

Zeitgerechte Stadt: Konzepte und Perspektiven für die Planungspraxis

Henckel, Dietrich (Ed.); Kramer, Caroline (Ed.)

Veröffentlichungsversion / Published Version

Sammelwerk / collection

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:

Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL)

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Henckel, D., & Kramer, C. (Hrsg.). (2019). *Zeitgerechte Stadt: Konzepte und Perspektiven für die Planungspraxis* (Forschungsberichte der ARL, 9). Hannover: Verl. d. ARL. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-64594-9>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-ND Lizenz (Namensnennung-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier: <https://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY-ND Licence (Attribution-NoDerivatives). For more information see: <https://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0>

Forschungsberichte der ARL 09

ZEITGERECHTE STADT

Konzepte und Perspektiven für die Planungspraxis

Dietrich Henckel, Caroline Kramer (Hrsg.)

AKADEMIE FÜR
RAUMFORSCHUNG UND
LANDESPLANUNG

Forschungsberichte der ARL 09

ZEITGERECHTE STADT

Konzepte und Perspektiven
für die Planungspraxis

Dietrich Henckel, Caroline Kramer (Hrsg.)

Es wurden überwiegend grammatische Formen gewählt, die weibliche und männliche Personen gleichermaßen einschließen. War dies nicht möglich, wurde zwecks besserer Lesbarkeit und aus Gründen der Vereinfachung nur eine geschlechtsspezifische Form verwendet.

Die Beitragsentwürfe der Autorinnen und Autoren wurden im Arbeitskreis „Zeitgerechte Stadt“ mehrfach diskutiert (interne Qualitätskontrolle). Das Manuskript wurde darüber hinaus einer wissenschaftlichen Begutachtung unterzogen (externe Qualitätskontrolle) und nach Berücksichtigung der Gutachterempfehlungen der Geschäftsstelle der ARL zur weiteren Bearbeitung und zur Veröffentlichung übergeben. Die wissenschaftliche Verantwortung für die Beiträge liegt bei den Autorinnen und Autoren.

Geschäftsstelle der ARL:

WR III „Ökologie und Landschaft“

Leitung: Dr. Barbara Warner (warner@arl-net.de)

Forschungsberichte der ARL 09

ISBN 978-3-88838-087-7 (PDF-Version)

ISSN 2193-0461 (PDF-Version)

Die PDF-Version ist unter shop.arl-net.de frei verfügbar (Open Access).

CC-Lizenz BY-ND 3.0 Deutschland

ISBN 978-3-88838-088-4 (Print-Version)

ISSN 2193-0453 (Print-Version)

Druck: Books on Demand GmbH, 22848 Norderstedt

Verlag der ARL – Hannover 2019

Akademie für Raumforschung und Landesplanung

Sprachliches Lektorat: C. M. Hein

Satz und Layout: G. Rojahn, O. Rose, H. Wegner

Zitierempfehlung für die Netzpublikation:

Henckel, Dietrich; Kramer, Caroline (Hrsg.) (2019):

Zeitgerechte Stadt – Konzepte und Perspektiven für die Planungspraxis.

Hannover. = Forschungsberichte der ARL 09.

URN: <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-08772>

ARL

Akademie für Raumforschung

und Landesplanung

Vahrenwalder Straße 247

30179 Hannover

Tel. +49 511 34842-0

Fax +49 511 34842-41

arl@arl-net.de

www.arl-net.de

INHALT

Vorwort Caroline Kramer, Dietrich Henckel	3
--	---

Zeitgerechte Stadt – eine Einführung Dietrich Henckel, Caroline Kramer	5
---	---

Teil A: Normative Überlegungen zu Zeit, Raum und Planung

Zeiteffizienz und Transparenz Dietrich Henckel, Charlotte Weber	23
--	----

Zeit als Gestaltungsthema und Rahmenbedingung – am Beispiel der Stadtentwicklungsplanung Gérard Hutter	45
--	----

Zeit ist nicht nur Geld! Wachstumskritische Lebens- und Wirtschaftsformen aus der Perspektive der Zeitgerechtigkeit betrachtet Anne Ritzinger	65
---	----

Teil B: Rhythmus und Takt als Strukturmuster urbanen Lebens

�ber Rhythmusanalyse Justin Winkler	87
--	----

Nacht und Gerechtigkeit – die Stadtnacht als spezifischer Zeit-Raum Charlotte Weber, Dietrich Henckel	109
--	-----

ChronoCity – Ausblick auf eine chronobiologisch optimierte Stadt Michael Wieden, Charlotte Weber	141
---	-----

Teil C: Zeit-Räume in der Stadt

Regionalisierung zeit-räumlicher Stadtstrukturen Thomas Pohl	171
---	-----

Mehrfach:Nutzen – Mehrfachnutzung und Space Sharing als Strategie zur nachhaltigen Stadtentwicklung Achim Schröer	203
---	-----

Zeitpolitische Aspekte in der Planungspraxis des Stadtverkehrs J�rg Thiemann-Linden, Charlotte Weber	223
---	-----

Teil D: Lebenszeit und Zeiterleben in der Stadt

Internationale Hochqualifizierte in deutschen Städten: Integration auf Zeit
 Daniela Imani, Carmella Pfaffenbach _____ 251

Studierende im städtischen Quartier – zeit-räumliche Wirkungen
 von temporären Bewohnern und Bewohnerinnen
 Caroline Kramer _____ 281

Zeitliche Diversität in der alternden Stadtgesellschaft. Lösungsansätze
 und zeitpolitische Implikationen
 Jürgen P. Rinderspacher _____ 311

Kommunale Familienzeitpolitik – Ansätze zeitgerechter Planung für Familien
 am Beispiel der Stadt Aachen
 Martina Heitkötter, Heinz Zohren _____ 335

Teil E: Zusammenfassung und Fazit

Das Recht auf Zeit und das Recht auf Stadt: Die zeitgerechte Stadt –
 eine Handlungs- und Forschungsagenda
 Dietrich Henckel, Caroline Kramer _____ 365

Kurzfassung/ Abstract _____ 407

Caroline Kramer, Dietrich Henckel

VORWORT

Das Thema *Zeit* hat in der räumlichen Planung durchaus eine Karriere hinter sich, wenn auch vor allem in Form einer gewissen Sensibilisierung und des wachsenden Bewusstseins, dass eine explizitere Auseinandersetzung notwendig wäre.

So hat sich die ARL schon vor fast 20 Jahren dem Thema geöffnet, 1998 das Thema *Zeit und Raum* in ihr Arbeitsprogramm aufgenommen und einen ersten Arbeitskreis eingerichtet, dessen Ergebnisse 2002 unter dem Titel „Raumzeitpolitik“ veröffentlicht wurden. Dieser erste Arbeitskreis zielte vor allem darauf ab, einen breiten interdisziplinären Überblick über die Zusammenhänge räumlicher und zeitlicher Entwicklungen und ihrer Steuerung zu geben.

Auch wenn bereits damals in Ansätzen Verteilungsfragen und Fragen räumlicher Gerechtigkeit angerissen wurden, bestand mehr als 15 Jahre nach der Etablierung des ersten Arbeitskreises das Interesse der Akademie, das Thema *Zeit und räumliche Entwicklung* nicht nur neuerlich aufzugreifen und zu aktualisieren, sondern vor allem auch vor dem Hintergrund der zunehmenden Debatte um unterschiedliche Aspekte von Gerechtigkeit (soziale Gerechtigkeit, Raumgerechtigkeit, Umweltgerechtigkeit, Recht auf Stadt) um das Thema (*Raum-)**Zeitliche Gerechtigkeit* zu erweitern. Die Folge war ein Beschluss, erneut einen Arbeitskreis einzurichten und den Leiter des ersten Arbeitskreises, Dietrich Henckel, zusammen mit Caroline Kramer erneut mit der Aufgabe der Einrichtung und Leitung zu betrauen. Zusammen mit einer kleinen Kerngruppe (Thomas Pohl, Michael Wieden sowie Anne Ritzinger von der ARL-Geschäftsstelle) wurde das Konzept für den Arbeitskreis und der entsprechende Call for Membership entwickelt. Nach der Evaluation der Vorschläge für die Mitgliedschaft fand die konstituierende Sitzung des Arbeitskreises im Oktober 2014 statt. Bis zur Abschlusssitzung im März 2017 gab es insgesamt sieben Sitzungen des Arbeitskreises. Für zwei Sitzungen wurden externe Experten eingeladen, die bestimmte Aspekte mit zusätzlicher Expertise vertiefen sollten:

Für das Thema *Umweltgerechtigkeit* und seine Bezüge zum Thema *Zeitgerechtigkeit* wurden Prof. Dr. Redepenning (Otto-Friedrich-Universität Bamberg) sowie Prof. Dr. Heike Köckler (Hochschule für Gesundheit Bochum) eingeladen. Das Thema *Kommunale Zeitpolitik* und seine Bezüge zur Frage des Rechts auf Zeit und zur Zeitgerechtigkeit stellten Prof. Dr. Ulrich Mückenberger (Bremen) und Prof. Dr. Maregggi (Politecnico di Milano) in den Mittelpunkt ihrer Beiträge. Die Mitglieder des Arbeitskreises danken den Expertinnen und Experten für die intensive Debatte und die Schärfung der Argumentation.

Zudem haben wir der ARL zu danken für die Ermöglichung des Arbeitskreises und damit für die Weiterentwicklung der Auseinandersetzung mit zeitlichen Fragen in der räumlichen Entwicklung. Danken möchten wir vor allem auch für die freundliche, intensive und immer kooperative Betreuung durch die Geschäftsstelle (Anne Ritzinger, Barbara Warner und Ina Ganschow), die die Arbeit sehr erleichtert hat.

Auch wenn bei einem so vielschichtigen inter- und transdisziplinären Thema immer nur vorläufige Antworten und Handlungsvorschläge zu erwarten sind, hoffen wir, mit den Ergebnissen dieses Arbeitskreises Wissenschaft und Praxis ein wenig vorangebracht zu haben.

Für den Arbeitskreis: Caroline Kramer und Dietrich Henckel

Dietrich Henckel, Caroline Kramer

ZEITGERECHTE STADT – EINE EINFÜHRUNG

Gliederung

- 1 Einleitung
 - 2 Raum und Gerechtigkeit
 - 3 Zeit und Gerechtigkeit
 - 4 Konzepte zur Raum-Zeit-Gerechtigkeit
 - 5 Fazit
- Literatur

Kurzfassung

Die zunehmende Bedeutung von Gerechtigkeitsdiskursen auf unterschiedlichen Feldern hat auch für die zukünftige Stadtentwicklung in der Verknüpfung von räumlicher und zeitlicher Gerechtigkeit Gewicht. Obwohl jedes der Themen Raum, Zeit und Gerechtigkeit teilweise eine lange Tradition hat, ist die Verknüpfung noch sehr jungen Datums. Für diese Integration zu sensibilisieren und Forschungs- und Handlungsdesiderata herauszuarbeiten, ist der Anspruch des Bandes. Damit eine Integration auch aus notwendigerweise unterschiedlichen Disziplinen und Perspektiven gelingen kann, wird in der Einleitung einerseits die Struktur des Themenfeldes beschrieben. Zudem werden zentrale Begriffe und ihre Verknüpfung (Unterschiede, Ungleichheit, Ungerechtigkeit) definiert sowie die beiden für den Band zentralen Gerechtigkeitsperspektiven (Verteilungsgerechtigkeit und Verfahrensgerechtigkeit) formuliert. Auf dieser Basis wird die Struktur des Sammelbandes erläutert und begründet.

Schlüsselwörter

Raumgerechtigkeit – Zeitgerechtigkeit – Verteilungsgerechtigkeit – Verfahrensgerechtigkeit – Unterschiede – Ungleichheit – Ungerechtigkeit

Temporal justice in the city – an introduction

Extended Abstract

Against a background of comprehensive social and economic transformation on all scales, differences and inequalities are also increasing. The debate on justice is consequently gaining significance throughout the world and in a range of situations. The introduction describes the context of the various debates on justice in order to demonstrate the particular importance of three foci: space, time and justice. Each topic has long been the subject of intensive debate in its own right but the linking of these themes remains in its infancy, despite being key to the future of urban development. A brief overview of the three strands is provided as a basis for an integrated perspective on spatial-temporal justice. Differentiating between the terms differences, inequalities and injustices (which can represent an (implicit) call to action especially for public actors) is of central importance as this also provides a framework for the vol-

ume as a whole. Two components of justice play a key role here: the equitable distribution of access, i.e. material justice, and procedural justice, i.e. access to decision-making processes about the acceptability of differences, about the evaluation of conflicts and trade-offs, and about compensation and redistribution. Even when discussing just the terminology it becomes clear that the implementation of spatial-temporal justice is an objective that cannot be fully met, it is only possible to take steps in the right direction. A central role is played here by conflicts, unavoidable trade-offs and power imbalances. Tackling the topic thus requires the input of various disciplines and perspectives. The choice of perspectives and the structure of the work undertaken during this project are presented in the introduction. Only by integrating these different perspectives is it possible to close the research gaps and identify the action required by public agents. The introduction also demonstrates that historical, spatial, cultural and economic embedding is indispensable – especially for the normatively loaded topic of justice.

Keywords

Spatial justice – temporal justice – distributional justice – procedural justice – diversity – inequality – injustice

1 Einleitung

In einer Welt, die in vielen Dimensionen stark auseinanderdriftet, gewinnt das Thema *Gerechtigkeit* wieder (einmal) stärker an Bedeutung. Dies gilt generell und lässt sich u.a. daran ablesen, dass Fragen der Gerechtigkeit der Einkommens- und Vermögensverteilung gegenwärtig wieder breit diskutiert werden, dass philosophische Vorträge zum Thema Gerechtigkeit große Auditorien füllen und Veröffentlichungen zum Thema Bestseller werden (Sandel 2013). In der öffentlichen politischen Diskussion ist Gerechtigkeit mittlerweile zu einem regelrechten „Kampfbegriff“ geworden, der von allen politischen Gruppierungen beliebig genutzt wird. Auch die Vereinten Nationen nehmen den Begriff auf, indem sie den 20. Februar seit 2007 zum „World Day of Social Justice“ erklärt haben, d.h. auch für die Weltgemeinschaft ist (soziale) Gerechtigkeit ein erklärtes Ziel.

Auch in der theoretischen und angewandten Stadtforschung stehen Gerechtigkeitsfragen in unterschiedlichen Facetten seit Jahren auf der Agenda. Dabei werden die Zuschnitte der raumbezogenen Gerechtigkeitsdebatten kontinuierlich erweitert, wie ein – unvollständiger – Blick auf Veröffentlichungen der letzten zehn bis 15 Jahre zeigt:

- > Soziale Gerechtigkeit (z.B. UN World Day of Social Justice auf dem 20. Februar seit 2007) (UN o.J.)
- > Just City oder das Recht auf Stadt (u.a. Harvey 2008; Fainstein 2009, 2010)
- > Umweltgerechtigkeit (Senat Berlin 2011)
- > Familiengerechtigkeit (BMFSFJ 2012)

- > Altengerechtigkeit (z.B. MGEPA NRW) oder eben auch
- > Zeitgerechtigkeit (Goodin 2010; Henckel/Thomaier 2013, 2016; Henckel/Harmel/ Koziol/ et al. 2013)

Der Blick auf die zeitgerechte Stadt verbindet drei auch eigenständig verhandelte Themen:

- > Raum
- > Zeit
- > Gerechtigkeit

Jede dieser Kategorien ist für sich hochkomplex und wird in unterschiedlichen Kontexten ausführlich und aus unterschiedlichen Perspektiven verhandelt:

- > In den Planungswissenschaften ist der Raum seit je konstitutiv für das Fach, aber die Perspektive darauf hat sich immer wieder geändert. Einige Sozialwissenschaften haben in jüngerer Zeit eine Hinwendung zu räumlichen Fragestellungen vollzogen („spatial turn“ – vgl. z.B. Döring/Thielmann 2008). Mit unterschiedlichen Raumkonzepten der Humangeographie und deren handlungstheoretischen Zugängen ist gleichzeitig eine Brücke zu den Sozialwissenschaften geschlagen worden, die eine enge Verzahnung von gesellschaftlichen Entwicklungen und raumrelevanten Prozessen erkennen lässt.
- > Zeit ist als Gegenstand in den räumlich affinen Wissenschaften längst nicht so etabliert, trotz der simplen Tatsache, dass alles in Raum und Zeit stattfindet. Gleichwohl hat zumindest seit den 1970er Jahren und der Etablierung der Zeitgeographie ein Prozess der intensiveren Auseinandersetzung begonnen (Hägerstrand 1970; Carlstein/Parks/Thrift 1978) – mit erheblichen Schwankungen der Intensität dieser Auseinandersetzung (vgl. Henckel 2018). Gegenwärtig ist aus unterschiedlichen Gründen, weiterer Veränderungen der Zeitmuster der Gesellschaft einerseits und neuer Datenquellen und Methoden, die eine zeitliche Analyse möglich machen, andererseits, ein deutliches Wachstum der Beschäftigung nicht nur mit Zeitfragen generell, sondern insbesondere auch mit raumzeitlichen Fragestellungen festzustellen.
- > Gerechtigkeit dürfte das älteste und etablierteste Thema dieses Dreiklangs sein. Üblicherweise wird es im Zusammenhang mit sozialer Gerechtigkeit verhandelt, verbunden mit Fragen der Gleichheit, der gleichen Behandlung gleicher Tatbestände, des gleichen Zugangs zur gesellschaftlichen Teilhabe etc., aber auch im Sinne eines Ausgleichs auf die Legitimation ungleicher Behandlung bei Ungleichheiten.
- > In Hinblick auf eine „raumbezogene Gerechtigkeit“ ist vor allem an das mittlerweile kritisch hinterfragte Planungsziel der „Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse“ zu denken, mit dem meist eine „gerechte“ Bereitstellung von Infrastruktur im Sin-

ne einer Mindestversorgung für alle verbunden wird. Insbesondere auch in der Geographie hat in den letzten Jahren die Beschäftigung mit explizit raumbezogenen Gerechtigkeitsfragen zugenommen (vgl. Redepenning 2013).

