denn sowohl in den Sozialwissenschaften wie auch im Alltagsleben wird über Urbanität immer häufiger diskutiert. Leider sind dabei aber verschiedene – und meist auch nicht klar ausdifferenzierte – Deutungen dieses Begriffs "in die Welt hineingekrochen". Solche abweichende Auffassungen stellt etwa H. SCHILLING (24) einander gegenüber. Es handelt sich um Interpretationsversuche der Autoren des von ihm herausgegebenen Bandes "Urbane Zeiten". Sie sehen Urbanität als "biographisch determiniert, lebensweltlich praktiziert, perspektivisch-planerisch, politisch-instrumental, ökonomisch-strategisch oder aber auch ästhetisch-symbolisch".

Auch das hier vorgestellte Konzept bezieht sich – als vorwiegend verhaltenstheoretischer und planungsbezogener Ansatz – nur auf einige der genannten Aspekte. Andere "Sinngestaltungen" sind möglich; es kann keinerlei Anspruch auf die exklusive Interpretation des Begriffes erhoben werden.

Urbanität wird hier definiert als

- *Erlebnisinhalte* (Lebensgefühle), die von einer größeren Anzahl der Stadtbewohner positiv bewertet werden. Sie entstehen
- als Outputs von *städtischen Aktivitätsmustern* (z.T. von beruflichen Tätigkeiten der sozialen "Schlüsselrolle", vor allem aber von Aktivitäten der "Folgerollen" etwa im Freizeit-, kulturellen oder im Einkaufs-

bereich). Die Intensität der Erlebnisinhalte hängt wesentlich ab von

- spezifischen *Raumstrukturen (Milieus) des Innenstadtbereichs*, die gekennzeichnet sein müssen durch
 - (a) die *Vielfalt und die Dichte vor allem hochrangiger städtischer Funktionen* (besonders in den Bereichen persönliche Dienstleistungen und Wirtschaftsdienste);
 - (b) die *Vielfalt und die Eigenschaften (etwa: demographisch, sozial, kulturell) der Personen*, die entweder direkt kontaktiert oder auch nur passiv beobachtet werden;
 - (c) die *Vielfalt und das Design der physischen Umwelt* als Abfolge ästhetischer Gesamteindrücke, die vom Zusammenwirken verschiedener städtebaulicher und architektonischer Faktoren (etwa: Grundrisse, sonstige Proportionen, Fassadengestaltung u.a.) abhängen;
 - (d) *soziale und politische Normen*, die Öffentlichkeit schaffen und soziale Integration begünstigen.

Wesentlich zum Verständnis einer in diesem Sinn definierten Urbanität kann die genauere *Analyse des "Produktionsapparats"* beitragen, dessen wesentliche Elemente sind: "Behavior Settings" als Grundelemente des städtischen Lebensraums; räumliche Assoziationsformen von "Behavior Settings" und "Pfade", welche diese Strukturen erschließen; Aktivitätsmuster und "urbane Netzwerke" verschiedener Individuen und sozialer Gruppen; sowie schließlich die "Schnittstellen" solcher Netzwerke.

"Behavior Settings" als Grundeinheiten des städtischen Lebensraums

In seinem Konzept der "Behavior Settings" zeigt der amerikanische Sozialpsychologe R. BARKER (25), wie das sozialbestimmte individuelle Verhalten an ein räumliches Mosaik grundlegender Verhaltenseinheiten gebunden ist. In solchen "Behavior Settings" sind kombiniert:

- *soziale Normen*, die "öffentliche Milieus" konstituieren (z.B. "eine Kundschaft als Verkäufer bedienen" und "als Kunde Waren einkaufen") mit
- *Elementen des Sachsystems* (z.B. Ausstattung und Design des Einzelhandelsgeschäftes).

Als Beispiele für Behavior Settings im Stadtzentrum können genannt werden: (Geschäfts-)Straßenabschnitte mit "geschlossener Perspektive" (siehe Kapitel 5), Plätze, Parkanlagen, Geschäftslokale, Kinos, Museen, Theater u.a. Zwei oder mehrere Behavior Settings gehören dem gleichen *Funktionsstyp* an, wenn zwischen ihnen "Ausstattungs-elemente" (Personen oder Sachen) ausgetauscht werden können, ohne daß sich deswegen ihre charakteristischen Tätigkeitsabläufe verändern. Hier wird die weitgehende Unabhängigkeit der Behavior Settings vom Einfluß einzelner Individuen deutlich: Ihre Funktionen sind "vorprogrammiert", sie werden von sozialen Organisationen verschiedener "Autoritätsbereiche" (staatliche oder städtische Verwaltung, Wirtschaft, Interessensverbände, Kirchen u.a.) festgelegt. Einzelne Individuen nehmen in den Behavior Settings ihre Plätze ein, aktivieren soziale Rollen und unterliegen dabei einem komplexen System von Regeln und Normen, etwa für die "Leiter" von Behavior Settings, für ihre "Mitarbeiter", für "Mitglieder" oder "Kunden", "Publikum" oder "Gäste" und sogar für "außenstehende Beobachter". Dieses Normensystem repräsentiert in seiner Gesamtheit die "*städtische Öffentlichkeit*".

Ein gutes Beispiel für urbane Behavior Settings gibt R. SENNETT (26) mit der Beschreibung seiner bevorzugten Restaurants in der östlichen Midtown von Manhattan, New York:

"Diese Restaurants sind französisch, aber sie sind nicht eigentlich schick; hier wird noch mit Butter, Schmalz und Sahne gekocht, die Patrons sind korpulente, gemütliche Leute, und die Speisekarte wechselt selten. Die Restaurants liegen im Erdgeschoß von Reihenhäusern und sind einander in ih-

rer Einrichtung sehr ähnlich: Vorbei an einer Bar im vorderen Teil des Lokals gelangt man in einen langgestreckten Raum, den rote, mit Plüsch oder Leder bezogene Polsterbänke säumen; an den Wänden über den Bänken hängen von Sonntagsmalern gemalte französische Landschaften in Öl; im hinteren Teil des Lokals liegt die enge Küche. Es heißt, New York sei eine unfreundliche Stadt, und ich vermute, man könnte jedes dieser Restaurants zum Beweis dafür anführen. Den Kellnern – Italienern oder Franzosen, die meist ihre mittleren Jahre hinter sich haben – fehlt jene aufmunternde Vertraulichkeit, die der Tourist schätzt. Aber die Restaurants sind voller Leute, die anscheinend ganz zufrieden damit sind, daß man sie in Ruhe läßt – man sieht viele Stammgäste, die allein essen, und Paare, die sich ruhig miteinander unterhalten."

Räumliche Assoziationsmuster von "Behavior Settings"

Die Eignung eines Innenstadtbereiches als "Produktionsstätte" von urbanen Erlebnisinhalten hängt also wesentlich von seiner *Ausstattung mit verschiedenen Funktionstypen der Behavior Settings* ab sowie auch von ihren *räumlichen Assoziationsmustern*, besonders in Form von "gemischt funktionalen" Teilbereichen (meist im Zentrum der City) oder von eher monostrukturellen Raumeinheiten (etwa Unterhaltungs-, Kultur-, Repräsentationsviertel, vor allem im Cityrandbereich). Wichtige und in der Regel viel schwerer zu kontrollierende Einflußfaktoren bei der Erzeugung von Urbanität stellen die qualitativen Merkmale der Behavior Settings dar, also Eigenschaften des Sachsystems, der sozialen Regeln und Normen bzw. der handelnden Individuen, die höchstens mittelbar mit der Funktionserfüllung zusammenhängen. Solche qualitativen Eigenschaften können etwa sein:

- die Gestalt von Straßen und Plätzen nach den in Kapitel 5 diskutierten städtebaulichen Grundprinzipien, die Architektur einzelner herausragender Gebäude, ganzer baulicher Ensembles oder von künstlichen Erlebnisswelten in modernen Einkaufs-

zentren, die Innenausstattung von Geschäftslokalen, Discos, Theatern u.a.;

- ein höheres qualitatives Niveau der angebotenen Waren und Dienstleistungen (im weitesten Sinn: etwa von den Fertigkeiten der Damenfriseure bis hin zur Qualität von Darbietungen in Theater, Oper oder Ballett);
- ein Normensystem städtischer Öffentlichkeit, das nicht nur die ("standardisierten") Funktionsabläufe sicherstellt, sondern auch Handlungs- und Gestaltungsspielräume offenläßt, die spontan, vielfältig und originell genutzt werden können, etwa zur Ausübung verschiedenartiger Aktivitäten der Straßenkultur, aber auch zu politischen Diskussionen und Willenskundgebungen.

Diese "ästhetischen", "kombinatorischen" (aufeinander abgestimmte oder widersprechende Merkmalskomplexe (27)), "professionellen" und "sozialen" Qualitäten von Behavior Settings müssen wenigstens zum Teil auch *exklusiven Charakter* haben, mindestens im regionalen und nationalen Maßstab, in den "World Cities" auch auf internationaler Ebene. Gerade die im besonderen Ausmaß "identitätsstiftenden" Merkmale fehlen oft in neu geplanten städtischen Zentren und Subzentren, während die Designer von großen Einkaufszentren diesen Gesichtspunkt der "Einmaligkeit" oft sehr wohl berücksichtigen.