- > Bezogen auf eine „zeitbezogene Gerechtigkeit“ steht seit einiger Zeit ein „Recht auf eigene Zeit“ (vgl. Mückenberger 2004, 2011, 2016), das sehr eng mit Fragen zeitlicher Autonomie und der Rolle von Zeitwohlstand verbunden ist, zur Diskussion. Auch das Stichwort „Zeitgerechtigkeit“ ist mittlerweile in einigen Publikationen präsent (Fachlicher Nachwuchs 2013; Henckel/Thomaier 2013). Im Rahmen dieses Sammelbandes gehen wir von einer sozialkonstruktivistischen Perspektive aus. Das heißt, wir unterstellen, dass alle drei Facetten unseres Themas – Raum, Zeit und Gerechtigkeit – räumlich, sozial, kulturell, historisch, individuell kontextualisiert zu denken sind und jeweils in hohem Maße Bewertungen enthalten. Raum, Zeit und Gerechtigkeit werden in der Wahrnehmung produziert. Dabei ist „Wahrnehmung“ im doppelten Wortsinn, abgeleitet von „perzipieren“ und „erkennen“ einerseits und „nutzen“ andererseits, zu verstehen. Kontextualisierung bedeutet aber auch, Unterschiede, Diversität anzuerkennen, ohne dass die Feststellung, die Beschreibung und Analyse von räumlichen und zeitlichen Unterschieden schon Ungleichheit indiziert. Unterschiede als Ungleichheit zu bezeichnen, setzt schon einen ersten Bewertungsschritt voraus. Das Ausmaß von Bewertung nimmt zu, wenn man nicht nur Ungleichheit konstatiert, sondern zusätzlich feststellt, dass es keine Kompensationen für Ungleichheiten gibt, sodass auch von einer Ungleichwertigkeit ausgegangen werden muss (zweiter Schritt). Eine zusätzliche Stufe der Bewertung ist erreicht (dritter Schritt), wenn man schließlich Ungerechtigkeit feststellt, die mit den Normen der jeweiligen Gesellschaft oder Gruppe an einem bestimmten Ort, zu einer bestimmten historischen Zeit als nicht vereinbar angesehen wird und daher als zu lindern oder zu beseitigen zu gelten hat, also einen Handlungsimperativ auslöst.

Diese Abstufung ist alles andere als trivial, weil mit der Ausdifferenzierung und Individualisierung von Gesellschaft die Vielfalt und die freiwillig gewählten Unterschiede deutlich zunehmen. Solche freiwillig gewählten Unterschiede dürften in Gesellschaften, die die Freiheit des Individuums hochhalten, als unproblematisch und akzeptabel bzw. akzeptiert gelten. Um sie als (problematische) Ungleichheiten identifizieren zu können, müssten strukturelle Benachteiligungen, die durch soziale Aktionen kaum beeinflussbar sind, unterstellt werden. Allerdings wäre zu prüfen, inwieweit sie möglicherweise durch Vorteile anderer Art kompensiert werden (beispielsweise schlechtere Versorgung auf dem Land bei besseren Umweltbedingungen). Dabei sind die meisten Gesellschaften durch die Akzeptanz bestimmter Formen von Ungleichheit gekennzeichnet, wobei das Ausmaß der Akzeptanz von kulturellen, sozialen, historischen und anderen Kontexten abhängig ist. Erst wenn es keine Trade-offs gibt oder die Trade-offs als nicht adäquat – ein weiterer Bewertungsschritt – betrachtet werden, könnte man von Ungleichwertigkeit sprechen. Wenn damit schließlich eine systematische und nicht kompensierte Benachteiligung verbunden ist, wäre von Ungerechtigkeit zu sprechen, also einem Zustand, der nach den Vorstellungen der Mehrheit der Gesellschaft als nicht vereinbar mit den Normen dieser Gesellschaft anzusehen ist. Daraus leitet sich die Frage ab, wie eine Annäherung an die Erfüllung dieser Normen

erreicht werden kann, welche Anpassungen und Umverteilungen also möglich sind, wer diesen Zustand der Ungerechtigkeit feststellt und anschließend Anpassungen und Umverteilungen vornimmt.

Das Verhältnis von Diversität, Ungleichheit und Ungerechtigkeit erscheint gerade im Zusammenhang mit zeitlichen Fragen als besonders komplex, weil sich im Zuge der Ausdifferenzierung von Gesellschaften auch die zeitlichen Strukturen individualisieren, wobei sich ebenfalls die Frage stellt, in welchem Maß die Ausdifferenzierung freiwillig auf der Basis individueller Entscheidungen erfolgt oder sich aus strukturellen Zwängen – etwa der Veränderung der Arbeitsbeziehungen – ergibt. Damit ergeben sich Gegenläufigkeiten, Unvereinbarkeiten, Konflikte von Rhythmen und Zeitarrangements unterschiedlicher Gruppen einer Gesellschaft. Diese Konflikte dürften mit der Ausdifferenzierung der Gesellschaften zunehmen und für die Frage der zeitgerechten Stadt von besonderer Bedeutung sein (vgl. Henckel/Thomaier 2016).

Schon diese kurze Skizze des Dreiklangs der zentralen Begriffe unseres Bandes macht deutlich, dass es zwangsläufig um eine Multiperspektivität gehen muss, die in den folgenden Abschnitten für die einzelnen Begriffe etwas breiter ausgeführt werden soll.

2 Raum und Gerechtigkeit

Wenn wir uns mit der zeitgerechten Stadt beschäftigen, müssen wir auch über die räumliche Dimension dieses Themas nachdenken. Zum einen befindet sich keine Stadt im „luftleeren Raum“, jede Stadt stellt einen Bestandteil eines räumlichen Systems dar. Insofern wohnt der Siedlungsform Stadt per se eine Ungleichheitsdimension inne, da sie sich auf eine – wie auch immer geartete Weise – von ihrem Umland unterscheidet. Waren es im Mittelalter Merkmale, wie die Ummauerung, eine eigene Gerichtsbarkeit oder die Stadtluft, „die frei machte“, so werden heute entweder statistische Indikatoren (Einwohnerdichte, Anteil an Beschäftigten im Dienstleistungssektor) oder soziale und kulturelle Eigenschaften der Bewohnerinnen und Bewohner (soziale Heterogenität, Vielfalt an Lebensstilen, Anonymität, Segregation) als distinktive Merkmale einer Stadt gegenüber ihrem Umland herangezogen. Inwieweit eine Stadt dann als Teil einer Stadtregion, in einem fließenden Stadt-Land-Kontinuum oder in einem Geflecht von Stadt, Zwischenstadt, Exurbia und Land zu betrachten ist, soll an dieser Stelle nicht vertieft werden. Festzuhalten bleibt, dass die Überlegungen zu einer zeitgerechten Stadt

- > die Stadt innerhalb ihres kulturellen, sozialen und räumlichen Kontextes berücksichtigen müssen (was in den folgenden Abschnitten mit den Ausführungen zu Raum, Raumkonzepten und Raumgerechtigkeit geschieht) und
- > spezifische Fragestellungen zur Stadt und den für sie spezifischen räumlichen Ungleichheiten (Segregation, Konzentration usw.) aufwerfen.

Häufig werden dem Raum und besonders dem Ort, der als Bezugspunkt im Raum dient, Eigenschaften wie Stabilität oder Beständigkeit zugeschrieben, vor allem dann, wenn er der flüchtigen Zeit gegenübergestellt wird. In der Humangeographie hat sich in der jüngeren Zeit weitgehend ein Verständnis von Raum als gestaltet, von Menschen

„gemacht“ (Massey 2005; Werlen 2000), immer wieder neu ausgehandelt und damit sozial konstruiert und ähnlich fluide wie die Zeit etabliert, und auch unser Verständnis von Raum folgt diesem Ansatz weitgehend. Bei einer Betrachtung von Raum und vor allem von raumbezogener sozialer Gerechtigkeit (nach Redepenning 2013: 5) ist es jedoch durchaus sinnvoll, auch andere Raumkonzepte als heuristisches Mittel zur Erkenntnisgewinnung in die Betrachtung einzubeziehen (vgl. Wardenga 2002; Weichhart 2008). Aus diesem Grund werden im Folgenden vier Raumkonzepte vorgestellt, die für die weitere Diskussion zur zeitgerechten Stadt bedeutsam sind.¹

Das Konzept des „Containerraums“, das Raum als abgeschlossene territoriale Einheit versteht (hier nicht mit dem absoluten Raum gleichzusetzen, der unabhängig von seinem Inhalt existiert), ist für die Frage nach territorialstaatlichen und damit auch planerischen Verantwortlichkeiten ein durchaus nützliches Konzept. So könnte man nach Redepenning (2013: 16 ff.) mit diesem Konzept zum einen auf globaler Ebene über eine Auflösung der nationalstaatlichen Grenzen und damit größere Chancen auf mehr raumbezogene soziale Gerechtigkeit diskutieren. Zum anderen liegt dieses Raumkonzept den Forderungen an verantwortliche regionale oder nationale Akteure zugrunde, die innerhalb der territorialen Container die Verteilung wichtiger Güter und Dienstleistungen regeln. Eine Vielzahl raumzeitlicher „constraints“ im Sinne von Hägerstrand (1970) wirken als „authority constraints“ in ihren rechtlich eindeutig abgegrenzten Hoheitsgebieten oder Containern, seien es Öffnungszeiten, Ruhezeiten, Nutzungsbedingungen von Orten und Räumlichkeiten usw. Insbesondere dann, wenn wir unseren Blick auf die „Angebotsseite“ und die Verteilungsgerechtigkeit richten und die strukturellen Voraussetzungen für eine zeitgerechte Stadt diskutieren, ist dieses Raumkonzept von Bedeutung.

Wenn man über Räume spricht, die durch Beziehungen zwischen Menschen oder Objekten geschaffen werden oder durch Lagerrelationen gekennzeichnet sind, so kommt ein relationales Raumverständnis zum Tragen. Dies geschieht immer dann, wenn Distanzen, wie z. B. Verkehrsbeziehungen, Wege oder Wegezeiten ins Spiel kommen. Ein zentraler raumzeitlicher Begriff ist dabei die Erreichbarkeit von Gelegenheiten, seien es Infrastruktureinrichtungen (Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser) oder auch private Kontaktpersonen, Erholungsräume usw.

Ein subjektzentriertes Raumverständnis, in dem die Sinneswahrnehmung durch den Menschen im Vordergrund steht, widmet sich der Frage, ob und wie räumliche Phänomene von den Menschen wahrgenommen werden und wie sie von ihnen bewertet und konnotiert werden. Für unser Thema der zeitgerechten Stadt zählen dazu vor allem raumzeitliche Phänomene, wie die o. g. Erreichbarkeiten, Distanzen, Wege, Wegezeiten, aber auch die Qualität von Räumen und Orten im Sinne von positiv oder negativ

¹ Auch wenn der Begriff Sozialraum in diesem Zusammenhang oft genannt wird, so wird er an dieser Stelle nicht näher ausgeführt, da er kein eigenständiges theoretisches Konzept darstellt. Er ist in den Sozialwissenschaften in der Regel mit der sog. Sozialraumanalyse verbunden, die sich aus der Sozialökologie der Chicagoer Schule der 1920er Jahre entwickelt hat. Dort befasste man sich schon intensiv mit sozialen und räumlichen Disparitäten in einer Stadt und entwickelte Indikatoren, mithilfe derer diese Ungleichheit gemessen werden kann. Diese Indikatoren (Einkommen, Familienstand, ethnische Herkunft etc.) werden auch heute noch für kleinräumige Analysen der kommunalen Sozialberichterstattung verwendet.

bewerteten Stadträumen oder Räume/Orte, die als laut oder ruhig, hektisch oder langsam eingeschätzt werden. Wenn man nach den Motiven fragt, die das Aufsuchen einer Gelegenheit verhindern oder befördern, liegen diesen sehr häufig stark subjektiv überformte Bewertungen – z. B. von Erreichbarkeiten oder „gefühlten“ Bedingungen – zugrunde.

Eine konstruktivistische Raumperspektive widmet sich den Prozessen der Raumproduktion und Raumeignung, nach denen Räume nicht per se existieren, sondern durch raumwirksame Kommunikation, wie z. B. mediale und andere Diskurse sowie alltägliches raumwirksames Handeln von Akteuren gesellschaftlich konstituiert und konstruiert werden (so wird z. B. aus Berlin „die Stadt, die niemals schläft“). Neben den alltäglichen Praktiken der Menschen, die durch ihr Wohnen, ihre Mobilität, ihre Freizeitaktivitäten etc. zur Produktion von Raum beitragen, gibt es Akteure, die ganz bewusst Räume gestalten. So werden Räume z. B. von Architekten und Planern gestaltet, von Politikern, die über bestimmte Nutzungen entscheiden, von Gastronomen, die einen Biergarten eröffnen, aber auch über Zuschreibungen wie „Problemviertel“, „Partymeile“ oder „Angstraum“. Das heißt, auch das Sprechen über Raum konstituiert Räume.

Somit schließt sich die Frage an: „Wer hat an der Uhr gedreht?“, d. h. wer hat die Macht über die Gestaltung dieser Raumzeiten, wer plant, wer entscheidet über räumliche und zeitliche Strukturen? (vgl. Eberling 2002). Wenn im Folgenden über die Verfahrensgerechtigkeit gesprochen wird, kommt diese Variante der konstruktivistischen Raumperspektive zur Geltung. Zu diesen konstruierten Räumen können auch virtuelle Räume und Orte gezählt werden. Sie entstehen durch Kommunikation im virtuellen Raum (z. B. Gruppen-Chats in Facebook oder WhatsApp), durch Internet-Auftritte, in denen durch realitätsnahe Visualisierungen (Google Street View) virtuelle Stadtspaziergänge sowohl durch aktuelle als auch vergangene oder zukünftige Welten möglich werden. Es stellt sich die Frage, wie wichtig diese virtuellen Raumbilder für unser alltägliches Handeln sind. Gleichzeitig erlauben die Spuren, die man in virtuellen Räumen hinterlässt und die man durch Auswertung der Daten in die Nutzung des realen Raumes überführen kann (über Handys, Car Tracking und Fitness-Armbänder), Rückschlüsse auf die Zeitlichkeit des Verhaltens im Raum und ermöglichen eine bisher nicht gekannte Erfassung städtischer Rhythmen (vgl. Neuhaus 2015).

Diese vier Raumkonzepte stellen zum einen nur einen Ausschnitt aus der Vielzahl der Raumkonzepte der Geographie dar, zum anderen sind sie oft eng miteinander verwoben und überlagern sich. Für eine Betrachtung der zeitgerechten Stadt werden z. B. Eigenschaften des „territorialen Containers“ Stadtbezirk, wie die Ausstattung und die Öffnungszeiten von Infrastruktureinrichtungen, analysiert. Es ist naheliegend, dass je nach persönlicher Betroffenheit hier subjektiv höchst unterschiedliche Wahrnehmungen und Bewertungen erfolgen. Der in fünf Minuten Fußweg erreichbare Anschluss an den ÖPNV kann für die eine Person ein zentraler Grund für die Auswahl der angebotenen Wohnung sein, für die andere Person ein Ausschlusskriterium aufgrund des Verkehrslärms und für eine weitere Person aufgrund ihrer Gehbehinderung die Abkoppelung von jeglicher Teilnahme am öffentlichen Leben darstellen. Dieses hohe Maß an individuell unterschiedlichen Bedarfen und Bedürfnissen in einer zunehmend hetero-

genen und individualisierten Gesellschaft hat sowohl eine Diversität von räumlichen als auch zeitlichen Ansprüchen zur Folge, die nie in Gänze – für alle Erwartungen und für alle Gruppen – erfüllt werden können.

Neben den hier vorgestellten Raumkonzepten, die bei den verschiedenen Aspekten einer zeitgerechten Stadt bedeutsam sind, ist es wichtig, die räumliche und zeitliche „Körnigkeit“ dieser Aspekte zu berücksichtigen, d.h. die Maßstabebene, auf der die Verteilung der Ressourcen sowie die Verfahren zur Verteilung dieser Ressourcen erfolgen. So gilt es zu berücksichtigen, dass es z.B. Planungsgesetze oder Arbeitszeitgesetze auf der Ebene des Nationalstaats gibt, dass auf Landesebene über Standorte von Bildungseinrichtungen und deren Angebote entschieden wird und die Kommunen Bebauungspläne und Öffnungszeiten ihrer Einrichtungen regeln. Diese verschiedenen räumlichen und zeitlichen Ebenen wirken in einer Stadt allesamt als übereinander gelagerte Schichten und führen dann zu sehr spezifischen Konstellationen.

In der Humangeographie und anderen Disziplinen der Sozialwissenschaften hat in der jüngeren Zeit eine Diskussion zur sozialen Gerechtigkeit (wieder) eingesetzt, die sich aufgrund des „spatial turn“ intensiver mit raumbezogener sozialer Gerechtigkeit beschäftigt.² Marc Redepenning (2015) hat in diesem Kontext aufbauend auf den Arbeiten von Nancy Fraser (2010) eine räumliche Ausweitung ihres Ansatzes zur sozialen Gerechtigkeit entwickelt. Fraser selbst unterscheidet drei zentrale Dimensionen sozialer Gerechtigkeit: „(Um)Verteilung (redistribution), (politische) Teilhabe bzw. Beteiligung (representation) und kulturelle Anerkennung (recognition)“ (Fraser 2010, zit. nach Redepenning 2013: 3). Eine Erweiterung dieser drei Dimensionen um die räumliche Komponente in Form einer raumbezogenen Teilhabegerechtigkeit ist nach Redepenning (2015) möglich.

Es werden dabei drei raumbezogene Formen von Gerechtigkeit unterschieden, die im Folgenden auch für unseren Arbeitskreis zur zeitgerechten Stadt als Analysekategorien einsetzbar sind und die in etwas abgeänderter Form folgendermaßen unterschieden werden könnten:

- > raumbezogene Verteilungsgerechtigkeit (Verteilung von Gütern und Objekten)
- > raumbezogene Verfahrensgerechtigkeit (Sicherstellung der Beteiligung)
- > raumbezogene Anerkennung/Wertschätzung (Orte der Anerkennung)

Im übernächsten Kapitel zu Raum-Zeit-Gerechtigkeit werden die beiden ersten Kategorien als die für unsere Fragestellung zentralen Formen von Gerechtigkeit wieder aufgenommen.

Welche spezifischen Fragestellungen zur Zeitgerechtigkeit ergeben sich nun für den städtischen Raum bzw. die städtische Gesellschaft? Zuvor muss eingegrenzt werden, welcher städtische Raum in unserem Fokus liegt und welcher nicht. Wir werden uns in diesem Band nicht mit den Städten des globalen Südens befassen, da diese nicht nur

² Vgl. Themenheft der Zeitschrift „Ethik und Gesellschaft“, Bd. 1, 2013: Der „spatial turn“ der sozialen Gerechtigkeit.

andere räumliche Dimensionen erreichen, sondern auch grundsätzlich andere Fragestellungen aufwerfen. Bereits das Größenspektrum der deutschen Städte reicht von der sog. Landstadt (unter 5.000 Einwohner) über die Kleinstadt (>5.000–20.000 Einwohner) bis hin zur Millionenstadt, sodass hier bereits eine große Bandbreite an Siedlungen vorliegt.

Wohl wissend, dass eine Stadt-Land-Dichotomie eine starke Vergröberung der Siedlungslandschaft darstellt, liegt sie dennoch als Konzept für die Abgrenzung der Stadt dieser Arbeitsgruppe zugrunde. Durch diese Fokussierung wird der Blick auf ein Bündel von Strukturen und Prozessen gelenkt, die sich in dem stark verdichteten Siedlungsraum einer Stadt früher, prägnanter, auffälliger und deutlicher zeigen als in weniger verdichteten Siedlungsräumen. Man kann an vielerlei Aspekte denken, die Städte zu besonderen Orten machen, z. B. der Bedeutungsüberschuss der Stadt mit ihren Einrichtungen und Angeboten nach Christallers Theorie der Zentralen Orte, die besonderen Wirtschafts- und Lebensformen, die mit Urbanität verbunden sind, die unterschiedlichen Nutzergruppen, die um den knappen und attraktiven Raum konkurrieren, oder die innere Differenzierung des städtischen Raumes, die sich in Konzentrations-, Segregations- oder gar Fragmentierungsprozessen (z. B. als Gentrifizierung oder Privatisierung in gated communities) niederschlägt. Hier sollen nur einige wirtschaftliche und soziale Prozesse genannt werden, die Städte überformen und prägen und die besonders treibende Kräfte möglicher raumzeitlicher Ungerechtigkeit darstellen. Zu ihnen zählen die Globalisierung, eine zunehmende Neoliberalisierung verbunden mit einem Rückzug des Staates bzw. der öffentlichen Hand aus der Stadtplanung und -gestaltung sowie Vermarktungsstrategien, wie die Festivalisierung, auf die Häußermann und Siebel schon 1993 hinwiesen, oder eine Inszenierung der Innenstädte in Form von Historisierung und Kulturalisierung (nach Basten/Gerhard 2015). Viele dieser Prozesse sind Treiber von raumzeitlichen Unterschieden, Ungleichheiten, Ungleichwertigkeiten und Ungerechtigkeiten in der Stadt, sodass mithilfe dieses Zugangs im Umkehrschluss Perspektiven für eine zeitgerechte Stadt entwickelt werden sollen.

3 Zeit und Gerechtigkeit

Unter einer sozialen Perspektive spielen zwei Konzepte von Zeit eine zentrale Rolle (vgl. Franck 2002):

- > Zeit als (knappe) Ressource
- > Zeit in der Wahrnehmung, im Erleben

Es soll hier kein Überblick über die Vielfalt unterschiedlicher Zeitkonzepte naturwissenschaftlicher und sozialwissenschaftlicher Art gegeben werden (mit Stichworten wie zyklische Zeit, lineare Zeit, Uhrenzeit, Ereigniszeit, Chronos und Kairos).

Für die Frage von Zeitgerechtigkeit scheint es in diesem Zusammenhang sinnvoll, von Zeit als Ressource und der Wahrnehmung von Zeit auszugehen. Mit der ersten Dimension ist etwas quasi Objektives und Messbares angesprochen (Uhrenzeit), das auch in seiner sozialen und räumlichen Zuordnung beschrieben werden kann. Mit der Wahr-

nehmung von Zeit sind einerseits die Bewertung der Ressource und andererseits deren individuelle Nutzung angesprochen. Eine verbindende doppeldeutige Kategorie sind Rhythmen, also die regelmäßige Wiederkehr des Ähnlichen, worin sowohl Kontinuität als auch Veränderung enthalten sind: Sie können zum einen die Angebotsseite, die Bereitstellung der Ressource, die Eröffnung zeitlicher Gelegenheiten beschreiben (etwa die Strukturen von Öffnungszeiten, die Angebotszeiten des öffentlichen Nahverkehrs). Zum anderen können sie aber auch die Aggregationen individueller Entscheidungen in der zeitlichen Nutzung der Gelegenheiten oder des Verhaltens im öffentlichen Raum darstellen (die Beschreibung der tatsächlichen Inanspruchnahme). Das eine ist nicht eindeutig in das andere zu überführen, was zwangsläufig für die Beurteilung von Unterschieden, Ungleichheiten und Ungerechtigkeiten weitreichende Folgen hat.

Zwar erscheint es sinnvoll, zwischen natürlichen und sozialen Rhythmen zu unterscheiden – in der Annahme, dass die Frage der Gerechtigkeit sich jeweils anders stellt. Als natürliche Rhythmen im engeren Sinne können beispielsweise gelten: Erdzeitalter, Verschiebung tektonischer Platten und Erdbeben, Jahreszeiten, Wetter, Mondphasen, Tag und Nacht, Körperzyklen (Regel, Hormonhaushalt, Schlaf/Wachrhythmus ...). Zwar stehen für uns die sozialen Rhythmen im Vordergrund, allerdings ist zu berücksichtigen, dass die Trennung zwischen natürlichen und sozialen Rhythmen immer schwieriger wird, weil die Möglichkeiten, in natürliche Rhythmen einzugreifen, sich immer stärker erweitern, oder weil die Möglichkeiten, sich den Wirkungen natürlicher Rhythmen zu entziehen, zunehmen.

Dazu gehören etwa räumlich und sozial ungleich verteilte Vorsorge gegen sowie Bewältigung der Folgen der Witterungs- und Wetterereignisse – wie beispielsweise gegen Hochwasser (vgl. Debatte um die Folgen des Hurrikans Katrina), Stürme, Hitzeperioden oder Eingriffe in die Körperrhythmen durch gegenläufiges Verhalten (Nachtaktivitäten beim Menschen) oder medikamentöse Behandlungen.

Als soziale Rhythmen auf der „Angebotsseite“ können Dinge gelten, die die Ressource Zeit in eine soziale Ordnung von Einteilungen und Plänen bringen (Zerubavel 1981). Dazu gehören:

- > die Ordnung der Zeit in längerfristige Perioden (z.B. Jahr) und kürzere (Woche, Tag, Stunde, Sekunde ...)
- > Kalender als längerfristige zeitliche Ordnung der Gesellschaft (Jahr, religiöses Jahr, akademisches Jahr, Schuljahr, Bilanzjahr, wiederkehrende Feste und Feiertage ...)
- > Stundenpläne im weitesten Sinne, also Regelungen des sozialen Lebens nach Uhrzeiten (Arbeitszeiten, Öffnungszeiten, Schulzeiten, Definition von Tag und Nacht ...)

Aus dem Zusammenwirken der unterschiedlichen sozialen Rhythmen (und der natürlichen Rhythmen, etwa in Abhängigkeit von der geographischen Lage) ergeben sich unterschiedliche Zeitkulturen – des Üblichen, des Akzeptablen, der gesellschaftlichen Zeithierarchien –, die mit jeweils spezifischen Bewertungen und Anpassungen verbunden sind. Dabei bilden sich auch unterschiedliche Vorstellungen über Diversität, Unterschiede und (Un)Gerechtigkeit heraus. So sind in angelsächsischen Gesellschaften größere Einkommensunterschiede und eine unterschiedliche Integration in Arbeit im Durchschnitt eher akzeptabel als in kontinentaleuropäischen (Häring/Storbeck 2007: 25).

Da Zeit „sozial gemacht“, unterschiedlich konzeptualisiert, individuell und kollektiv jeweils unterschiedlich bewertet wird, daher fluide und facettenreich ist, ist zwangsläufig auch „Zeitgerechtigkeit“ ein schillernder Begriff, der sehr unterschiedliche planungsrelevante Zugänge und Perspektiven ermöglicht – für unterschiedliche Disziplinen, die sich mit räumlichen Entwicklungen auseinandersetzen. „Zeitgerecht“ kann u.a. bedeuten:

- > Etwas kommt zur richtigen, zur rechten Zeit, wird zeitgerecht, pünktlich bereitgestellt. Es kommt also in der Planung darauf an, auf den unterschiedlichen Ebenen für die Voraussetzungen für zeitgerechte Bereitstellung von Gütern und Diensten zu sorgen.
- > Etwas ist der (historischen) Zeit angemessen (aktuell, modisch). Dann kämen Vorstellungen von Wettbewerbsfähigkeit und Individualisierung stärker in den Vordergrund. Die Deregulierung zeitlicher Normen wäre das Gebot der Stunde, weil sich durch die Nachfrage der Individuen die gewünschten Rhythmen schon einstellen würden, man sich in Zeiten von Globalisierung und Deregulierung ein Festhalten an „traditionellen“ Formen zeitlicher Ordnung nicht mehr leisten könne und solle.
- > Zeitgerechtigkeit könnte aber auch darauf verweisen, dass die Sicherung der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit von Räumen nicht nur wirtschaftsstrukturelle Dimensionen hat, sondern auch weichere Faktoren, der Rhythmus der Stadt, die zeitliche Struktur der Stadt, zeitliche Optionen, die Verfügbarkeit von Betreuungseinrichtungen, eine geringe Belastung mit externen Kosten und vieles andere mehr angesprochen sind. Damit rücken die Langfristaspekte in den Mittelpunkt, die für eine dauerhafte (nachhaltige) Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt oder Region von entscheidender Bedeutung sind.
- > Zeitgerecht kann sich implizit auf normative Vorstellungen einer Verteilungsgerechtigkeit von Zeit, auf Eigentumsrechte an der (eigenen) Zeit (Mückenberger 2004) beziehen. Solche Vorstellungen einer Verteilungsgerechtigkeit sind bislang nur sehr rudimentär entwickelt (Henckel 2002). Etwas weicher könnte man „zeitgerecht“ auch in dem Sinne verstehen, dass eine Stadt den Zeiten, den zeitlichen Ansprüchen ihrer Bewohner gerecht wird. Es würde bedeuten, dass die Kaskadeneffekte zeitlicher Veränderungen berücksichtigt bleiben und z.B. keine uneingeschränkte Anpassung an die Ausdehnung (in die Nacht und das Wochenende) erfolgt. Es entstünde eine Stadt, die eine Diversität von Zeiten ermöglicht.

2010 hat auch der Europarat (Council of Europe 2010a; 2010b) das Thema Zeitliche Gleichheit in den Kommunen zur Verbesserung der Lebensqualität der Bürger durch zeitliche Anpassung der Organisation öffentlicher und privater Dienstleistungen zum Thema gemacht. Das Ziel ist, die Vereinbarkeit von städtischen und sozialen Zeiten zu ermöglichen. In seinem Beschluss nimmt der Rat Bezug auf das „Recht auf Zeit“ im Zusammenhang mit den Konzepten von „Zeitwohlstand und zeitlicher Lebensqualität“ (vgl. Mückenberger 2016). Beim „Recht auf Zeit“ – im Wesentlichen ausgearbeitet von Mückenberger (2004; 2011; 2016) handelt es sich nicht um positives Recht, sondern die Forderung nach der Etablierung eines solchen Rechts, das gekennzeichnet wäre durch die subjektive Seite der Gewährung eines rechtlichen Anspruchs und eine objektive Seite der Schaffung von Prozeduren und Regeln (Institutionen). Das subjektive Recht kann sowohl Freiheit „von“ wie auch Anspruch „auf“ beinhalten. Das subjektive Recht auf Zeit ist als Freiheits- und soziales Recht zu verstehen, das auf Selbstbestimmung über die eigene und kollektive Zeit gründet. Für Mückenberger (2004; 2011; 2016) geht es bei dem Recht auf eigene Zeit um fünf Aspekte:

- > keine unautorisierte Fremdbestimmung der eigenen Zeit
- > keine Diskriminierung der Zeitznutzung (als deskriptiver nicht rechtlicher Begriff)
- > keine Entwertung der persönlichen Zeitznutzung
- > das Recht zur Entwicklung und Ausübung einer eigenen Zeitkultur (Zeitkompetenz)
- > das Recht zur Entwicklung und Ausübung gemeinsamer (kollektiver) Zeiten

Die Umsetzung eines solchen Rechts erfordert vor allem (Mückenberger 2016):

- > Implementations- und Durchsetzungsmechanismen für das Recht auf Zeit
- > Mechanismen zur Lösung von Zeitkonflikten
- > Instrumente und Methoden für Zeitawarenesspolitiken
- > evtl. institutionelle Garantien („zeitgerechte Stadt“)

Ein solches Recht auf Zeit weist strukturelle Ähnlichkeiten mit der Gleichheitsgarantie der Geschlechter im Grundgesetz auf: im ersten Fall könnte es zu einem kodifizierten Recht werden, das es im zweiten Fall schon ist, auch wenn die tatsächliche Einlösung des Anspruchs noch weit entfernt ist. Es wird allerdings ein Ziel formuliert, auf das man sich berufen kann, wodurch, wie die Entwicklung der Gleichheit der Geschlechter zeigt, die Umsetzung von Fortschritten erleichtert wird.

Selbst wenn das Thema Zeitgerechtigkeit im Kontext des vorliegenden Bandes im Wesentlichen im Sinn der Verteilungsgerechtigkeit behandelt werden soll, ist offenkundig, dass die Abgrenzungen zwischen den angedeuteten Perspektiven nicht eindeutig

sein können. Die Multiperspektivität von Zeitgerechtigkeit ist Programm.³ Dies ist es, worauf wir uns konzentrieren wollen, vor allem auch, weil Zeit als Ressource – zumindest in der Wahrnehmung – knapper wird und daher mehr Aufmerksamkeit gewinnt, weil „Zeit“ in Perioden technologischer und gesellschaftlicher Umbrüche immer neu geordnet wurde und Gegenstand weitreichender Auseinandersetzungen war (Rifkin 1988). Das trifft heute wieder zu, da mit den IuK-Technologien weitreichende Zeitfolgen verbunden sind und im Zuge der Umbrüche gesellschaftlicher Zeitmuster Zeit als zweite Schicht des Wohlfahrtsstaates entdeckt wird (Goodin/Rice/Parpo et al. 2008; BMFSFJ 2012).

4 Konzepte zur Raum-Zeit-Gerechtigkeit

In den beiden vorangegangenen Kapiteln zu Raum und Zeit und ihren jeweiligen Bezügen zu Gerechtigkeit konnten mehrere Aspekte der sozialen Gerechtigkeit herausgearbeitet werden, die für eine Raum-Zeit-Gerechtigkeit von Bedeutung sind. Zwei dieser Aspekte wurden sowohl für räumliche als auch für zeitliche soziale Gerechtigkeit hervorgehoben und sollen im Folgenden näher betrachtet werden:

- > die Verteilungsgerechtigkeit von Ressourcen und Gelegenheiten (Ergebnis) und
- > die Verfahrensgerechtigkeit, die die Partizipation an den Entscheidungsprozessen zur Gestaltung der Stadt ermöglicht (Prozess).

Das Gros unserer Überlegungen zielt darauf, *welche Raum-Zeit-Ungerechtigkeiten wann und wo für wen in der Stadt existieren* und wie die *öffentlichen Akteure* (d.h. vor allem die Planung) für eine zeitgerechtere Stadt Sorge tragen können. Daher konzentrieren wir uns auf die räumliche Maßstabebene der Stadt bzw. des Quartiers, wobei viele Handlungen und Entscheidungen, die auf Bundesland-, Nationalstaatsebene oder globaler Ebene von individuellen und kollektiven Akteuren getroffen werden, darauf einwirken. Diese Entscheidungen liegen z. T. auf einer anderen zeitlichen Maßstabebene, da sie zum einen vor langer Zeit getroffen wurden oder zum anderen lange in die Zukunft hineinwirken werden. In unseren Überlegungen zur Gestaltung der zeitgerechten Stadt gehen wir eher von einer mittelfristigen zeitlichen Perspektive aus, die sich mit der privaten Sphäre deckt, d.h. dem biografischen Zuschnitt, der auf Lebensphasen achtet (z.B. Familienphase eines Haushalts, höheres Lebensalter).

Während die Verteilungsgerechtigkeit vorwiegend auf das Angebot und die Möglichkeiten der Nachfrage an Ressourcen und Gelegenheiten zielt, die es gerecht zu verteilen gilt, so fokussiert die Verfahrensgerechtigkeit eher die Gestaltung und Regelung eben dieser Verteilung. Somit beleuchtet Letztere die prozessuale Komponente und

3 „Man könnte die Sortierung sozialwissenschaftlicher Disziplinen nach den Begriffen, die sie von Raum von Raum und Zeit haben, noch sehr viel weitertreiben. Es würde sich aber nichts an der Beobachtung ändern, dass die zunehmende Konkretion der Begriffe von Raum und Zeit durch abnehmende Präzision der Definitionen bezahlt wird. Der Grund ist nicht zufällig, sondern systematisch. Er liegt in dem Begriff der Zeit beziehungsweise darin, dass „Zeit“ kein homogener, vom Kontext der Verwendung unabhängiger Begriff ist“ (Franck 2002: 72).

damit auch die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, und Erstere das Ergebnis eben dieser Prozesse. Auf diese beiden zentralen Begriffe wird ausführlicher im Schlusskapitel dieses Buchs eingegangen.

5 Fazit

Zusammenfassend kann konstatiert werden, dass es sich bei Zeitgerechtigkeit um ein weiteres Teilziel sozialer Gerechtigkeit handelt, das gegenwärtig – und unserer Einschätzung nach auch zukünftig – an Bedeutung gewinnt. Auf der Maßstabsebene der Stadt treffen aufgrund der dort anzutreffenden Vielzahl von Lebensformen sehr unterschiedliche Ansprüche an Ressourcen und Gelegenheiten aufeinander. Aufgrund der klaren administrativen Abgrenzung des Stadtgebiets ist es jedoch auf dieser räumlichen Ebene möglich, zumindest die Zahl der politischen Akteure einzugrenzen. Deshalb ist es sinnvoll, in einem ersten Schritt über Zeitgerechtigkeit in der Stadt nachzudenken, bevor größere Regionen in den Blick genommen werden.

Zeitgerechtigkeit ist ein Ziel mit vielen – auch widersprüchlichen – Facetten, das daher kaum vollständig einlösbar sein wird. Es werden immer wieder unterschiedliche, spezifische und widersprüchliche Teilgerechtigkeiten in den Blick geraten.

Damit steht auch die empirische Überprüfung von Zeitgerechtigkeit(en) vor erheblichen Problemen datentechnischer, methodischer und normativer Art. Das reicht von der Indikatorbildung, die schon normative Grundlagen enthält (zumal die meisten Zeitkonzepte große subjektive Anteile der Bewertung enthalten), über die Verfügbarkeit von Daten, ihre Erhebung und Verarbeitung bis zur Bewertung von Trade-offs zwischen gegenläufigen Entwicklungen bei Teilzielen.