"Pfade" als Vermittler von Erlebnisinhalten

Somit ist festzuhalten, daß Urbanität aus einem engen räumlichen "Geflecht" verschiedener Verhaltenseinheiten entsteht, deren Einzelwirkungen auf der *Integration gestalterischer und sozialer Eigenschaften* beruhen. Eine wesentliche Bedeutung bei der Produktion von Urbanität kommt Synergieeffekten zu, d.h. die in den einzelnen Behavior Settings "gewonnenen" Erlebnisinhalte summieren sich nicht bloß, sondern die Möglichkeit zur Partizipation an verschiedenen kontrastierenden oder einander ergänzenden

städtischen Gelegenheiten bewirkt ihre zusätzliche Steigerung. Für diese kumulative Zunahme positiver Erlebnisinhalte sind besonders die "Pfade" (siehe Kapitel 5) wichtig, welche die Innenstadtbereiche erschließen und so Urbanität vermitteln. Sie sollen dem Fußgänger ein vielfältiges Spektrum an Chancen zur Partizipation (als "Kunde", "Gast", "außenstehender Beobachter" u.a.) an verschiedenen Behavior Settings bieten.

Aktivitätenmuster und urbane Netzwerke als rhythmische Phänomene

Die von diesen Pfaden gelenkten Erlebnisse von Urbanität können als *rhythmische Phänomene in Raum und Zeit* aufgefaßt werden, die im besonderen Maße von den "Öffnungszeiten" der Behavior Settings abhängen: Geschäfte, Gastronomie, Kultur- und Unterhaltungseinrichtungen u.a. müssen ihren Betrieb so abstimmen, daß vielfältige Koppelungen von Aktivitäten möglich sind, vor allem auch im Anschluß an diejenigen "Zeitfenster", welche durch die verpflichtenden Aktivitäten von Schlüsselrollen (Beruf, Studium, Haushaltsführung u.a.) besetzt sind. Diese wiederholen sich in regelmäßigen Zyklen (mit hoher räumlicher und zeitlicher Fixierung) und bilden oft die "Schrittmacher" (28) für eine Anzahl vor- und nachgelagerter Tätigkeiten, z.B. im Einkaufs-, Freizeit- oder Kulturbereich, die zum Teil ebenfalls zyklischen Charakter haben, aber auch auf die spontane Ausnutzung städtischer Gelegenheiten zurückgehen können. Als Ergebnisse ihrer mehr oder minder regelhaften räumlichen Interaktionsmuster entwickeln sich – für die einzelnen Individuen, aber auch für ganze Lebensstilgruppen – charakteristische *urbane Netzwerke*, welche über bestimmte Pfade verlaufen und deren Stationen die häufiger aufgesuchten Behavior Settings sind. In der Regel werden sich diese Netze vielfach überlagern, es können aber auch ausdifferenzierte *Subkulturen* mit mehr oder minder geschlossenen Sozialmilieus entstehen.

Im Normalfall einer einigermaßen integrierten Stadtkultur bildet die *vollurbane Bevölkerung* gleichsam das soziale Grundelement. Von ihrer Vielfalt und von ihren Eigenschaften (Alters-, Geschlechtsstruktur, sozio-ökonomischer Status und kultureller Habitus, ethnische Zugehörigkeit) hängt die Attraktivität der Stadtzentren wesentlich ab: Mitglieder dieser Gruppen sind diejenigen Bezugspersonen, mit denen – im Normensystem der städtischen Öffentlichkeit – am häufigsten Kontakt aufgenommen wird, sei es durch bloßes Beobachten, durch versachlichte Kommunikation im Funktionsablauf von Behavior Settings oder durch Vertiefung der Beziehungen bis in die private Sphäre. Außerdem sichert die Nachfrage der vollurbanen Bevölkerung die wirtschaftliche Basis vieler Einrichtungen des Citybereichs, die auch von den übrigen Besuchergruppen genutzt werden, von ihrer Kaufkraft allein aber nicht existieren könnten.

Für diese übrigen Besuchergruppen – vor allem verschiedene soziodemographische Gruppierungen der *Stadtbevölkerung mit teilurbanen Lebensstilen und Städtetouristen* – läßt sich eine Vielzahl von in der Regel ebenfalls zyklischen Aktionsmustern in Raum und Zeit feststellen, wobei oft die gleichen, z.T. aber auch andere Behavior Settings und "Pfade" wie von den vollurbanen Lebensstilgruppen genutzt werden. Nicht nur bei den Städtetouristen sind saisonale Komponenten zu beobachten.

"Schnittstellen" urbaner Netzwerke als bedeutende Quellen von Urbanität

Mit hoher Wahrscheinlichkeit wird Urbanität vor allem dort entstehen, wo sich die *urbanen Netzwerke von voll- und teilurbanen Gruppen sowie von Städtetouristen* überlagern. In den entsprechenden Behavior Settings bzw. auf den sie verbindenden Pfaden bestehen die höchsten Erlebnis- und Kontaktpotentiale. Sie werden allerdings schwerwiegend gestört, wenn einzelne

Besuchergruppen besonders dominieren oder wenn Kapazitätsgrenzen der Behavior Settings erreicht sind (beide Effekte können am Beispiel des Markusplatzes in Venedig – als eines der urbansten Behavior Settings der Welt – gut beobachtet werden).

Urbane Erlebnisinhalte und Lebensgefühle

Urbanität entsteht also als Output eines komplexen und rückgekoppelten Systems, in dem die "Konsumenten" urbaner Erlebnisse gleichzeitig auch eine wesentliche Rolle bei der Produktion von Urbanität für die übrigen Nachfragergruppen spielen.

Die *Struktur urbaner Erlebnisinhalte und -gefühle* haben u.a. V. KIRCHBERG und O. BEHN (29) zu erfassen versucht, und zwar unter Verwendung der psychologischen Methoden des "semantischen Differentials" und einer auf der "Wert-Erwartungs-Theorie" basierenden empirischen Analyse der individuellen Einschätzung von City-Attraktivitäten. Sie differenzieren ihr Sample leider nicht nach Lebensstilgruppen und unterscheiden nur zwei allgemeine Komponenten der City-Attraktivität:

- die *rationale Attraktivität* als "individuell kalkulierter Nutzen eines Zentrenbesuches" mit den Hauptdimensionen: Kauf von Waren und Dienstleistungen, Treffen und Beobachten von Menschen, Besuch kultureller Einrichtungen, Erkenntnis des Stadtmittelpunktes, Ausbildung und Stärkung städtischer Identität;
- Die *Erlebnisattraktivität* ist durch fünf Facetten des Zentren-Erlebens bestimmt: Wahrnehmen von Informationsvielfalt, der strukturierten Bebauung, der Bewegung, der Repräsentativität und der Symbole des emotionalen Bezugs.

Solche Ansätze sollen weitergeführt werden, wobei vor allem die verschiedenen Nachfragergruppen nach Urbanität getrennt zu betrachten sind. Es müßten genauere Beobachtungsergebnisse ihrer Verhaltensmuster (geplantes und spontanes Verhalten,

tatsächliche Ausnutzung bestehender Erlebnispotentiale) mit ihren Motivationen in Verbindung gebracht werden sowie mit den Bewertungen der funktionalen und qualitativen Eigenschaften wichtiger Behavior Settings. So könnten Grundlagen für die Planung urbaner Innenstadtbereiche geschaffen werden.

7 Zur Planung von Urbanität

Geht man von der hier vertretenen Interpretation des Urbanitätsbegriffs aus, so liegt die Annahme wohl nahe, daß es mit den Instrumenten der Stadtplanung nur möglich ist, verschiedene *Rahmenbedingungen* zu schaffen, die als "Engpaßfaktoren" wirken, so daß ihr Fehlen das Entstehen von Urbanität unterbindet. Die Kritik an den Planungsmaßnahmen des letzten Jahrzehnts zeigt, daß viele solcher Rahmenbedingungen zur Stimulierung von Urbanität bisher noch wenig Berücksichtigung gefunden haben.

Vor allem wird die einseitige Orientierung der Maßnahmen an der *Gestaltung des Stadtbildes* als psychologisch kalkulierte Allokation markanter Produkte des architektonischen Designs (30) hervorgehoben. Sie soll zur Ausbildung eines "weltstädtischen" Images beitragen ("... die Idee des Wachstums, eingepackt in die Idee der Weltstadt, wird in den Köpfen eingepflanzt" (31)), das einerseits die Positionen im internationalen Wettbewerb der "World Cities" (32) verstärkt, andererseits aber auch nach "innen", auf die "Corporate Identity" der eigenen Bevölkerung gerichtet ist: Ihre Handlungsabläufe sollen ästhetisch überformt und ihre Identifikation mit den wirtschaftlichen und politischen Zielsetzungen durch sinnlich stimulierte Akzeptanz verstärkt werden (33). Mit dieser Einführung von subjektiven Wahrnehmungsmustern und Affektreaktionen in die Stadtplanung kam es auch zum Wandel von Entwurfskriterien der Architektur, die sich nun nicht mehr nur auf Entsprechungen zwischen Form und Funktion beziehen, sondern auch auf "soziale Wirksamkeit" – "wenn beispielsweise ein neues

Großkaufhaus als kleinteilige Idylle einen imaginären Marktplatz umstellt und durch 'gebaute Zitate' von einer 'verlorenen Geschichte' erzählt" (34).