Dennoch halten wir den Anspruch auf das Ziel „Zeitgerechtigkeit“ für angebracht und notwendig, weil damit eine weitere wichtige Facette sozialer Gerechtigkeit systematisch zum Thema gemacht wird. Im Anschluss an Luhmann (1993, zit. nach Renner 2008) könnte man auf die Kontingenz des Begriffes verweisen: Niemand wird gegen Zeitgerechtigkeit sein, auch wenn nicht wirklich definierbar ist, worum es sich im Einzelnen handelt. In Anlehnung an Tony Judt und seine Erläuterung zur moralischen Ernsthaftigkeit in der Politik und zur Pornographie – niemand kann sie vernünftig definieren, aber, wenn man sie sieht, erkennt man sie auf Anhieb (Judt 2012: 38) – könnte man auch für die Zeitgerechtigkeit formulieren: Man kann Zeitgerechtigkeit schwer definieren, aber Zeitungerechtigkeit erkennt man schnell.

Insofern könnte man „Zeitgerechtigkeit“ oder „Raumzeitgerechtigkeit“ auch als – vorsichtiger formuliert – Sensibilisierungsbegriffe oder – polemischer – als Kampfbegriffe auffassen, um der Notwendigkeit, der zeitlichen Dimension, ihren strukturellen Rahmenbedingungen, den Machtungleichgewichten in der Entwicklung der Gesellschaft neben der etablierten räumlichen Dimension die angemessene Aufmerksamkeit zu verschaffen.

Im Laufe unseres Arbeitskreises haben wir uns dem Thema *Zeitgerechte Stadt* in Form einer Grafik angenähert, die uns als heuristisches Instrument diente (Abb. 1). Dabei wurden – wie in dieser Einführung auch – diejenigen Aspekte von Raum und Zeit zusammengestellt, die für die Beschäftigung mit dem Thema *Zeitgerechte Stadt* wichtig erschienen. Der Gerechtigkeitsbegriff mit seinen Verbindungen zu Raum- und Zeitgerechtigkeit erwies sich dabei als besonders herausfordernd. Seine unterschiedlichen Dimensionen, die zielgruppenspezifischen Gerechtigkeiten, die ihm innewohnenden normativen Komponenten und die Fragen nach Nutzungskonflikten sowie danach, wann, wo, für wen aus Unterschieden schließlich Ungerechtigkeiten entstehen, waren ständige Begleiter der einzelnen Beiträge und der Arbeitskreistreffen und werden am Ende des Buches wieder aufgenommen.

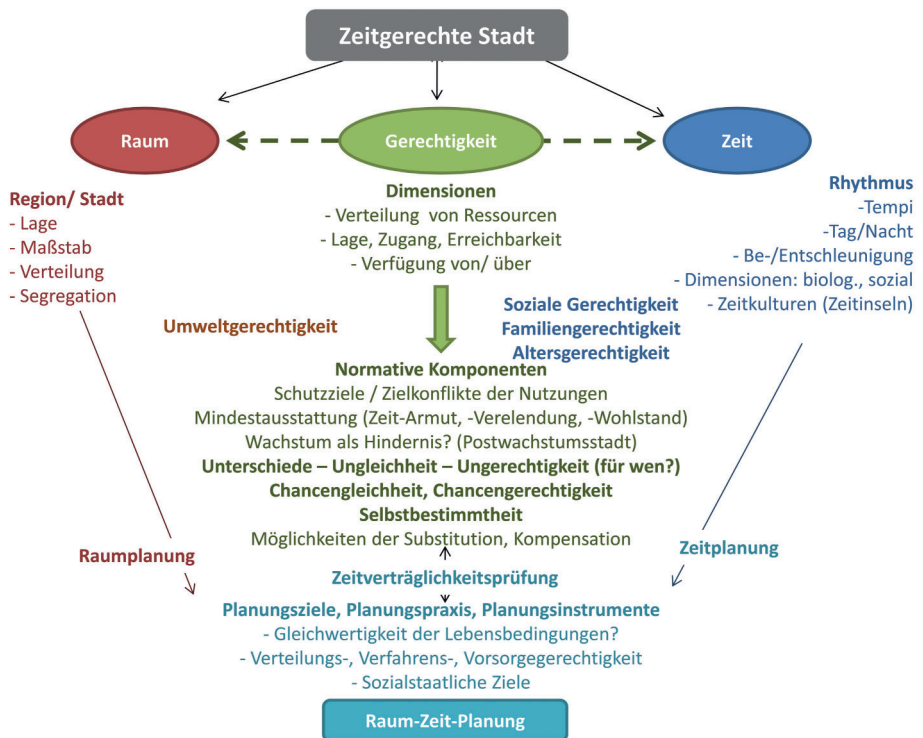


Abb. 1: Annäherung an das Themenfeld „Zeitgerechte Stadt“ / Quelle: eigene Darstellung

Es gelang allen Teilnehmern/innen, sich mit ihren besonderen Blickwinkeln, Themen, räumlichen und zeitlichen Spezifika und Zielgruppen in diesem Schaubild zu verorten. Die Beiträge zu normativen Überlegungen sind im Zentrum der Abbildung anzusiedeln, diejenigen zu Rhythmus und Takt eher auf der rechten Seite, die Beiträge zu Zeit-Räumen in der Stadt verbinden die oberen Felder von Zeit und Raum in horizon-

taler Richtung und nehmen zudem Bezug zur Planung im unteren Teil des Schaubilds, und die Beiträge zu Lebenszeit und Zeiterleben in der Stadt nehmen verschiedene Zielgruppen zum Ausgangspunkt ihrer Überlegungen. Alle Beiträge setzen sich mehr oder weniger intensiv damit auseinander, wie eine „Raum-Zeit-Planung“ aussehen könnte, welche Ziele sie verfolgen sollte und wie sie in die bestehenden Planungsinstrumente integriert werden könnte.

Überblick über die Beiträge

Der Band versammelt die Ergebnisse einer mehr als zweijährigen Tätigkeit des Arbeitskreises und gibt einen breiten Überblick über sehr unterschiedliche Facetten des Themas *Zeitgerechte Stadt*, die unter vier Überschriften zusammengefasst werden:

- > Im ersten Teil werden normative Überlegungen zu Zeit, Raum und Planung angestellt. Dazu wird zunächst zeitliche Transparenz, die Sichtbarkeit von zeitlichen Strukturen und Bedingungen in ihrem Verhältnis zur Zeiteffizienz, als ein möglicher Faktor zeitlichen Wohlstandes unter Bedingungen knapper Zeit dargestellt (Henckel/Weber). Welche Bedeutung Akteure der Stadtentwicklungsplanung dem Thema Zeit als Rahmenbedingung einerseits und als Gestaltungsfeld andererseits beimessen – als eine wesentliche Grundlegung der Frage, ob Zeit ein Feld kommunaler Aufgabenbewältigung sein kann, – ist Gegenstand des zweiten Beitrages (Hutter). Die dritte Abhandlung dieses Abschnitts setzt sich vor dem Hintergrund von Umwelt- und Wachstumskrise mit der wachsenden Bedeutung von zeitlichen Perspektiven auseinander (Ritzinger).
- > Rhythmus und Takt als Strukturmuster städtischen Lebens werden im zweiten Abschnitt des Bandes behandelt. Es gibt eine Reihe von rhythmusanalytischen Ansätzen für Städte. Winkler setzt sich in seinem Beitrag mit Begriff und Begriffsgeschichte und alltagsanalytischen Beispielen auseinander. Der Wechsel von Tag und Nacht strukturiert das städtische Leben nach wie vor deutlich. Mit der weiteren Erschließung der Stadtnacht stellen sich gerade für diesen Zeit-Raum verstärkt Fragen der Gerechtigkeit (Henckel/Weber). Leben, auch menschliches Leben, ist in hohem Maße durch natürliche Rhythmen geprägt. Welche Rolle die „innere Uhr“ des Menschen für eine angepasstere Gestaltung von Städten spielen könnte, handeln Wieden/Weber anhand des Konzepts der Chronocity ab.
- > Einen stärkeren Fokus auf die zeitliche Dimension spezifischer Räume der Stadt legt der dritte Abschnitt. Die zeit-räumliche Differenzierung der Stadt und ihres Umlandes wird konzeptionell dargestellt und es werden Ansätze für die empirische Erfassung dieses bislang nur unzureichend erfassten Zusammenhangs entwickelt (Pohl). Die zeitliche Struktur der Nutzung von Räumen lässt viele Pausen und Lücken erkennen. Im Sinne einer effizienteren Nutzung des Raumes könnten durch Mehrfachnutzung erhebliche Einsparungen erzielt werden (Schröer). Da Zugänglichkeit ein zentrales Thema der Zeitgerechtigkeit in der Stadt ist, kommt der Frage der Behandlung von „Zeit“ im Zusammenhang mit städtischem Verkehr eine zentrale Rolle zu (Thiemann-Linden/Weber).

- > Im vierten Abschnitt werden ausgewählte Bevölkerungsgruppen, ihre zeitlichen Bedürfnisse und die Einlösung dieser Ansprüche in den Mittelpunkt gestellt: einerseits zwei zumindest teilweise temporäre Bevölkerungsgruppen, internationale Hochqualifizierte (Imani/Pfaffenbach) und Studierende (Kramer), andererseits Personengruppen in bestimmten Phasen des Lebenszyklus: ältere Menschen (Rinderspacher) und Familien (Heitkötter/Zohren).

Damit ist ein breites Spektrum von Perspektiven, Zugängen und selektiven Gerechtigkeitsbetrachtungen eröffnet. Die Zusammenschau, der Quervergleich unter den zentralen Begriffen der gemeinsamen Arbeit erfolgt im Abschlussbeitrag. Ziel ist es, die Fruchtbarkeit und Notwendigkeit des Ansatzes der Zeitgerechtigkeit deutlich zu machen, allerdings auch die Konflikte, Trade-offs, Unvereinbarkeiten offenzulegen, um auf dieser Basis Handlungsperspektiven und weiteren Forschungsbedarf zu erörtern.

Literatur

- Basten, L.; Gerhard, U. (2016): Stadt und Urbanität. In: Freytag, T.; Gebhardt, H.; Gerhard, U.; Wastl-Walter, D. (Hrsg.): Humangeographie kompakt. Berlin/Heidelberg, 115-139.
- BMFSFJ – Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.) (2012): Zeit für Familie: Familienzeitpolitik als Chance einer nachhaltigen Familienpolitik. Achter Familienbericht. Bundestagsdrucksache 17/9000. Berlin.
- Carlstein, T.; Parks, D.; Thrift, N. (Eds.) (1978). Timing space and spacing time. Volume 1–3: Making sense of time. London.
- Council of Europe (ed.) (2010a): Social time, leisure time: Which local time planning policy? Recommendation 295. Strasbourg.
- Council of Europe (ed.) (2010b): Social time, leisure time: Which local time planning policy? Resolution 313. Strasbourg.
- Döring, J.; Thielmann, T. (2008): Einleitung: Was lesen wir im Raume? Der Spatial Turn und das geheime Wissen der Geographen (2016). In: Dieselben (Hrsg.): Spatial Turn: Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften (Sozialtheorie). Bielefeld.
- Eberling, M. (2002): Wer macht die Zeit? Gesellschaftliche Zeitstrukturen im Wandel. In: Henckel, D.; Eberling, M. (Hrsg.): Raumzeitpolitik, 189-207.
- Fainstein, S. S. (2009): Planning and the Just City. In: Marcuse, P.; Connolly, J.; Novy, J.; Olivo, I.; Potter, C.; Steil, J. (eds.): Searching for the just city: Debates in urban theory and practice. London/New York, NY, 19-40.
- Fainstein, S. S. (2010): The Just City. Cornell.
- Franck, G. (2002): Soziale Raumzeit: Räumliche und zeitliche Knappheit, räumliche und zeitliche Diskontierung, reale und temporale Veränderung. In: Henckel, D.; Eberling, M. (Hrsg.): Raumzeitpolitik. Opladen, 61-80.
- Fraser, N. (2010): Scales of justice: Reimagining political space in a globalizing world. New York, NY.
- Goodin, R. E. (2010): Temporal Justice. In: Journal of Social Policy 39 (1), 1-16.
- Goodin, R. E.; Rice, J. M.; Parpo, A.; Eriksson, L. (2008): Discretionary time: A new measure of freedom. New York, NY.
- Hägerstrand, T. (1970): What about people in regional science. In: Papers of the Regional Science Association 24 (1), 7-21.
- Häring, N.; Storbeck, O. (2007): Ökonomie 2.0: 99 überraschende Erkenntnisse. Stuttgart.
- Harvey, D. (2008): The right to the city. In: New Left Review (53), 23-40.
- Henckel, D. (2018): Raumzeitstrukturen. In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover (im Erscheinen).
- Henckel, D. (2002): Wer verteilt die Zeit? Oder: Zwei Hände voll Wind. In: Henckel, D.; Eberling, M. (Hrsg.): Raumzeitpolitik. Opladen, 209-230.
- Henckel, D.; Harmel, E.; Koziol, M.; Simonides, S.; Thomaier, S. (Hrsg.) (2013): Die zeitgerechte Stadt: Dimensionen von Zeit in der räumlichen Planung. Berlin.
- Henckel, D.; Thomaier, S. (2016): Temporal efficiency, temporal justice and urban mobility. In: Pucci, P.; Colleoni, M. (eds.): Understanding mobilities for designing contemporary cities. Cham/Heidelberg u.a., 151-170.
- Henckel, D.; Thomaier, S. (2013): Efficiency, temporal justice, and the rhythm of cities. In: Henckel, D.; Thomaier, S.; Konecke, B.; Zedda, R.; Stabilini, S. (eds.). (2013): Space-time design of the public city. Dordrecht, 99-118.

- Judd, T. (2012): *Austerity: Das Chalet der Erinnerungen*. Frankfurt am Main.
- Luhmann, N. (1993): *Recht der Gesellschaft*. Frankfurt/M.
- Massey, D. B. (2005): *For Space*. London
- MGEPA NRW – Ministerium für Gesundheit, Emanzipation, Pflege und Alter Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) (o.J.): *Altengerechte Quartiere*.
<http://www.aq-nrw.de/quartier-verstehen/handlungsfelder/> (08.05.2017).
- Mückenberger, U. (2004): *Metronome des Alltags*. Berlin.
- Mückenberger, U. (2011): *Zeitwohlstand: Eine aktuelle Debatte und ihre Wurzeln*. Das Konzept von Bob Goodin und seine zeitpolitischen Implikationen. Einführungsvortrag auf der Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Zeitpolitik „Was ist eigentlich Zeitwohlstand“ am 28. und 29.10.2011 in Berlin.
<http://www.zeitpolitik.de/pdfs/VortragMueckenberger.pdf> (11.01.2017).
- Mückenberger, U. (2016): *The right to one's own time, local time policies and ‚Zeitgerechtigkeit‘*. Vortrag im Rahmen des Treffens des Arbeitskreises „Zeitgerechte Stadt“ am 23.02.2016 in Hannover.
- Neuhaus, F. (2015): *Emergent spatio-temporal dimensions of the city: Habitus and urban rhythms*. Dordrecht.
- Redepenning, M. (2013): *Varianten raumbezogener sozialer Gerechtigkeit: Ein sozialgeographischer Versuch über das Verhältnis von Raum und Gerechtigkeit und ein Nachdenken über die Frage „Was soll wo sein?“*. In: *Ethik und Gesellschaft* 1, 1-28.
- Redepenning, M. (2015): *Raumbezogene soziale Gerechtigkeit*. Vortrag im Rahmen des Treffens des Arbeitskreises „Zeitgerechte Stadt“ am 20.11.2015 in Hannover.
- Renner, M. (2008): *Kontingenz, Redundanz, Transzendenz? Zum Gerechtigkeitsbegriff Niklas Luhmanns*. In: *Ancillaluris*, H. 62, 62-72.
- Rifkin, J. (1988): *Uhrwerk Universum. Die Zeit als Grundkonflikt des Menschen*. München (im Original: *Time Wars*).
- Sandel, M.J. (2013): *Gerechtigkeit: Wie wir das Richtige tun*. Berlin.
- Senat Berlin – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt des Landes Berlin (Hrsg.) (2011): *Handlungsfeld Umweltgerechtigkeit*. Berlin.
- UN – United Nations (ed.) (o.J.): 2017 theme: *“Preventing conflict and sustaining peace through decent work”*.
<http://www.un.org/en/events/socialjusticeday/> (09.02.2016).
- Wardenga, U. (2002): *Räume der Geographie – zu Raumbegriffen im Geographieunterricht*.
https://homepage.univie.ac.at/Christian.Sitte/FD/artikel/ute_wardenga_raeume.htm (5.12.2017)
- Weichhart, P. (2008): *Entwicklungslinien der Sozialgeographie*. Stuttgart. = *Sozialgeographie kompakt* 1.
- Werlen, B. (2000): *Sozialgeographie*. Bern/Stuttgart u.a.
- Zerubavel, E. (1981): *Hidden rhythms: Schedules and calendars in social life*. Chicago/London.

Autoren

Dietrich Henckel (*1950), Prof. em. Dr., bis 2017 Lehrstuhl für Stadt- und Regionalökonomie am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin. Studium der Volkswirtschaft, Sozial- und Rechtswissenschaften an der Universität Konstanz, Promotion ebenfalls in Konstanz. Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Universität Stuttgart, von 1979–2004 am Deutschen Institut für Urbanistik, ab 2004 an der TU Berlin. Vorstandsmitglied der Deutschen Gesellschaft für Zeitpolitik, Ordentliches Mitglied bei ARL und DASL. Forschungsschwerpunkte: Technologischer Wandel und Raumentwicklung, Zeitstrukturen und Raumentwicklung, Zukunft der Arbeit, Wirtschaftsförderung, Sicherheit in der Stadt, Verlust der Nacht – Lichtverschmutzung, gebäudeintegrierte Landwirtschaft, unsichtbare Stadt.

Caroline Kramer (*1961), Univ.-Prof. Dr. phil., Studium der Fächer Geographie und Germanistik an der Ruprecht-Karls-Universität in Heidelberg, Promotion im Bereich Bildungsgeographie, Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Zentrum für Umfragen, Methoden und Analysen (ZUMA) Mannheim (heute GESIS), Habilitation im Bereich Zeitgeographie. Weitere Forschungsschwerpunkte: Stadt- und Bevölkerungsgeographie und Verkehrsgeographie. Seit 2007 Professorin an der Universität Karlsruhe / Karlsruher Institut für Technologie, Institut für Geographie und Geoökologie.