Derzeit dominieren diese auf die "Produktgestalt" ausgerichteten Planungsinitiativen, während Konzepte, die sich auf *soziokulturelle (voll- und teilurbane) Lebensstile* (also auf die Beeinflussung von *innerstädtischen Prozessen*) beziehen, nur in Ansätzen verfolgt werden. Wenn dies der Fall ist, sind die Maßnahmen meist selektiv auf das Verhalten der hochqualifizierten, einkommensstarken und besonders mobilen Gruppen der Bevölkerung ausgerichtet, deren charakteristische Lebensformen sich aus ihren traditionellen Bindungen herausgelöst haben und international immer ähnlicher werden. Wegen dieser Anforderungen (sog. "weiche Standortfaktoren") bieten die Cities der großen Städte zunehmend gleichartige und in mancher Hinsicht nur auf diese modernen Eliten ausgerichtete Aktivitätsprogramme an. Da auch die neuen baulichen Schwerpunkte nur von einer kleinen Gruppe internationaler Architekten gesetzt werden und daher oft ziemliche Ähnlichkeit aufweisen, führt die moderne Stadtplanung wenigstens teilweise zum Identitätsverlust: Im Wettbewerb der Städte um Urbanität sind verschiedene Angebote immer austauschbarer geworden, so daß beträchtliche Investitionen letztlich nicht immer den gewünschten Erfolg bringen.

Die Planung der Rahmenbedingungen von Urbanität sollte sich daher nicht nur auf das Design der Innenstädte und die Aktionsräume von YUPPIE'S ("Young Urban Professionals") und DINK'S ("Double Income, No Kids") beziehen, sondern auch auf die Erhaltung, Verbesserung, u.U. auch auf den Neuaufbau und die sukzessive Verdichtung der Lebenswelten möglichst vieler voll- und teilurbaner Gruppen der Bevölkerung. So könnte eine "*Kultur der Differenzen*" (35) entstehen, welche den Cities mehr Individualität und damit auch größere Attraktivität verleiht.

Im viel bedeutenderen Ausmaß als bisher wird die kulturelle Vielfalt zukünftig von älteren Bevölkerungsgruppen bestimmt sein. Der Anteil der über 60jährigen dürfte sich mittelfristig in den meisten west- und mitteleuropäischen Städten etwa verdoppeln. Mit Sicherheit ist anzunehmen, daß diese Generationen der sog. "*jungen Alten*" physisch und psychisch sehr aktiv sein werden und ihre urbanen Lebensstile des mittleren Erwachsenenalters bis in die späteren Lebensabschnitte fortführen bzw. mit dem Ausscheiden aus dem Berufsleben vielleicht sogar intensivieren. C. ZÖPEL (36) sieht in diesem sich abzeichnenden Pluralismus von Generationen und Lebensstilen ("kulturelle Alterspolyphonie") Chancen zur Erhöhung von Urbanität.

Ähnliches gilt auch für die infolge der europäischen Wanderungsbewegungen zunehmende *Multikulturalität* der Städte, so es gelingt, die Akzeptanz von Mitbürgern anderer Kulturen zu erhöhen. Dazu kann eine auf die Beeinflussung von innerstädtischen Prozessen orientierte Planung wesentliche Beiträge leisten, etwa durch Konzepte, die sich auf die "Schnittstellen" urbaner Netzwerke der verschiedenen kulturellen Gruppen beziehen, oder durch die Gestaltung von Normensystemen städtischer "Öffentlichkeit", welche die Chancen zur Kontaktnahme mit ausländischen Mitbürgern begünstigt. Die Bedeutung solcher komplexen und offenen Grenzen für den Abbau der "Angst vor den Unterschieden" zwischen verschiedenen Lebenswelten betont auch der New Yorker Stadtforscher R. SENNETT (37). Er analysiert die sozialpsychologischen Auswirkungen der "Stadtgitters" der architektonischen Moderne (isolierende Stadtlandschaften, siehe Kapitel 5), welches die Kontakte zwischen Fremden erschwert und dazu beiträgt, daß kulturelle Unterschiede als Bedrohung und nicht als gegenseitige Anregung empfunden werden.