Dietrich Henckel, Charlotte Weber

ZEITEFFIZIENZ UND TRANSPARENZ

Gliederung

- 1 Einführung
 - 2 Das Konzept der Zeiteffizienz
 - 3 Empirie zeitlicher (In)Effizienz
 - 4 Information und Transparenz als Voraussetzung von zeitlicher Effizienz
 - 5 Verteilungsfragen
 - 6 Fazit
- Literatur

Kurzfassung

Wenn man Zeit als knappe Ressource sieht, erscheint die größtmögliche Transparenz über „Zeiten“ als eine zentrale Voraussetzung, um autonom und informiert über das eigene Verhalten entscheiden zu können. Im Sinne der eigenen „Bewirtschaftung“ der Zeit wäre Transparenz eine wesentliche Grundbedingung für (individuelle) Zeiteffizienz. Die Summe (potenzieller) individueller Zeiteffizienz könnte wiederum einen Beitrag auch zu einer kollektiven Zeiteffizienz leisten. Transparenz stellt sich allerdings nicht von alleine her, sondern muss „produziert“ werden. Dies kann man entweder als öffentliche Aufgabe zur Herstellung gleicher Ausgangsbedingungen, als eine Voraussetzung für zeitliche Gerechtigkeit ansehen. Oder man kann Transparenz (Information) ihrerseits als knappes und damit marktfähiges Gut betrachten. Der Beitrag geht auf die Frage von Zeiteffizienz, die Reichweite und vor allem die Grenzen dieses Konzepts ein. In der Forschung und in der planenden Praxis spielt dieses Konzept explizit keine Rolle. Allerdings hat es implizit in alltäglichen planerischen Entscheidungen eine große Bedeutung. Mittlerweile gibt es eine Vielzahl von Instrumenten, um die Möglichkeiten für eine größere Zeiteffizienz zu erweitern. Ein wesentlicher Teil des Beitrages soll – anhand von Beispielen – einen Überblick über das Spektrum dieser Techniken geben.

Schlüsselwörter

Koevolution Mensch und Technik – Individualerfahrung und Systemverhalten – Raumplanung – Gesellschaftsentwicklung – Verkehrswesen – Transparenz – Zeiteffizienz

Time efficiency and transparency

Extended Summary

Everyday experience teaches us that life in some cities is easier to cope with than that in others. This is substantially influenced by differences in the temporal access to and availability of goods and services, and also by differences in information about access and availability. Structural factors, such as opportunities to use available information for autonomous temporal behaviour, are thus decisive.

If time is viewed as a scarce resource – to take an economic viewpoint – then improving temporal autonomy and temporal well-being involves creating conditions that minimise the amount of time that the individual has to involuntarily spend on daily chores.

The relevance of the topic is made clear by analyses of (examples of) temporal inefficiencies (such as, for instance, queues, poor temporal availability, time spent on commuting) or investigations of methods to improve temporal efficiency and transparency in cities. As well as improving structural conditions, the accessibility of the temporality of supplies of goods and service is of decisive importance. Appropriate information (transparency) makes it possible for individuals to temporally adapt in a self-determined fashion and thus to increase temporal autonomy. At the same time issues of justice become evident, dependent on whether the information is available to all or whether there are barriers to access (caused by the price, the way in which the information is provided, or the actors involved).

The paper initially gives an overview of the – limited – concept of temporal efficiency, but argues that this can improve understanding of the city and can allow options for improvement to be identified. Eclectic empirical approaches towards analysing temporal (in)efficiency are presented, the significance of information and transparency as preconditions for temporal efficiency are explained, and the ambivalence of different approaches for creating transparency are discussed.

Keywords

Co-evolution men and technology – personal experience and systemic behaviour – spatial planning – development of society – transportation – transparency – temporal efficiency

1 Einführung

Jeder kennt das Gefühl, dass man in einigen Städten das alltägliche Leben einfacher, schneller, mit weniger Aufwand, also effizienter, organisieren kann als in anderen. Häufig spielt das Ausmaß, in dem Informationen über die zeitliche Verfügbarkeit von Gütern und Diensten angeboten werden und zugänglich sind, eine wesentliche Rolle. Staus, überfüllte Verkehrsmittel, lange Warteschlangen, schwieriger Zugang zu Dienstleistungen sind dabei Ausdruck für mögliche Hemmnisse und Verzögerungen und damit Einschränkungen der zeitlichen Effizienz, die in verschiedenen Räumen, Situationen und Zeiten mit unterschiedlicher Intensität auftreten. Daraus ergeben sich Alltagserfahrungen und intuitive zeitbezogene Vergleiche von Städten, die sich bislang allerdings kaum in empirischer Forschung zum zeitlichen Städtevergleich niederschlagen, obwohl Michael Young dies schon 1988 (Young 1988: 52) als ein Forschungsdesiderat bezeichnet hat.

Zeit wird in diesem Beitrag als knappe Ressource begriffen. Aus dieser Perspektive auf Stadt zu schauen, ist – wie jede dezidierte Betrachtung – natürlich eine Verengung des Blicks, da nur ein Aspekt, auch nur ein Aspekt der zeitlichen Dimensionen von Städten, in den Fokus gerückt wird: Wir glauben jedoch, mit diesem Blick etwas zum komplexen

Verständnis von Städten beitragen zu können und letztlich auch zur Verbesserung der (zeitlichen) Lebensqualität. Die hier eingenommene ökonomische Perspektive zielt nicht auf eine Beschleunigung¹, sondern auf die Reduzierung unfreiwillig für nicht gewünschte Zwecke verbrachter Zeiten. Eine solche Reduzierung und die Erhöhung der Zeitautonomie sehen wir als einen Beitrag zur Erhöhung der Lebensqualität. Daher wollen wir in diesem Beitrag das Konzept der Zeiteffizienz und den Zusammenhang mit zeitlicher Transparenz systematisch entfalten.

2 Das Konzept der Zeiteffizienz

Betrachtet man Zeit aus ökonomischer Perspektive als knappes Gut und stellt damit nicht den Erlebnischarakter, sondern die lineare und messbare Dimension von Zeit in den Mittelpunkt, geht es darum, die knappe Zeit in einer Weise zu „bewirtschaften“, dass möglichst wenig Zeit für *nicht intendierte Zwecke* genutzt werden *muss*.² In diesem Sinne könnten Wartezeiten aller Art, Verzögerungen, zeitliche Zugangsbarrieren als Verursacher zeitlicher Ineffizienz angesehen werden. Bezogen auf städtische Dienste geht es um folgende Aspekte: „The first important aspect is the time to get access to the provider of a service and the second aspect is the time it takes to get the service done“ (Henckel/Herkommer 2009, zitiert nach der englischen Version).

Zeiteffizienz als ein ökonomisches Konzept zielt auf die Maximierung von Optionen in einer gegebenen Zeit oder die Minimierung des erforderlichen Zeiteinsatzes für einen gegebenen Bereich von Optionen, ganz im Sinn des ökonomischen Prinzips. Die Reichweite potenzieller Optionen hängt ab von der räumlichen Organisation, den institutionellen Rahmenbedingungen, den technologischen Möglichkeiten und anderen, häufig lokal spezifischen Bedingungen – die Nähe zu den „constraints“ (Einschränkungen) im Sinne Hägerstrands (1970) ist offensichtlich. Abhängig von diesen unterschiedlichen Rahmenbedingungen sind jeweils unterschiedlich effiziente Lösungen auf der Basis individueller Entscheidungen möglich. Innerhalb des gegebenen Rahmens entscheidet der Einzelne, wie verfügbare Optionen genutzt werden. Die Rahmenbedingungen können Effizienz begünstigen oder erschweren. Ob jemand die Potenziale für zeitliche Effizienz auch tatsächlich nutzt, bleibt aber das Ergebnis individueller Entscheidungen. Eine zentrale Rahmenbedingung zum Erreichen / zur Förderung zeitlicher Effizienz ist die Kenntnis über die zeitliche und räumliche Struktur und Verfügbarkeit der Optionen, also zeitliche und räumliche Transparenz. Damit ist die Verfügbarkeit und einfache Zugänglichkeit von Informationen über die Strukturen der Stadt gemeint, die es den Stadtbürgern ermöglicht, informiert zu handeln.

1 Also durchaus anders als von Karl Marx erwartet: „1.1. Im Kapitalismus wird Ökonomie der Zeit nicht benutzt zur Verkürzung der Arbeitszeit, sondern zur Steigerung der Produktion“.

2 Eine solche Effizienzbetrachtung könnte leicht als ein Plädoyer für Smart-City-Konzepte gedeutet werden, denn diesen Konzepten liegen weitreichende Effizienzvorstellungen zugrunde (z. B. Konieczek/Naeth 2016). Die mit allen Smart-City-Konzepten verbundene Verfügbarkeit einer Vielzahl von Daten (Big Data) ermöglicht teilweise auch eine Verbesserung der Voraussetzungen für zeitliche Effizienz, auch wenn selten explizit von den zeitlichen Dimensionen die Rede ist. Es wäre eine lohnende Erweiterung, die Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen expliziter Zeiteffizienz und Smart-City-Ansätzen genauer auszuleuchten.

Lediglich auf Effizienz zu achten, garantiert aber noch nicht die Lösung von Problemen sozialer Selektivität, also der Verteilung von Chancen innerhalb unterschiedlicher Rahmenbedingungen. Daher sind Entscheidungen über die Gestaltung der Rahmenbedingungen und über die institutionelle Struktur politische Entscheidungen mit weitreichenden Folgen für die zeitliche Verteilung und die Optionalität individueller Zeiteffizienz (vgl. Henckel/Thomaier 2016) und berühren damit auch die Frage nach der zeitlichen Gerechtigkeit unterschiedlicher Arrangements.

Eines der zentralen Probleme des Konzepts der Zeiteffizienz ist die Differenzierung zwischen individueller und kollektiver Zeiteffizienz. Dafür sind verschiedene Gründe maßgeblich:

- > Es können konfligierende Zeitinteressen bestehen, wenn die Erhöhung der Zeiteffizienz des einen auf Kosten ihrer Reduzierung des anderen geht. Dann sind implizite oder explizite Prioritätsentscheidungen erforderlich.
- > Wenn keine Transparenz besteht, kann ein unkoordiniert gleichgerichtetes Verhalten zu einer Verschlechterung der Situation führen. (Dabei kann ein unkoordiniert gleichgerichtetes Verhalten u.U. auch durch bestimmte Formen der Erhöhung der Transparenz ausgelöst werden, z.B. kann die Information über Stauzonen ohne geeignete Ausweichrouten zu einer Verlagerung des Staus führen, wenn folglich alle Verkehrsteilnehmenden auf die gleiche alternative Route ausweichen.)

Die Aggregation von individueller Zeiteffizienz führt also nicht zwangsläufig zu kollektiver Effizienz. Dennoch könnte die (fiktive) Summe der „nutzlos“ – im Sinne von unfreiwilliger, nicht intendierter Zeitnutzung – verbrachten Zeit als ein Indikator für die zeitliche Ineffizienz (einer Stadt) angesehen werden, sodass unterschiedlicher Zugang zu Dienstleistungen und damit unterschiedliche soziale und räumliche Verteilungen zeitlicher Zugangschancen eine entscheidende Rolle für die Bewertung spielen.

Maßnahmen zur potenziellen Erhöhung der Zeiteffizienz können unterschiedlicher Art sein – planerisch-strukturell, organisatorisch, substitutiv oder informationell (vgl. Tabelle 1).

Die Möglichkeiten, die zeitliche Effizienz von Städten zu verbessern, sind vielfältig und sollen im Folgenden kurz systematisiert, vor allem aber mit praktischen Beispielen illustriert werden:

- > Alle städtebaulichen und infrastrukturellen Maßnahmen, die darauf zielen, Zugänglichkeit zu erhöhen – dazu gehören mithin Netzkonzeptionen des Verkehrs, insbesondere des öffentlichen Nahverkehrs. Ein eindrucksvolles Beispiel für eine solche Veränderung wären Planungen in Paris, das radial auf die Innenstadt ausgerichtete schienengebundene Verkehrsnetz um eine Ringlinie zu ergänzen,³ um die

3 Die Autoren meinen, einen Hinweis auf eine solche Planung gelesen zu haben, konnten das aber nicht verifizieren.

Erschließung großräumig zu verbessern. Aber auch Standortstrategien und -konzepte zur Standortverteilung öffentlicher und/oder privater Dienstleistungsinfrastruktur, also der kommunalen Planer, der Planer von Infrastrukturbetreibern sowie der Planer der Privatwirtschaft, sind in diesem Zusammenhang zu nennen.

- > Organisatorische Maßnahmen zur Vereinfachung des Zugangs und/oder zur Beschleunigung der Bereitstellung und Abwicklung von Dienstleistungen. In diesen Kontext gehören u.a. Priorisierungen (z.B. Busspuren oder andere Bevorrechtigungen) oder alle Formen einer effizienten Organisation von Warteschlangen. Häufig sind hiermit allerdings erhebliche Umverteilungswirkungen oder trade-offs zwischen verschiedenen Zielen verbunden. Zu den organisatorischen Maßnahmen gehören auch Beschleunigungen von Genehmigungsregeln (z.B. bei Bauanträgen (Henckel 2006)).
- > Koordinatorische Maßnahmen und Synchronisierungen, die beispielweise darauf zielen, die Abwicklung unterschiedlicher Aktivitäten zu erleichtern. Die Integration von öffentlichen Dienstleistungen im Sinne einer one-stop agency oder die Koordination von Zeiten privater Dienstleistungen (Öffnungszeiten) untereinander oder zwischen öffentlichen und privaten Dienstleistungen können in dieser Weise interpretiert werden.
- > Maßnahmen zur Bereitstellung von Substitutionsmöglichkeiten, die darauf zielen, notwendige Ko-Präsenz, die bei vielen Dienstleistungen bislang üblich war, durch Telekommunikation zu ersetzen, um Wege und Wartezeiten zu vermeiden. Dazu gehören Angebote des e-government, die es ermöglichen, bislang nur durch persönliche Anwesenheit durchzuführende Aufgaben über das Internet zu erledigen. Beispiele dafür können die Einreichung von Anträgen aller Art sein (z.B. Anmeldung auf dem Einwohnermeldeamt, Kreditanfragen, Telekonferenzen).
- > Maßnahmen zur Erhöhung des Informationsniveaus und der Transparenz als Voraussetzung der individuellen Umsetzung von Zeiteffizienz. Ein höheres Niveau der Information über die zeitliche Struktur von Angeboten oder ihre aktuelle Performance erlaubt es, das eigene Verhalten – u.U. sogar kurzfristig – an die spezifischen Situationen anzupassen und damit „Zeitverluste“ zu vermeiden (z.B. Umfahrung von Staus, Wechsel des Weges bei Ausfall öffentlicher Verkehrsmittel, Wahl eines anderen Dienstleisters).

Auch wenn wir uns in diesem Beitrag vor allem auf die (In)Effizienz des alltäglichen städtischen Lebens konzentrieren, ist das Konzept durchaus in unterschiedlicher zeitlicher Reichweite zu denken: Unfreiwillige Wartezeiten auf einen Arzttermin, einen Studienplatz, eine Baugenehmigung, die längeren Dauern von Handlungen aufgrund der Gegebenheiten räumlicher Strukturen können als sehr unterschiedliche Beispiele von zeitlichen Ineffizienzen über längere Perioden angesehen werden. In diesem Sinne sind in Tabelle 1 die Maßnahmen auch in kurz- und langfristig differenziert.

Zeitliche Effizienz und Transparenz sind eng verknüpft mit den ökonomischen Konzepten der externen Effekte und der Gütertheorie. In der klassischen Gütertheorie werden die Güter danach kategorisiert, ob eine Rivalität im Konsum besteht (der Konsum

	Langfristig	Kurzfristig
Planerisch, strukturell	Ausbau/Veränderung von Infrastrukturnetzen Flächennutzungsstrategien Standortstrategien und -konzepte	
Organisatorisch	Priorisierungen (Busspuren, congestion charges, Mindestbesetzungen von Fahrzeugen, fast lanes, special access rules, automatisierte Geschwindigkeitsregulierung) Warteschlangenorganisation, Anmeldesysteme, Zeitfensterregelungen zeitbasierte Preise zeitbasierte Entscheidungsregeln bei Anträgen (z. B. Bauanträge)	Warteschlangenorganisation automatisierte Geschwindigkeitsregulierung
Substitutiv	Substitution von Ko-Präsenz durch Telekommunikation, Onlinedienste, holographische Telekonferenzen	Ausweichrouten
Informationell	Veröffentlichung der Strukturen (Pläne, Fahrpläne, Standortstrategien bzw. deren Umsetzung)	Bereitstellung aktueller Informationen auf Portalen, in Apps

Tab. 1: Maßnahmentypen zur Erhöhung der (potenziellen) Zeiteffizienz – Beispiele /Quelle: Eigene Zusammenstellung

des Gutes durch den einen schließt den Konsum durch den anderen aus) oder nicht und ob das Ausschlussprinzip (nur wer i. d. R. durch Entrichtung des Preises zugangsberechtigt ist, bekommt das Gut) anwendbar ist (oder angewendet wird) oder nicht (vgl. z. B. Mankiw 2004: 247). Maßnahmen zur Ermöglichung von Zeiteffizienz können

	Rivalitätsprinzip gültig	Rivalitätsprinzip nicht gültig
Ausschlussprinzip gültig	<p><i>Private Güter</i></p> <p>Privat angebotene Dienstleistungen bei Überlastung (z.B. Motorradzubringerdienste zum Flughafen, Hubschrauberpendeln, „privatisierte“ Zeitslots in Bürgerämtern, Carsharing-Angebote, wenn nicht ausreichend Wagen zur Verfügung stehen)</p>	<p><i>Clubgüter</i></p> <p>Privat angebotene Verbesserung ohne Überlastung (z.B. private Informationsdienste; Apps, die man abonnieren kann; Carsharing-Angebote, wenn ausreichend Wagen zur Verfügung stehen)</p>
Ausschlussprinzip nicht gültig	<p><i>Allmendegüter</i></p> <p>Öffentlich angebotene Dienstleistungen mit Überlastung (z.B. Termine in Bürgerämtern, die erforderlich sind, von denen niemand ausgeschlossen werden kann, bei denen die Knappheit der Termine aber zu Rivalität und damit deutlichen Verzögerungen führt)</p>	<p><i>Öffentliche Güter</i></p> <p>Öffentlich angebotene Dienstleistungen ohne Überlastung (z.B. Termine im Bürgeramt mit ausreichend Zeitslots, Teledienstleistungen, öffentlich bereitgestellte Apps)</p>

Tab. 2: Gütertypologie und Maßnahmen zur Förderung der Zeiteffizienz / Quelle: Eigene Darstellung auf der Basis von Mankiw 2004: 247

im Sinne der Güterklassifikation als Güter interpretiert werden, die je nach Perspektive oder Bereitstellung alle Typen der Klassifikation (privates Gut, öffentliches Gut, Allmendegut, Clubgut) durchlaufen können. Das „Gut“, das bereitgestellt wird, ist also die Ermöglichung von Zeiteffizienz durch die Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen. Je nach Art der Bereitstellung und Typ dieser Maßnahmen können sie in der Gütertypologie unterschiedlich eingeordnet werden (Tabelle 2).

Maßnahmen zur Erhöhung der Zeiteffizienz sind jeweils:

- > Ein öffentliches Gut, wenn Güter und Dienste bzw. Rahmenbedingungen einschließlich Information öffentlich bereitgestellt werden und es keine Zugangsbar-

rieren und keine Wartezeiten gibt – ein öffentliches Straßennetz ohne Stau oder kurzfristige und verlässliche Termine in Bürgerämtern sowie frei verfügbare Informationen über zeitliche Strukturen sind hierfür Beispiele.

- > Ein privates Gut, wenn es privat erstellte Sonderformen gibt, die nur durch Zahlung genutzt werden können – eine private Autobahn ohne Stau könnte ein Beispiel sein, die Nutzung privater Zubringerdienste zum Flughafen (Motorradzubringer) oder der Verkauf von Bürgeramtsterminen auf dem Schwarzmarkt (wie es in Berlin zeitweise üblich war (Beitzer 2015)) sowie die kostenpflichtige Bereitstellung von zeitlichen Informationen. Kostenpflichtige überlastete Hotlines sind ein anderes Beispiel.
- > Ein Allmendegut, wenn das Ausschlussprinzip nicht angewendet wird, es aber Zugangsbarrieren zeitlicher Art oder Überlastungen gibt – öffentliche Straßen mit Stau oder notwendige, aber schwer verfügbare Termine in Bürgerämtern in Berlin sind hierfür Beispiele.
- > Ein Clubgut, wenn die Güter und Dienstleistungen privat bereitgestellt werden, man dafür einen Grundbetrag (und evtl. noch nutzungsabhängige Gebühren) bezahlen muss, es aber keine weiteren Zugangsbarrieren und keine Wartezeiten gibt – dafür können private Autobahnen ohne Stau, Carsharing-Dienste mit einem großen Wagenpool, bezahlpflichtige Apps sowie viele Sonderformen⁴ zusätzlicher Dienste – wie etwa bezahlpflichtige Infodienste – als Beispiele angesehen werden.

3 Empirie zeitlicher (In)Effizienz

In seinem Aufsatz „Austerity“ formuliert Tony Judt (2014) in einem völlig anderen Kontext folgenden Satz: „Moralische Ernsthaftigkeit in der Politik ist wie Pornographie – schwer zu definieren, aber man erkennt sie auf Anhieb“ (Judt 2014: 38). Diese Sentenz lässt sich auch auf zeitliche Ineffizienz anwenden, sie ist schwer zu definieren (und zu messen), aber in der Regel leicht zu erkennen. Eine entscheidende Voraussetzung für die Nutzbarkeit des Konzepts ist jedoch eine Operationalisierung. Wenn es gelänge, Indikatoren für zeitliche Effizienz oder Ineffizienz zu entwickeln, würde das Vergleiche möglich machen zwischen Personen, Gruppen, räumlichen Einheiten (Ländern, Städten, Stadtteilen) oder institutionellen Rahmenbedingungen.

In dieser Richtung wären etwa Indikatoren für Zeitverluste z.B. im städtischen Verkehr, die Dauer für die Bereitstellung einer Genehmigung/eines Dokuments (Pass, Baugenehmigung etc.) oder die Dauer täglicher Verpflichtungen (wie auch immer abgegrenzt) im Sinne des nicht intendierten und fremdbestimmten Einsatzes eigener Zeit für gewünschte und notwendige Aktivitäten im Vergleich zwischen Städten ein lohnender Ansatz, um unterschiedliche Zeitbeanspruchung und die Erzeugung von

4 Vieles von dem, was Graham/Marvin (2003) als premium network spaces bezeichnen, könnte hier subsumiert werden.

Zeitstress zu erfassen. Als tägliche außerhäusliche Verpflichtungen können u.a. Pendelzeiten, notwendige Einkäufe, die erforderliche Nutzung öffentlicher oder privater Dienstleistungen, außerhäusliche Mahlzeiten und die Möglichkeiten, verschiedene Pflichten zu verknüpfen (Wegekettten), angesehen werden. Zu vermuten ist, dass die täglichen Verpflichtungen in ihrer Dauer erhebliche Unterschiede zwischen Städten aufweisen – und innerhalb von Städten zwischen verschiedenen sozialen Gruppen und Teilträumen. Eine systematische Operationalisierung und empirische Fundierung wäre auch ein Beitrag zu der von Michael Young schon 1988 geforderten vergleichenden Analyse der „time prints“ (Young 1988: 52) von Städten.⁵

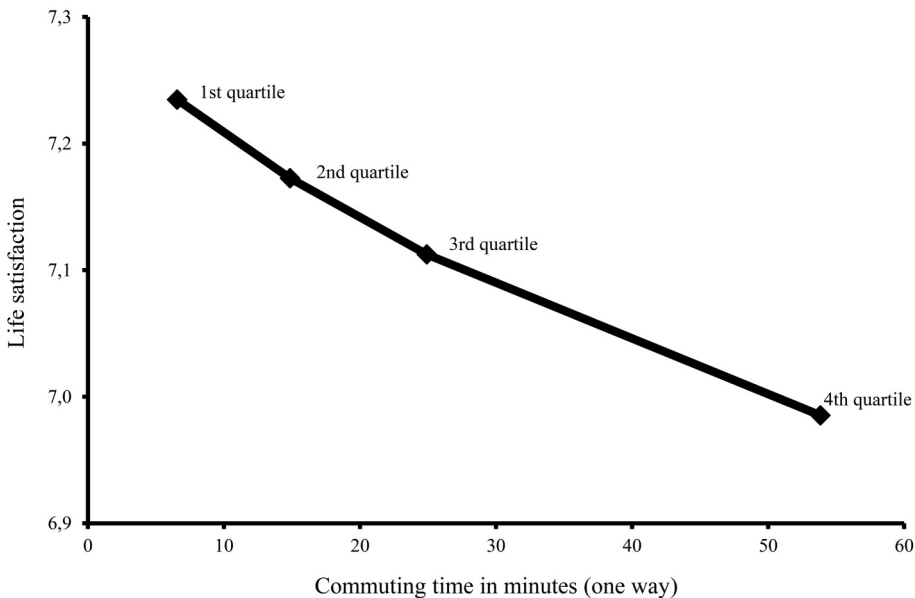


Abb. 1: Pendelzeiten und Lebenszufriedenheit / Quelle: Stutzer/Frey 2004: 32

Der Vergleich der Dauer täglicher Verpflichtungen zwischen Städten könnte ein Indikator sein für die Effizienz der zeitlichen Organisation einer Stadt, die Synchronizität öffentlicher Rhythmen, die Möglichkeiten, öffentliche und private Rhythmen zu synchronisieren und die individuellen täglichen Verpflichtungen effizient zu organisieren, also verschiedene Aufgaben zu koordinieren. Dabei geht es um einen Vergleich der absoluten Größen zwischen den Vergleichsparametern, um die Unterschiede zu beschreiben. Allerdings sind die Unterschiede bedingt durch unterschiedliche Rahmen-

⁵ Diese Forderung geht viel weiter als der erste und verdienstvolle Vergleich von Levine (1997) von unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Städten – gemessen anhand von drei Indikatoren: Der Ganggeschwindigkeit von Fußgängern im Zentrum – der Ganggenauigkeit von Uhren im öffentlichen Raum und der Dauer der Abwicklung einer Standarddienstleistung (Verkauf einer Briefmarke). Die Indikatoren liegen auf völlig unterschiedlichen Ebenen und dürften auch für das heutige Stadtleben teilweise nur noch von geringer Bedeutung sein.

bedingungen – infrastrukturelle Ausstattung, Organisation öffentlicher Dienstleistungen, institutionelle Rahmenbedingungen, finanzielle Ausstattung –, die bei einer Bewertung in Rechnung gestellt werden müssen, insbesondere, wenn aus dem Vergleich Schlussfolgerungen für die Übertragung von Strukturen genutzt werden sollen.

Auch wenn die Empirie in dieser Hinsicht nicht sehr breit ist, gibt es eine Vielzahl von Einzeluntersuchungen mit zumindest indirekten Hinweisen auf zeitliche Lebensqualität bzw. deren Mangel. Diese empirischen Hinweise beziehen sich vor allem auf das Ausmaß der „ungewünschten“ Zeitnutzung, also fremdbestimmter Zeiten. Empirische Vergleiche von Pendelzeiten und der Lebenszufriedenheit der Pendler (vgl. Abbildung 1) (Stutzer/Frey 2004; Woolsey 2008), Stauzeiten (TomTom International BV 2016⁶; Inrix 2015a, b) sowie Stauzeiten (vgl. Abbildung 2) und ökonomische Verluste (Oxford Economic Forecasting 2005), Verspätungen bei unterschiedlichen Verkehrsmitteln und Wartezeiten sind übliche Beispiele.

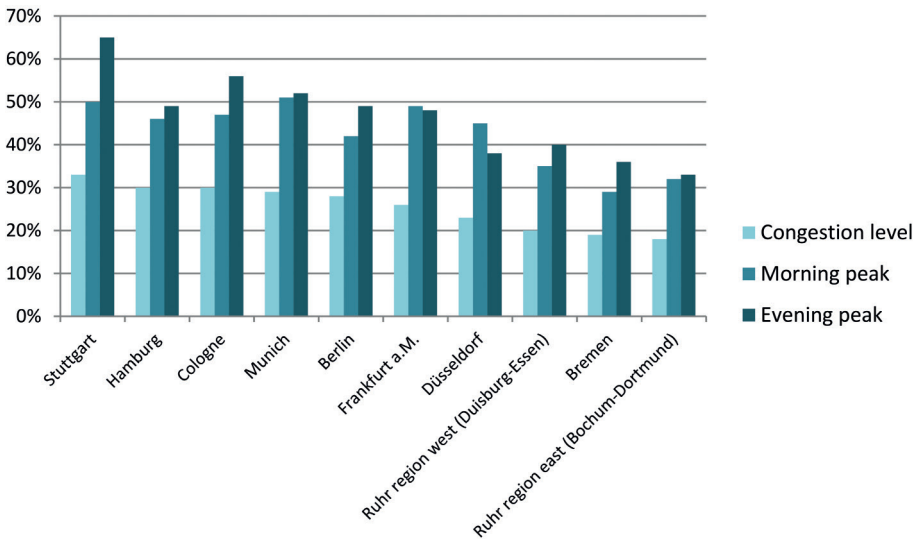


Abb. 2: Wegezeitverlängerung durch Stauzeiten in deutschen Städten / Quelle: Eigene Darstellung nach TomTom International BV (2016)

Offenkundig wird aber gerade die mit Mobilität verbrachte Zeit immer häufiger durch die Verfügbarkeit mobiler Kommunikations- und Arbeitsgeräte (Smartphone, Tablet etc.) intensiv für andere Zwecke genutzt. Mobilitätszeit wird damit zwar polyvalent, die Nutzung für Arbeit, Ablenkung, Vergnügen etc. kann sicherlich als ein Gewinn an Optionen und auch als Option für eine effizientere Nutzung der Zeit interpretiert wer-

6 TomTom bietet einen Überblick über die Verlängerung der Reisezeiten im Vergleich zu einer Situation freien Verkehrsflusses für Städte weltweit. Für die vertretenen deutschen Städte siehe Abbildung 2.

den.⁷ Gleichwohl erscheint uns das eher als eine „second best“ Lösung, insofern als eine geringere Mobilitätszeit das eigentliche Ziel wäre und es sich eher um eine (effiziente) Anpassung an eine im Kern nicht effiziente Situation handelt. Dass es auch Sondersituationen gibt, in denen die – auch verlangsamte – Mobilität zum erwünschten Nebeneffekt wird, hat beispielsweise in den 1970er Jahren die Werbung eines französischen Autokonzerns für gute (wohnzimmerähnliche) Ausstattung mit der Parole „enfin seul“ (endlich allein) zum Ausdruck gebracht. Überspitzt formuliert: Die Zeit im Stau wird zur spezifischen eigenen Zeit, in der man frei ist von den Anforderungen des Berufs und der Familie und ungestört den eigenen Gedanken nachgehen oder die eigene Musik hören kann (vgl. Kramer 2005).

Allerdings wird diese Art von Daten – soweit wir wissen – bislang nicht in systematischer und in vergleichender Weise verknüpft. Ein erster Ansatz, die notwendigen Zeiten in einer Stadt etwas umfassender auf der Basis infrastruktureller Ausstattung zu analysieren, ist eine Studie für London: „While existing explanations of time squeeze locate the problem in the realm of individual choice, the evidence presented here suggests that choice is contingent upon material context, institutional regime and moral climate. None of these spheres function in isolation. Rather, the impact of these combined structures cut across all dimensions of time-space co-ordination. Moreover, they may at any one time be enabling or constraining where co-ordination necessarily implies both spacing and timing (as a function of time – space – matter) and differential resource entitlement determines the everyday infrastructure actually available. What this demonstrates is the closely bound nature of spatial arrangement and temporal ordering (of ‘work’ and ‘life’)“ (Jarvis 2005: 150).

Ein Vergleich mit dem Konzept der Studie von Goodin/Rice/Parpo et al. (2008) zur discretionary time (dem eigenen Ermessen unterliegende Zeit) bietet sich an. Sie baut auf dem Konzept der „kombinierten Ressourcenautonomie“ („combined resource autonomy“) auf, die neben einer Geld- eine eigenständige Zeitkomponente enthält. Goodin bietet als Kriterium für das zeitliche Existenzminimum die Kategorie „notwendige Zeit“ und als Wohlstandsindikator diejenige der „discretionary time“ an (Mückenberger 2011: 9 f.); allerdings geht es bei dieser Analyse darum, die Wirkungen des Sozialsystems eines Staates auf die potenziell verfügbare eigene disponible Zeit zu untersuchen. Räumliche Aspekte, die hier eine besondere Rolle spielen, werden nicht berücksichtigt (vgl. Henckel/Thomaier 2016). Die Zeitwohlstandsüberlegungen von Mückenberger (2011: 6) liegen hier viel näher: „Zeitwohlstand verstehe ich als zeitliche Komponente von Lebensqualität; und Zeitpolitik als eine zweite Stufe sozialstaatlicher Politik, die – neben (nicht etwa anstatt) der Sicherung und Erhöhung materiellen Wohlstandes – der Sicherung und Erhöhung des Zeitwohlstandes gilt.“ Und weiter: „Für die Konkretisierung einer normativen Zielbestimmung von ‚Zeitwohlstand‘ sind

7 Die Umwandlung von „nutzloser“ (ineffizient genutzter) Zeit in sinnvolle (effizient genutzte) Zeit durch technologische Entwicklungen (v. a. Smartphone) beschreiben Hassan/Purser (2007: 82): „New media, though, do more than just liberate or extend our capacities from fixed bases. Research suggests that the locational flexibility offered by mobile phones and mobile computing enables some people to turn previously “dead time” and offline space – for instance waiting for the bus – into “useful” periods, enabling especially informational workers to pack in more activities and intensify their existing networks“. Hier wird auch eine Ambivalenz im Hinblick auf Beschleunigung und Intensivierung sichtbar.

negative Indikatoren zu finden, welche die Beschränkung von Zeitwohlstand bestimmen, wenn der individuelle oder kollektive Zeitgebrauch 1. nicht der Selbstbestimmung unterliegt, sondern fremdbestimmt wird; 2. mit einer systematischen Entwertung der Zeit einhergeht [...]; 3. strukturell ungleich zwischen Personengruppen – insbesondere zwischen beiden Geschlechtern – verteilt ist, also mit Diskriminierung einhergeht.⁸ Positive Indikatoren konkretisieren die Beförderung von Zeitwohlstand, wenn der individuelle und kollektive Zeitgebrauch; 4. die Möglichkeit zu einem selbst gewählten kulturellen Eigenwert aufweist [...]; 5. Spielräume gemeinsamer Zeiten für Tätigkeiten und Erfahrungen erlaubt, die nur oder besser gemeinsam mit anderen [...] gemacht werden können“ (Mückenberger 2002: 138 zit. nach Mückenberger 2011: 11). Die Anschlüsse an das Konzept der Zeiteffizienz bzw. Zeiteffizienz sind offenkundig.

Da zeitliche Ineffizienz einen großen Einfluss auf die Lebensqualität hat, erscheint es dringlich, die empirische Fundierung ihrer Erfassung voranzutreiben.

4 Information und Transparenz als Voraussetzungen von zeitlicher Effizienz

In Tabelle 1 wurden unterschiedliche Maßnahmen zur Förderung zeitlicher Effizienz vorgestellt. Eine Klasse von Maßnahmen sind solche informationeller Art, also die Erhöhung des Informationsniveaus über zeitliche Strukturen, um das eigene Verhalten entsprechend kurz- und/oder langfristig anpassen zu können. Wenn zeitliche Effizienz also als Option anzusehen ist, für deren Nutzung die Stadt günstige Bedingungen/Voraussetzungen schaffen sollte, ist *eine* wesentliche Voraussetzung für individuelle und kollektive Zeiteffizienz die informationelle Transparenz (im Sinne einer Markttransparenz) zur Verfügbarkeit, Zugänglichkeit, Inanspruchnahme etc. von Gütern und Dienstleistungen.

Eine solche Herstellung von Transparenz ist im Grundsatz schon immer eine städtische Aufgabe und ein städtisches Ziel gewesen. Alle Formen von Fahr- und Stundenplänen, Bekanntmachungen von Öffnungs- und Servicezeiten etc. sind Beispiele dafür.⁹ Häufig aber ist die Bereitstellung von Informationen sehr selektiv, weil es auch darum geht, welche Information geteilt werden sollen und wofür gerade keine Transparenz erzeugt werden soll.¹⁰ Von entscheidender Bedeutung ist allerdings, dass mittlerweile immer mehr technische Möglichkeiten zur Verfügung stehen, die Transparenz mit relativ geringen Mitteln deutlich zu erhöhen (vgl. Tabelle 3 und Abbildung 3).

8 Auch beschränkende Rahmenbedingungen können, indem sie für Transparenz und Kalkulierbarkeit sorgen und damit von individuellen Entscheidungsnotwendigkeiten entlasten, zum Zeitwohlstand beitragen. Hier geht es jedoch um die Sicherstellung bzw. ungewollte Einschränkung von Zeitautonomie.

9 Darunter liegen zusätzliche Transparenzanforderungen bezüglich der Gestaltung der Zeitstrukturen (z. B. wer legt auf welcher Basis die Zeiten fest, welche Berücksichtigung finden Bürgerwünsche?).

10 Die Zeiten für das Eintreffen von Notrufen sind hierfür ein Beispiel (Henckel/Thomaier et al. 2013). Ein anderes ist die Rücknahme der Pünktlichkeitsanzeigen der DB, weil die Performance sehr weit von der Zielmarke entfernt lag.