Städtische Subzentren, die in der Regel noch von der Alltagskultur ihres unmittelbaren Einzugsbereiches geprägt sind, wären solche geeigneten "Orte der Begegnung", wenn ihre Abschottung verhindert werden kann und die zu

große Zahl der Besucher nicht zu Verfremdungseffekten führt. Die Förderung von Subzentren (im Rahmen von integrierten Zentrenkonzepten) bewirkt nicht nur den Abbau von oft gravierenden Disparitäten in der Stadtstruktur, sondern ergänzt das Angebot der Cities an "weichen" Standortfaktoren und verbessert die Attraktivität der Stadt als internationalem Wirtschaftsstandort.

Wesentliche Grundlagen einer an diesen Prinzipien orientierten Planung der Rahmenbedingungen von Urbanität sind:

- Funktionsanalysen der dargestellten Elemente des "Produktionsapparats" von Urbanität, die etwa zeigen, inwieweit einzelne Behavior-Setting-Typen bzw. über die "Pfade" erschlossene Assoziationsformen dieser Grundeinheiten des urbanen Verhaltens von den verschiedenen Nachfragergruppen genutzt werden, welche charakteristischen urbanen Netzwerke (als raumzeitliche Phänomene) existieren und wo die Schnittstellen der Aktivitätsmuster verschiedener Lebensstilgruppen liegen.
- Analysen der *Anspruchsniveaus verschiedener Nachfragergruppen* an die verschiedenen Elemente des "Produktionsapparats" von Urbanität sowie ihrer *urbanen Erlebnis-inhalte und Gefühle*. Gewinnung von Anhaltspunkten über die Veränderungen von Lebensstilen und Anspruchsniveaus. Erfassung der wichtigen *materiellen und immateriellen Barrieren*, welche dem Erleben von Urbanität entgegenstehen.
- Sicherung der *Akzeptanz* der von Planungsmaßnahmen Betroffenen sowie ihrer *Bereitschaft zur Partizipation* bei Entwicklung von Zielen und Festlegung von Programmen. Die Erzeugung von Urbanität (als positive subjektive Erlebnis-inhalte) ist nur in einem Klima des weitgehenden politischen Konsens überhaupt möglich.
- Entwicklung von *Planungszielen* zur Erhaltung und Erhöhung von Urbanität für bestimmte voll- oder teilurbane Gruppen bzw. Berücksichtigung

sichtigung von bisher mehr oder minder ausgeschlossenen Nachfragern; Verdichtung und (Teil-) Integration der verschiedenen urbanen Netzwerke. Änderungen des Normensystems der städtischen Öffentlichkeit als wichtige Voraussetzung für den Zugang zu Urbanität.

- Festlegung von *Programmen* (als mehr oder minder integrierte Bündel planerischer Rechts- und Finanzinstrumente), die – nach dem Planungsmodell des "perspektivischen Inkrementalismus" (38) – in einer Vielzahl von kleineren Schritten der "Perspektive" einer sukzessiven Adaptierung des Produktionsapparates von Urbanität gerecht werden sollen.

Die Komplexität der Programme erfordert die *Abstimmung einer Anzahl städtischer Politiken*, deren Planungs- und Ausführungskompetenz unterschiedlichen Behörden und Verwaltungseinheiten zugeordnet ist. Einige davon werden als exemplarische Beispiele angeführt:

- Im Rahmen der *Einzelhandels- und Dienstleistungspolitik* sind bestimmte Angebotskategorien (etwa im gewerblichen Gastronomie- und Unterhaltungsbereich) zu fördern, zum Beispiel durch Leitinvestitionen, welche die Standortbedingungen verbessern, den Erwerb von Liegenschaften oder durch andere sog. "Anreizmittel". Gleichzeitig muß aber auch oft versucht werden, unter Anwendung der Bestimmungen des Bau- und Planungsrechts und verschiedener "Abschreckungsmittel" eine Anzahl von Flächennutzungen zu verhindern oder einzuschränken, etwa zur Vermeidung monostruktureller Bereiche der City oder zur Erhaltung eines Grundbesatzes an Wohnbevölkerung, der bei der Erzeugung von Urbanität eine Schlüsselfunktion zukommt.
- Daher sollte eine *urbanitätsbezogene Wohnungspolitik* Niederlassungsanreize für soziale Gruppen schaffen (z.B. Studenten, Künstler), die aufgrund ihrer Lebensstile nicht nur eine wirtschaftliche Basis für verschiedene Einrichtungen des

Citybereichs bilden, sondern auch als charakteristisches "Inventar" der Innenstädte selbst Urbanität stimulieren.