Transparenz kann sich dabei auf unterschiedliche Aspekte beziehen:

- > Die Art, der Umfang, die räumliche und zeitliche Verteilung der Bereitstellung eines Gutes oder einer Dienstleistung. Hierbei handelt es sich um strukturelle und längerfristig gültige Informationen über die Bereitstellung und ihre (übliche) zeitliche Struktur. Es geht also um die dauerhafte und „durchschnittliche“ Information zur Etablierung von Verlässlichkeit und Routinen.
- > Die Performance in der Bereitstellung einer Dienstleistung. Hier geht es um operative und kurzfristige Informationen über den Status des Dienstes (Verfügbarkeit, Verzögerungen, Substitute etc.), die kontinuierlich zur Verfügung gestellt werden, sodass individuelle Anpassungsleistungen zeitlicher Art sofort möglich sind.

Beide Arten der Transparenz, der Informationsbereitstellung eröffnen unterschiedliche Anpassungsstrategien in der Nutzung der Güter und Dienstleistungen, vor allem bezogen auf die zeitliche Perspektive der Anpassungsmöglichkeiten.

Die Verfügbarkeit der Information ist allerdings selbst ein knappes Gut, über dessen Bereitstellung entschieden werden muss: Wer stellt die Information zu welchen Kosten zur Verfügung und wer muss die Kosten tragen? Handelt es sich um Informationen der öffentlichen Hand, die kostenlos zur Verfügung gestellt werden, oder um privatwirtschaftlich bereitgestellte und kostenpflichtige Informationen? Die Selektivität von Transparenz hat weitreichende Konsequenzen für die Verteilung (potenzieller) Effizienz und damit für eine zeitliche Verteilungsgerechtigkeit. Da die Bereitstellung von Information Kosten verursacht, ergibt sich die ökonomische Frage, welches Ausmaß an Transparenz wünschenswert und (ökonomisch) sinnvoll und möglich ist.

Neben der Verfügbarkeit der Information ist auch die Chance potenzieller Nutzer, die Informationen in Anspruch nehmen zu können, zu berücksichtigen. In dem Maße, wie die technischen (Verfügbarkeit von Smartphones) und intellektuellen (Fähigkeiten, die Geräte zu bedienen, Zugang zu den Informationen zu finden und sie auch interpretieren zu können) Voraussetzungen ungleich verteilt sind, ergeben sich zusätzliche Selektivitäten in der potenziellen Zeiteffizienz – und damit weitere Gerechtigkeitsfragen.

In etlichen Städten gibt es mittlerweile öffentliche Anzeigen über die Durchflussgeschwindigkeit des Straßennetzes oder zumindest Angaben zu Stauzonen.

Durch die technologischen Entwicklungen der letzten Jahrzehnte, die weite Verbreitung von Smartphones, die automatische Generierung von Daten im Prozess der Bereitstellung von Gütern und Diensten sowie die Entwicklung entsprechender Programme zur Analyse und Bereitstellung der Daten (Apps) sind kurzfristige Informationen über den Status eines Dienstes (Verzögerungen von Zügen, Ausfall, Staus) und eventuelle Substitutionsmöglichkeiten (alternative Routen oder Verkehrsmittel) verfügbar, sodass man unmittelbar sein Verhalten anpassen, die zeitliche Effizienz – trotz negativer Bedingungen – relativ verbessern kann.

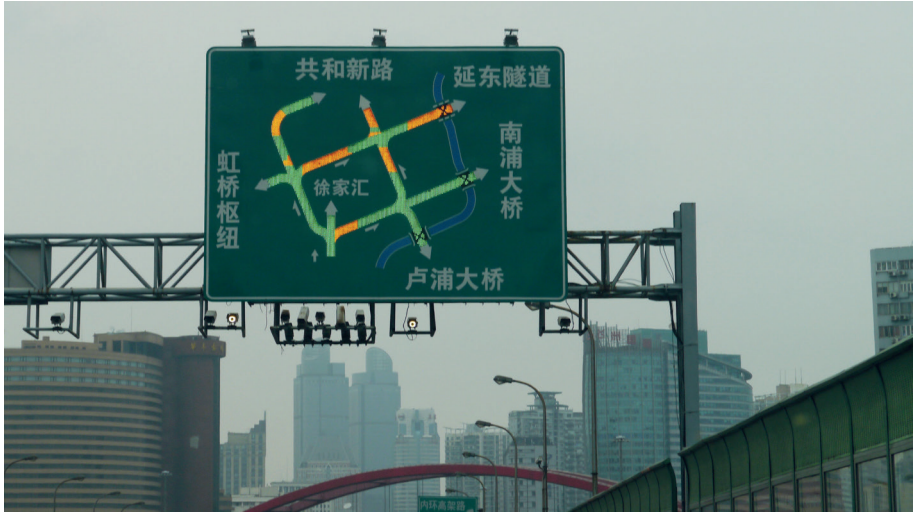


Abb. 3: Anzeigen zur jeweils aktuellen Belastung des Schnellstraßennetzes in Shanghai / Quelle: Eigenes Foto

Das mögliche Ausmaß der Transparenz wird von verschiedenen Seiten begrenzt:

- > Verfügbarkeit der Daten: Viele Daten werden nicht erhoben und/oder nicht verarbeitet.
- > Öffentliche Bereitstellung der Daten: Daten sind nicht öffentlich zugänglich (auch nicht für Forschung) aus Datenschutz- oder Sicherheitsgründen (z. B.: vergleichbare Daten wie für den Notruf sind auch für die Polizei verfügbar, werden aber nur intern genutzt) oder aus Gründen von Geschäftsgeheimnissen und Wettbewerbschutz. Nur wenige Städte stellen systematisch Erreichbarkeitsdaten zur Verfügung.
- > Aufwand der Datenbereitstellung: Die Erhebung, Aufbereitung, Analyse und Bereitstellung der Daten ist selbst ein kostenträchtiges Unterfangen. Insofern ist auch zu klären, in welchem Verhältnis der Aufwand für die Bereitstellung im Verhältnis zu den Erträgen der Nutzung dieser Daten stehen – und wie Kosten und Nutzen verteilt sind oder verteilt sein sollten.

Das Ausmaß von Transparenz dürfte daher für verschiedene Daten seinerseits ein Feld intensiver Auseinandersetzungen und Interessenkonflikte sein, weil es um Eigentums- und Nutzungsrechte an Daten, um unterschiedliche Vorstellungen, was öffentlich zugängliche Information sein sollte und was nicht, und um Fragen der Kostenträgerschaft geht.

Selbst wenn Transparenz eine wichtige Voraussetzung für zeitliche Effizienz ist, ist trotz der „Euphorie der Sichtbarkeit“ (Holert 2000: 19) auch ihre Ambivalenz in Rechnung zu stellen: Transparenz kann – etwa bei einem Stau – zur Verlagerung des Problems führen. Wenn beispielsweise jeder individuell gleich handelt, um seine Zeiteffizienz zu steigern, wird kollektiv der Stau verlagert; die Verfügbarkeit mehrerer Apps mit widersprüchlichen Informationen kann die Entscheidungsfähigkeit behindern.

	Langfristig	Kurzfristig
Strukturell	<ul style="list-style-type: none"> > Chronotopkarten (für Systeme) > Erreichbarkeitsanalysen für London (Atos/Ptal - Transport for London 2010a, b) > Isochronen für zahlreiche ÖPNV-Systeme weltweit (Mapnificent) > Fußläufige Erreichbarkeit von Angeboten (Walkscore) > Städtische Steuerungszentralen (bei öffentlicher Verfügbarkeit der Informationen)¹¹ 	<ul style="list-style-type: none"> > Systematische Zeit (distanz)anzeigen (Boulevard Peripherique, Paris; Haltestellen) > Anzeigen zu verfügbaren Parkplätzen
Operativ	<ul style="list-style-type: none"> > Fahrpläne, Werkzeuge zur Routenoptimierung > Mapnificent > Walkscore > Städtische Steuerungszentralen, in denen Datenflüsse in Echtzeit zusammenlaufen (urban dash boards) 	<ul style="list-style-type: none"> > Chronotopkarten (für Orte) > Alle Arten von Apps > Systematische Zeitanzeigen > Anzeigetafeln zum Verkehrsfluss in Städten

Tab. 3: Maßnahmen zur Erhöhung der zeitlichen Transparenz / Quelle: Eigene Zusammenstellung

¹¹ Vgl. Kitchin/Lauriault/McArdle (2015).

5 Verteilungsfragen

Mit dem Versuch, die Zeiteffizienz zu erhöhen, sind aufgrund der dafür zu erfüllenden Voraussetzungen zwangsläufig auch Verteilungsfragen verbunden, weil es nur in den seltensten Fällen möglich ist, Verbesserungen für alle gleichzeitig zu erzielen. Selbst eine in der Summe höhere Zeiteffizienz (insgesamt weniger unintendiert verbrachte Zeit) dürfte mit räumlichen und sozialen Selektivitäten verbunden sein (Tabelle 4). Diese Selektivität kann unterschiedlich entstehen, nämlich:

- > intendiert, wenn systematisch durch die Art der Maßnahmen bestimmte Gruppen oder Räume bevorzugt werden (dabei muss die Intention nicht immer offenkundig sein oder werden), (vgl. Tabelle 5) oder
- > nicht intendiert, wenn die Bevorzugung/Benachteiligung ein unvermeidbarer Nebeneffekt (struktureller und/oder finanzieller Rahmenbedingungen) ist (vgl. Abbildung 4).

Abbildung 4 zeigt – in Abhängigkeit von unterschiedlichen Schutzklassen – erhebliche Unterschiede in der Erreichung der angestrebten Zielzeit.

Eintreffzeiten der Berliner Rettungswagen nach PLZ-Bereichen

Stand: März 2007

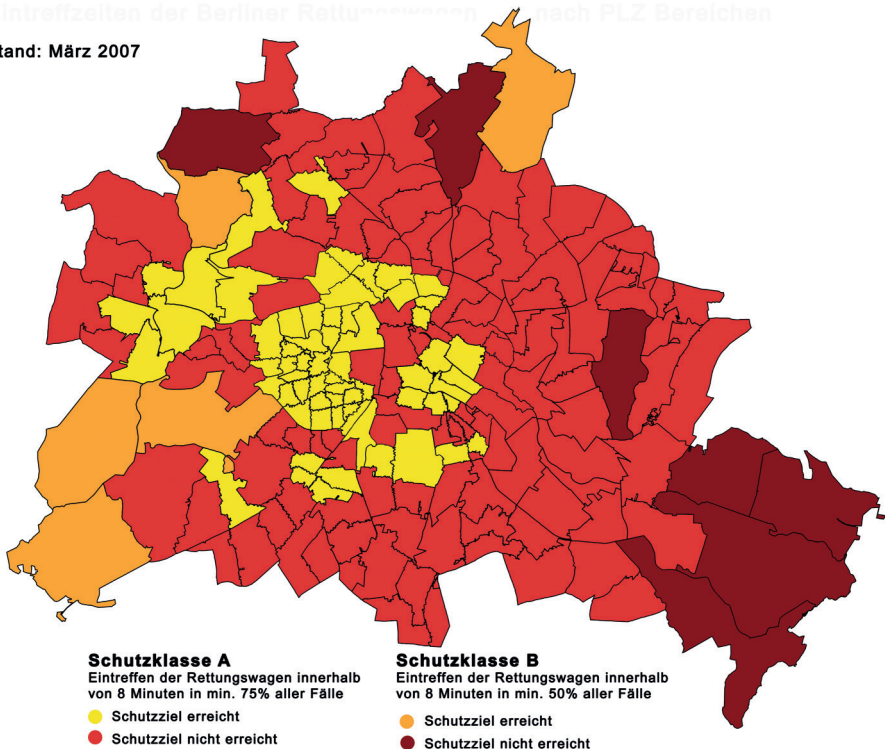


Abb. 4: Eintreffzeiten Berliner Rettungswagen 2007 nach Postleitzahlbezirken / Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Sonderauswertungen der Berliner Feuerwehr aus Einsatzdaten (2006) für das Fachgebiet Stadt- und Regionalökonomie.

Als sozial selektiv kann immer der Kauf von „Extraeffizienz“ angesehen werden: Expresszüge London Airports, Hubschrauberpendeln, Motorradtaxis Paris, software sorted geographies (Graham 2004). Alle Formen der räumlichen Veränderungen, vor allem infrastruktureller Anpassungen, dürften die „Effizienzpotenziale“ verschieben, selbst wenn insgesamt im „Nettoeffekt“ ein Effizienzgewinn festzustellen ist.

	Soziale Selektivität durch	Räumliche Selektivität durch
Intendiert	<ul style="list-style-type: none"> > Sonderdienstleistungen auf der Basis von Zugangsschranken (z.B. Bezahlung) wie Motorradzubringer > Alle Formen von Premium Network Spaces¹² (schnelle Zubringer, schnelle Telekommunikationsnetze) 	<ul style="list-style-type: none"> > Netzrekonfigurationen mit relativen Erreichbarkeitsverschiebungen zwischen Teilräumen (Ringlinie Paris, Verlagerung Flughafen Berlin)
Nicht intendiert	<ul style="list-style-type: none"> > Ungleiche Verteilung der Eintreffzeiten der Notrufwagen (wenn soziale und räumliche Kriterien sich überlagern) 	<ul style="list-style-type: none"> > Ungleiche Verteilung der Eintreffzeiten der Notrufwagen¹³ (wenn soziale und räumliche Kriterien sich nicht überlagern) > Ungleiche Zugänglichkeit zum Telekommunikationsnetz, unterschiedliche Kapazität der Netze > Ungleicher Zugang zu Apps aufgrund spezifischer Netzkonfigurationen

Tab. 4: Beispiele potenzieller Verteilungswirkungen effizienzverbessernder Maßnahmen / Quelle: Eigene Zusammenstellung

¹² Vgl. Graham/Marvin 2001.

¹³ Siehe Abbildung 4 zu den Eintreffzeiten der Notrufwagen in Berlin nach Schutzklassen. Hier kann nicht auf Entstehung und Kriterien der Schutzklassen eingegangen werden. Es ist aber offensichtlich, dass damit zentrale Fragen der Zeitgerechtigkeit berührt werden: Materiell: Wie ist die Verteilung der Zugänglichkeit? Prozessual: Wie kommen die Entscheidungen über Kriterien und Verteilung zustande?

Gerade auch mit Blick auf die Verteilungsfragen muss sich die Intention, durch gezielte Maßnahmen die zeitliche Effizienz von Städten zu erhöhen, mit einer Reihe offener Fragen auseinandersetzen, die sich alle darauf beziehen, ob durch die Maßnahmen relevante Veränderungen auftreten:

- > in den Unterschieden im Zugang zu Infrastruktur und Diensten
- > im Tages-, Wochen-, Jahresverlauf
- > in den räumlichen und sozialen Selektivitäten
- > in Ausweich- und Substitutionsstrategien
- > in Kompensationsmöglichkeiten

	Tagestarif 8.00 bis 19.00 Uhr	Nachttarif 19.00 bis 8.00 Uhr	Wochen- endtarif 8.00 bis 19.00 Uhr	Wochen- endtarif 19.00 bis 8.00 Uhr
Paris / Paris	ab 35 €	ab 45 €	ab 50 €	ab 65 €
Paris / Orly	ab 55 €	ab 67 €	ab 80 €	ab 100 €
Paris / Roissy CDG	ab 75 €	ab 90 €	ab 130 €	ab 130 €
La Défense / Roissy CDG	ab 75 €	ab 90 €	ab 150 €	ab 180 €
La Défense / Orly	ab 75 €	ab 90 €	ab 110 €	ab 130 €
Orly / Roissy CDG	ab 90 €	ab 115 €	ab 125 €	ab 200 €

Tab. 5: Premium Dienstleistungen – Beispiel Motorradtaxi (Paris) / Quelle: Eigene Darstellung nach Motolead Prestige (2014)

6 Fazit

Es gibt eine längere Diskussion darüber, warum Ökonomen die Stadt mögen (u. a. Glaeser 1996; Krugman 1999: 200 f.) und warum die Stadt eine besonders effiziente Siedlungsform ist (Glaeser 2011). Städte sind die Orte größter Diversität und produzieren deswegen durch Dichte und die Schaffung von Kopräsenzmöglichkeiten und

externen Effekten die Voraussetzungen für Innovation, Produktivität, kulturelle Vielfalt etc. – und damit auch zeitliche Vielfalt. Deswegen können Städte als „Raumzeit-sparmaschinen“ interpretiert werden (Henckel 2006). Aber, um im Bild zu bleiben, Maschinen können eben besser oder schlechter funktionieren. Große Städte verlangen ihren Bürgern mehr Zeitaufwand für die Erledigung von Alltagswegen ab als kleinere, bieten aber auch mehr Vielfalt. Große Unterschiede bestehen zwischen verschiedenen Großstädten. Damit werden auch trade-offs zwischen Zeitkosten, Raumsparen und Produktivität erkennbar. Solche Unterschiede in den Blick zu nehmen, eine Vergleichsperspektive zu eröffnen und damit zum Verständnis von Stadt beizutragen, ist ein Ziel des Artikels. Das zweite Ziel ist es, Voraussetzungen von zeitlicher Effizienz und Instrumente zu ihrer Verbesserung zu identifizieren.

Zeiteffizienz hat allerdings so viele Facetten und Bedingungen, dass es nicht möglich ist, die Zeiteffizienz zu bestimmen, sondern bestenfalls ein Mehr oder Weniger im Vergleich zu identifizieren. Die Suche nach der zeiteffizienten Stadt ähnelt der Suche nach der optimalen Stadtgröße, eine lange Debatte in der Stadtforschung – es gibt nicht die optimale Größe, weil die Optimalitätsbedingungen von der betrachteten Infrastruktur, den Einzugsbereichen, den ökonomischen und technischen Rahmenbedingungen abhängen und damit historisch und lokal spezifisch und wandelbar sind (Capello 2004). Das heißt analog, Zeiteffizienz variiert über Stadtgrößen, Dichte, Morphologie, Infrastrukturbereitstellung, soziale und ökonomische Faktoren, regulative und technische Rahmenbedingungen und ist damit ebenfalls lokal und historisch spezifisch. Dennoch ist unserer Überzeugung nach der analytische Fokus gewinnbringend, weil aus dem Vergleich Bedingungen für ein Mehr oder Weniger gewonnen werden können, die es ermöglichen, zu lernen und zumindest kleine Schritte der Verbesserung einzuleiten – wie die Illustrationen, insbesondere für den Verkehrsbereich, eindrücklich belegen.

Die Vielfältigkeit der relevanten Faktoren öffnet auch den Blick dafür, dass eine Konsistenz in unterschiedlichen Zieldimensionen kaum möglich sein wird – es gibt immer trade-offs, Unvereinbarkeiten etc. sozial, räumlich und ökonomisch. Das macht Prioritätsentscheidungen erforderlich – mit Verteilungsfolgen. Daran muss sich wiederum die Forderung anschließen, dass diese Folgen Gegenstand politischer Auseinandersetzung sein müssen. Aufgabe der Stadtplanung im weitesten Sinne ist es, möglichst gute Rahmenbedingungen für Zeiteffizienz zur Verfügung zu stellen – strukturell und informativ – und dieses immer wieder auf den Prüfstand zu stellen.