- Auf die Bedeutung der *Verkehrspolitik* (besonders bezüglich des Ausbaus der öffentlichen Verkehrssysteme, der Entlastung der City von Individualverkehr, der verschiedensten Maßnahmen der Verkehrsberuhigung) muß hier nicht näher eingegangen werden.
- Weitere spezielle, aber für die erfolgreiche Planung der Rahmenbedingungen von Urbanität bedeutsame Politiken (39) sind: die *Cityereignispolitik* (Management von Veranstaltungen und Publikumsaktionen, auch mit aktiver Beteiligung der Bürger), die *Citybereitschaftspolitik* (sie bezieht sich auf die Öffnungs- und Benutzungszeiten aller wichtigen Einrichtungen und die Probleme ihrer Harmonisierung), die *Citykommunikationspolitik* (Vermittlung von Informationen an und Kommunikation mit voll- und teilurbanen Gruppen über die verschiedenen Medien bzw. durch spezielle Veranstaltungen) und die *Imagepolitik* für die City (Entwicklung von Leitbildern der City bzw. der Stadt und ihre Vermittlung nach "innen" und "außen").

In jüngerer Zeit versucht man die bei der Koordination all dieser Politiken auftretenden Schwierigkeiten durch die Einführung eines *Citymanagements* zu lösen, an dem auch Interessen- und Werbegemeinschaften in unterschiedlicher Weise beteiligt sein können. Gute Erfolgchancen bezüglich der Erzeugung von Urbanität kann man einer solchen Institution wohl nur dann einräumen, wenn das gesellschaftliche und politische Klima in der Stadt wenigstens einigermaßen funktioniert. Einflüsse darauf können aber – siehe Kapitel 2 – mit dem stadtentwicklungspolitischen Instrumentarium alleine nur beschränkt ausgeübt werden.

R. SENNETT (40) beschreibt diese Grenzen der Planung von Urbanität, die dann wirksam werden, wenn wirtschaftliche Diskriminierung und politische Machtstrukturen für bestimmte

Teilgruppen der städtischen Gesellschaft längerfristig die Chancen zur Verbesserung der Lebensbedingungen und zum sozialen Aufstieg unterbinden. In einer solchen Situation kapseln sich auch in New York, der vielfältigsten aller Städte, die verschiedenen Szenen gegeneinander ab, und der Komplexität wird ihr humaner Wert genommen: "Wenn man durch die Straßen wandert, auf denen Menschen ihren Geschäften nachgehen, dann wird man immer wieder Zeuge von Szenen der Unterwerfung, in denen die Akteure glauben, sie würden sich selbst behaupten, und dabei nicht erkennen, daß echte Gleichgültigkeit einen privilegierten Platz in der Gesellschaft voraussetzt. Die Unterwerfung wandert durch die Linsen und Filter einer Laterna Magica der Macht, so daß das Bild, das auf der Straße sichtbar wird, das Auge nicht irritiert. Unterwerfung tritt auf der Straße als Distanziertheit in Erscheinung. Und wenn das, was man sieht, schmerzt, dann kann man sich davonstehlen".

Anmerkungen

- (1) RONNEBERGER, K.: Metropolitane Urbanität. Der "Pflasterstrand" als Medium einer in die städtische Elite aufsteigenden Subkultur. In: SCHILLING, H. (Hrsg.): Urbane Zeiten. Lebensstilentwürfe und Kulturwandel in einer Stadtregion. – Frankfurt a.M. 1990, S. 18
- (2) PRIGGE, W.: Mythos Metropole. In: PRIGGE, W.; SCHWARZ, H.P. (Hrsg.): Das Neue Frankfurt. Städtebau und Architektur im Modernisierungsprozeß 1925 bis 1988. – Frankfurt a.M. 1988, S. 236
- (3) Z.B. LICHTENBERGER, E.: Die Großstadt in der postindustriellen Gesellschaft. In: Die Stadt als Kultur- und Lebensraum. Hrsg.: Ruprecht-Karls-Universität, Heidelberg: Studium Generale. – Heidelberg 1991; BAHRDT, H.P.: Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau. – Hamburg 1969
- (4) HÄUSSERMANN, H.; SIEBEL, W.: Urbanität als Lebensweise. Zur Kritik der Ausstattungskultur. In: Informationen zur Raumentwicklung (1992) H. 1, S. 33
- (5) STEINBACH, J.: Wirtschaftlicher und sozialer Entwicklungsstand in den Staaten der Erde. In:

- Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft, 133. Jg. (1991)
- (6) SALIN, E.: Urbanität. In: Erneuerung unserer Städte. 11. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages. – Stuttgart, Köln 1960; HÄUSSERMANN, H.; SIEBEL, W.: Urbanität als Lebensweise, a.a.O. [siehe Anm. (4)]
- (7) FICHTINGER, J.H.: Grundbegriffe der Soziologie. 3. Aufl. – Wien, New York 1970
- (8) BAHRDT, H.P.: Die moderne Großstadt, a.a.O. [siehe Anm. (3)]
- (9) Ebenda, S. 70
- (10) Ebenda, S. 71
- (11) Ebenda, S. 71
- (12) Ebenda, S. 76
- (13) HÄUSSERMANN, H.; SIEBEL, W.: Urbanität als Lebensweise, a.a.O. [s. Anm. (4)]
- (14) JACOBS, J.: The Death and the Life of Great American Cities. – New York 1961
- (15) MOUGHTIN, C.: The European city street. Part 1: paths and places; Part 2: relating form and function. In: Town Planning Review, Vol. 62 (1991) Nr. 1 and 2
- (16) LYNCH, K.: The Image of the City. – Cambridge, London 1960
- (17) SITTE, C.: Der Städte-Bau. – Wien 1901
- (18) MOUGHTIN, C.: The European city street, a.a.O. [siehe Anm. (15)], S. 71
- (19) Ebenda, S. 76
- (20) BERGMANN, R.A.: The routinization of charismatic modernism and the problem of postmodernity. In: Cultural Critique (1987) 5
- (21) HOPKINS, J.S.P.: West Edmonton Mall: Landscape of myths and elsewhere. In: Canadian Geographer 34 (1990) 1
- (22) GROSS, J.: The "Magic of the Mall": An Analysis of Form, Function, and Meaning in the Contemporary Retail Built Environment. In: Annals of the Association of American Geographers 83 (1993) 1, S. 30
- (23) GUSTAFSON, L.: Das seltsame Tier aus dem Norden und andere Merkwürdigkeiten. – München 1989, S. 48
- (24) SCHILLING, H.: Urbane Zeiten, Lebensstilentwürfe und Kulturwandel in einer Stadtregion. – Frankfurt a.M. 1990, S. 9

- (25) BARKER, R.: Ecological psychology: Concepts and methods for studying the environment of human behavior. – Stanford 1968
- (26) SENNETT, R.: Civitas. Die Großstadt und die Kultur des Unterschieds. – Frankfurt a.M. 1991, S. 161
- (27) KIRCHBERG, V.; BEHN, O.: Zur Bedeutung der Attraktivität der City. Ein nutzen- und wahrnehmungstheoretischer Ansatz. In: FRIEDRICHS, J. (Hrsg.): Soziologische Stadtforschung. – Köln 1989
- (28) PARKES, O.N.; THRIFT, N.: Timing Space and Spacing Time. In: Environment and Planning (1975) 7
- (29) KIRCHBERG, V.; BEHN, O.: Zur Bedeutung der Attraktivität der City, a.a.O. [siehe Anm. (27)]
- (30) SCHOLZ, C.: Frankfurt. Eine Stadt wird verkauft. – Frankfurt a.M. 1989
- (31) RAUTENSTRAUCH, R.: Region Rhein-Main: Frankfurt und sein Umland. – Frankfurt a.M. 1988
- (32) FRIEDMANN, J.: The World City Hypothesis. In: Development and Change (1986) 17
- (33) TRIEB, M.: Stadtgestaltung. Theorie und Praxis. – Düsseldorf 1984
- (34) DURTH, W.: Kulturraum Stadt: Gestaltung der Städte als Zukunftsaufgabe. Rückblicke und Perspektiven. In: GANSER, K.; HESSE, J.J.; ZÖPEL, CH. (Hrsg.): Die Zukunft der Städte. – Baden-Baden 1991
- (35) Ebenda
- (36) ZÖPEL, C.: Die Zukunft der Städte: Perspektiven aus den Erfahrungen der 80er Jahre. In: GANSER, K.; HESSE, J.J.; ZÖPEL, CH. (Hrsg.): Die Zukunft der Städte. – Baden-Baden 1991
- (37) SENNETT, R.: Civitas . . . , a.a.O. [siehe Anm. (26)]
- (38) GANSER, K.: Instrumente von gestern für die Städte von morgen? In: GANSER, K.; HESSE, J.J.; ZÖPEL, CH. (Hrsg.): Die Zukunft der Städte. – Baden-Baden 1991
- (39) TIETZ, B.; ROTHHAAR, B.: City-Studie. Marktbearbeitung und Management für die City. Die Zukunft des Einzelhandels in der Stadt. – Landsberg: Verlag Moderne Industrie 1991
- (40) SENNETT, R.: Civitas . . . , a.a.O. [siehe Anm. (26)]

Prof. Dr. Josef Steinbach
Katholische Universität Eichstätt
Ostenstraße 26–28
85072 Eichstätt