Zeiteffizienz schafft Möglichkeiten der Erhöhung der Selbstbestimmung über Zeit, Transparenz schafft Nutzungsmöglichkeiten und bietet Anpassungschancen unter (schwierigen) Bedingungen. Diesen Möglichkeitsraum der zeitlichen Nutzung von Gütern und Dienstleistungen breit aufzuspannen und sichtbar zu machen – im Sinne der Verteilungsgerechtigkeit am besten ohne Zugangsbarrieren und Selektivitäten – kann einen Beitrag zur Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt leisten. Darüber hinaus kann diese Art der Betrachtung einen Beitrag zum Verständnis von Stadt und zum Vergleich von Städten zu leisten.

Literatur

- Beitzer, H.** (2015): Für kostenlose Termine zahlen. <http://www.sueddeutsche.de/panorama/berliner-buergeraemter-zahlen-fuer-kostenlose-termine-wegen-chaos-1.2581163> (27.12.2016).
- Berliner Feuerwehr** (2006): Sonderauswertung von Einsatzdaten für das Fachgebiet Stadt- und Regionalökonomie der TU Berlin.
- Capello, R.** (2004): Beyond optimal city size: Theory and evidence reconsidered. In: Capello, R.; Nijkamp P. (eds.): *Urban dynamics and growth: Advances in urban economics*. Amsterdam/Boston, MA/Heidelberg/London/New York, NY/Oxford/Paris/San Diego, CA/San Francisco, CA/Singapore/Sydney/Tokyo, 57-85.
- Council of Europe – The Congress of Local and Regional Authorities** (2010): Social time, leisure time: which local time planning policy? Recommendation 295 and Resolution 313 (19th session 26-28 October 2010). Amsterdam et al., 57-85.
- Glaeser, E.** (1996): Why economists still like cities. In: *City-Journal* 6 (2), 70-89.
- Glaeser, E.** (2011): Triumph of the city: How our greatest invention makes us richer, smarter, greener, healthier, and happier. London.
- Goodin, R. E.** (2010): Temporal justice. In: *Journal of Social Policy* 39 (1), 1-16.
- Goodin, R. E.; Rice, J. M.; Parpo, A.; Eriksson, L.** (2008): *Discretionary time: A new measure of freedom*. New York, NY.
- Graham, S.** (2004): Software sorted geographies. http://www.intelligentagent.com/CNM200/Graham_software_geography.pdf (17.01.2011).
- Graham, S.; Marvin, S.** (2001): *Splintering urbanism: Network infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. London/New York, NY.
- Hägerstrand, T.** (1970): What about people in regional science? In: *Papers of the Regional Science Association* 24 (1), 7-21.
- Hassan, R.; Purser, R. E.** (eds.) (2007): *24/7: Time and temporality in the network society*. Stanford, CA.
- Henckel, D.** (2006): Zeit und Recht – eine Skizze. In: Coulmas, D.; Metscher, W.; Reiß, R.; Sasse, C.; Weyrauch, B. (Hrsg.): *Festschrift zum Städtebaurecht: Einführung in und Handbuch für den aktiven Ruhestand mit den allerbesten Wünschen und bemerkenswerten Überlegungen von vielen Kolleginnen und Kollegen für Dr. Gerd Schmidt-Eichstaedt*. Berlin, 85-94.
- Henckel, D.; Herkommer, B.** (2009): Spaces of variable speed: The temporal topography of cities as an indicator for competitiveness and quality of life. In: Ren, Y.; Chen, X.; Läßle, Dieter (eds.): *The world of global city-regions: An Asia-Europe comparison*. Shanghai.
- Henckel, D.; Thomaier, S.** (2013): Efficiency, temporal justice, and the rhythm of cities. In: Henckel, D.; Thomaier, S.; Koenecke, B.; Zedda, R.; Stabilini, S. (eds.): *Space-time design for the public city*. Dordrecht, 99-118.
- Henckel, D.; Thomaier, S.** (2016): Temporal efficiency, temporal justice and urban mobility. In: Pucci, P.; Colleoni, M. (eds.): *Understanding mobilities for designing contemporary cities*. Dordrecht, 151-170.
- Henckel, D.; Thomaier, S.; Könecke, B.; Zedda, R.; Stabilini, S.** (eds.). (2013): *Space time design of the public city*. Dordrecht.
- Holert, T.** (2000): Bildfähigkeiten: Visuelle Kultur, Repräsentationskritik und Politik der Sichtbarkeit. In: Holert, T. (Hrsg.): *Imagineering: Visuelle Kultur und Politik der Sichtbarkeit*. Köln, 14-33.
- Inrix** (eds.) (2015a): INRIX 2015 Traffic Scorecard. <http://inrix.com/scorecard/> (19.08.2016).
- Inrix** (Hrsg.) (2015b): Stuttgart erlebt höchsten Anstieg bei Verkehrsstaus in Europa und überholt Köln als Deutschlands verkehrsreichste Stadt. <http://inrix.com/press/scorecard-de/> (19.08.2016).
- Jarvis, H.** (2005): Moving to London time: Household co-ordination and the infrastructure of everyday life. In: *Time and Society* 14 (1), 133-154.
- Judt, T.** (2014): Austerity. In: Judt, T. (Hrsg.): *Austerity: Das Chalet der Erinnerungen*. Frankfurt am Main, 33-39.
- Kitchin, R.; Lauriault T. P.; McArdle, G.** (2015): Knowing and governing cities through urban indicators, city benchmarking and real-time dashboards. In: *Regional Studies, Regional Science* 1 (1), 6-28. DOI: 10.1080/21681376.2014.983149.
- Konieczek, M.; Naeth, A.** (2016): *Achtung: Smart! Eine kritische Untersuchung der Möglichkeiten und Grenzen der Implementierung von Smart-City-Ansätzen in deutschen Städten*. Berlin.
- Kramer, C.** (2005): *Zeit für Mobilität: Räumliche Disparitäten der individuellen Zeitverwendung für Mobilität in Deutschland*. Stuttgart.
- Krugman, P.** (1999): Looking backward. In: Krugman, P. (ed.): *The accidental theorist and other dispatches from the dismal science*. London, 196-204.

- Levine, R. V. (1997): A geography of time. New York, NY.
- Mankiw, N. G. (2004): Grundzüge der Volkswirtschaftslehre. Stuttgart.
- Motolead Prestige (ed.) (2014): Retrouvez nos tarifs spéciaux low cost taxi moto.
<https://les-taxis-motos.com/tarifs-taxi-moto.php> (25.01.2016).
- Mückenberger, U. (2011): Zeitwohlstand. Eine aktuelle Debatte und ihre Wurzeln; das Konzept von Bob Goodin und seine zeitpolitischen Implikationen. Einführungsvortrag auf der Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Zeitpolitik am 28.10.2011 in Berlin.
<http://www.zeitpolitik.de/pdfs/VortragMueckenberger.pdf> (11.01.2017).
- Oxford Economic Forecasting (ed.) (2005): Time is money: The economic effects of transport delays in Central London.
http://www.london.gov.uk/mayor/economic_unit/docs/time_is_money.pdf (12.03.2015).
- Stutzer, A.; Frey, B. S. (2004): Stress doesn't pay: The commuting paradox. Bonn. = IZA discussion paper 1278.
- TomTom International BV. (ed.) (2016): TomTom traffic index. Measuring congestion worldwide.
http://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex/list (16.09.2016).
- Transport for London (ed.) (2010a): Measuring Public Transport Accessibility Levels: PTALs. Summary. London.
- Transport for London (ed.) (2010b): Travel in London: Report 3. London.
- Walkscore (ed.): Live where you love.
<https://www.walkscore.com/> (11.03.2015).
- Woolsey, M. (2008): Best and worst cities for commuters.
https://www.forbes.com/2008/04/24/cities-commute-fuel-forbeslife-cx_mw_0424realestate.html (30.04.2008).
- Young, M. (1988): The metronomic society: Natural rhythms and human timetables. Cambridge, MA.

Autoren

Dietrich Henckel (*1950), Prof. em. Dr., bis 2017 Lehrstuhl für Stadt- und Regionalökonomie am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin. Studium der Volkswirtschaft, Sozial- und Rechtswissenschaften an der Universität Konstanz, Promotion ebenfalls in Konstanz. Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Universität Stuttgart, von 1979–2004 am Deutschen Institut für Urbanistik, ab 2004 an der TU Berlin. Vorstandsmitglied der Deutschen Gesellschaft für Zeitpolitik, ordentliches Mitglied in der ARL und DASL. Forschungsschwerpunkte: Technologischer Wandel und Raumentwicklung, Zeitstrukturen und Raumentwicklung, Zukunft der Arbeit, Wirtschaftsförderung, Sicherheit in der Stadt, Verlust der Nacht – Lichtverschmutzung, gebäudeintegrierte Landwirtschaft, unsichtbare Stadt.

Charlotte Weber (*1991), B.Sc. Urbanistik, Studentin im Master-Studiengang Stadt- und Regionalplanung und studentische Mitarbeiterin am Institut für Stadt- und Regionalplanung an der TU Berlin (FG Stadt- und Regionalökonomie). Derzeitige Arbeitsschwerpunkte: Zeitstrukturen/Zeitpolitik, Nacht und urbane Gerechtigkeitsfragen.



Gérard Hutter

ZEIT ALS GESTALTUNGSTHEMA UND RAHMENBEDINGUNG – AM BEISPIEL DER STADTENTWICKLUNGSPLANUNG

Gliederung

- 1 Einleitung
 - 2 Akteure und die Gestaltung von Zeit – zur Einordnung des Beitrags
 - 2.1 Zeitgestaltung als Manifestation von „Human Agency“
 - 2.2 Zeitgestalter und die zeitgerechte Stadt
 - 3 Zeitgestaltung durch Stadtentwicklungsplanung?
 - 3.1 Zeitgemäße Stadtentwicklungsplanung aus Sicht des Deutschen Städtetages
 - 3.2 Die kommunale Praxis der Stadtentwicklungsplanung – zwei Fallbeispiele
 - 3.2.1 Fallbeispiel Aachen
 - 3.2.2 Fallbeispiel Dresden
 - 4 Schlussfolgerung und Ausblick
- Literatur

Kurzfassung

Zeitpolitische Bemühungen setzen oftmals an Zeitkonflikten zwischen Akteuren an (z. B. Konflikte zwischen Arbeitgeber und -nehmer über Gestaltungsmöglichkeiten der Arbeitszeitflexibilisierung). Der vorliegende Beitrag hingegen richtet den Fokus auf einzelne Akteure und ihren Anspruch, Zeit zu gestalten („Mikroanalyse“). Der Beitrag unterscheidet zwischen zwei Arten von Zeitgestaltern: (1) Zeitpioniere und (2) Agenten von institutionellem Wandel. Zeitpioniere betonen die Absicht der eigenen individuellen Zeitwohlstandserhöhung durch die Gestaltung ihres Lebensstils, während Gestalter des institutionellen Wandels von Zeitstrukturen kollektive Wohlstandsgewinne und deren Verteilung in den Vordergrund stellen. Institutionenorientierte Zeitgestalter sind von besonderer Bedeutung für die Realisierung einer zeitgerechten Stadt. Theoretisch liegt es nahe, dass institutionenorientierte Gestalter das informelle Instrument der Stadtentwicklungsplanung nutzen, um Schritte in Richtung einer zeitgerechten Stadt zu gehen, z. B. um das Querschnittsthema der Zeitgestaltung in den bestehenden räumlichen Planungsinstrumenten und in den Fachplanungen zu verankern. Ein Blick in die Planungspraxis ist allerdings ernüchternd. Zeitgestaltung spielt sowohl im Stadtentwicklungsplan der Stadt Aachen aus dem Jahr 2012 als auch im integrierten Stadtentwicklungskonzept der Stadt Dresden aus dem Jahr 2016 keine prominente Rolle. Hierfür gibt es fallspezifische Ursachen (z. B. der Prozessverlauf in Aachen, die geringe Bedeutung von Zeit als planerisches Gestaltungsthema in Dresden). Der Beitrag formuliert anhand dieser konzeptionellen Überlegungen und Beispielanalysen einige Hinweise für die künftige Planungsforschung als Beitrag zur Realisierung einer zeitgerechten Stadt.

Schlüsselwörter

Aachen – Dresden – Human Agency – Institution – Wandel – Zeitpioniere

Time as a design issue and a condition – the example of urban development planning

Extended Abstract

Time-policy endeavours often highlight time conflicts between actors (e.g. conflicts between employers and employees about the scope of flexibility in working hours). In contrast, this paper focuses on individual actors and their aspirations to manage time ('microanalysis'). The paper differentiates between two types of time managers: (1) time pioneers and (2) agents of institutional change. Time pioneers focus on improving their individual time budgets through the design of their lifestyles. Agents of institutional change, on the other hand, emphasise collective improvements in time budgeting and distribution through changes in regulative, normative and cognitive structures. Time managers oriented towards institutions are particularly important for achieving temporal justice in the city. In theory it seems likely that institutional agents would use the informal instrument of urban development planning to take steps towards improving temporal justice in the city, e.g. by tackling the cross-sectoral topic of time management by using existing spatial planning instruments and sectoral planning.

Two case studies from planning practice paint a somewhat different picture, however. The example of family time policy and urban development planning in *Aachen* demonstrates systematic attempts to establish time policy approaches in overall municipal action. Nonetheless, consideration of the urban development plan passed in December 2012 by the city council, 'Aachen*2030 Masterplan. Perspectives and impulses for the spatial development of the city of Aachen' (Stadt Aachen 2012), suggests that there is still plenty of scope for improvement in terms of the coordination and integration of family time policy and planning. The 2012 urban development plan contains few statements on family policy and primarily refers to time in terms of a reference to the future for scheduling the implementation of plan statements. The focus of the plans is clearly on spatial relations and the consideration and integration of sectoral policies. Aachen's urban development plan is thus not – in any direct sense – a document on municipal family-time policies. The lack of consideration of time policies in the urban development plan can be at least partially explained by the process of planning procedures in Aachen. Time policies did not gain significance in urban planning in Aachen until after the urban development plan had been completed.

The paper then turns to a case study of planning in *Dresden* where in February 2016 the city council passed the integrated urban development concept (INSEK) 'Future Dresden 2025+' (LHD 2016). The investigation suggests that urban development planning in Dresden has thus far operated largely in a 'conventional time' manner. The actors involved in developing the concept thus use time as a quasi self-evident framework for their actions. There are few references to time in INSEK and where they occur they are used to refer to the future and the anticipated necessity of further specifying and adapting plans because of the uncertain social, economic and ecological conditions that affect urban development planning. It seems possible, however, that opportunities for time-policy based planning and implementation activities may arise in the future in Dresden due to new political circumstances in the city council and current strategic initiatives.

Overall, the findings on time policies in planning practice are sobering but also somewhat ‘mixed’ and certainly not conclusive. This may be because concise analyses of case-study municipalities do not adequately reflect the social, temporal and spatial complexity of collective attempts to manage and coordinate time in cities. To develop strategies in cities, the paper therefore calls for investigations of planning and implementation that are time-policy inspired, systematic, comparative, and genuinely processual and evaluation-oriented.

Keywords

Aachen – Dresden – Human Agency – institution – transformation – time pioneers

1 Einleitung

Viele Akteure der Stadt- und Regionalentwicklung verwenden Zeit oftmals als selbstverständliche Rahmenbedingung individuellen und sozialen Handelns (z.B. zur Koordination von Terminen). Im Kontrast dazu dürften derzeit nur wenige ein ausgeprägtes *Zeitgestaltungs*interesse verfolgen (z.B. Reisch/Bietz 2014; Henckel 2016). Damit korrespondiert ein Unterschied zwischen den Arten von Studien zur Zeit und zur Zeitpolitik: Studien, die Zeit als Rahmenbedingung individuellen und sozialen Handelns in den Vordergrund stellen, manifestieren sich u.a. als historische oder Zeitkulturen vergleichende Analysen (z.B. Demandt 2015; Levine 2011). Sie verfolgen ein beschreibendes und/oder erklärendes Forschungsinteresse. In Arbeiten zur Zeitgestaltung und Zeitpolitik ist hingegen ein ausgeprägter Sinn für die Relationen zwischen den Möglichkeiten und Wirklichkeiten zeitpolitischer Gestaltung zu finden (z.B. Henckel 2007, Reisch/Bietz 2014).¹ Dieser Beitrag interessiert sich vorrangig für zeitgestalterische Möglichkeiten von Akteuren auf der kommunalen und auch individuellen Ebene.

Einführend ist eine weitere Schwerpunktsetzung zu nennen: Bisherige zeitpolitische Studien fokussieren auf Konstellationen von Akteuren aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft (z.B. Henckel/Eberling 2002; Weichert 2011). Dies kann man als eine Governance-Perspektive zum Verständnis von Zeit als Gestaltungsthema der Planung bezeichnen (Selle 2005, 2007). Der vorliegende Beitrag hingegen thematisiert vorrangig die *Sensibilisierung einzelner Akteure für Zeit als Gestaltungsthema* – sozusagen Anstrengungen der „Selbstsensibilisierung“ von Personen (vgl. Hörning/Gerhardt/Michailow 1990a, 1990b) und von kollektiven Akteuren wie Organisationen. Dass die Möglichkeiten der Zeitpolitik und Raumzeitpolitik bisher erst sehr selektiv Wirklichkeit geworden sind, erklärt sich, so eine Arbeitshypothese des Beitrags, partiell durch Schwierigkeiten der Sensibilisierung von Akteuren für die Möglichkeiten der Zeitgestaltung. Denn es ist das eine, „Zeitbewusstsein“ als Grundlage von Raumzeitpolitik und einer zeitgerechten Stadt als normative Vorstellung und „Realität“ zu benennen (vgl. z.B. Henckel 2007: 543), und das andere, aufzuzeigen wie und warum Akteure „Zeitbewusstsein“ konkret entwickeln und sich für Fragen der Gestaltung von Zeit interessieren.

¹ Dies schließt selbstverständlich nicht aus, dass sich raumzeitpolitische Arbeiten auch für beschreibende und erklärende Forschungen interessieren.

Vor diesem Hintergrund steht der Beitrag unter folgender Leitfrage:

Wie berücksichtigen Akteure² der Stadtentwicklungsplanung Zeit als Gestaltungsthema sozialen Handelns?

Der Beitrag ist der qualitativen sozialwissenschaftlichen Planungsforschung zuzurechnen. Er setzt sich das Ziel, Kategorien für die Suche nach zeitgestaltungsinteressierten Akteuren auf der kommunalen Ebene zur Verfügung zu stellen. Als Basis dienen handlungs- und institutionentheoretische Konzepte (vgl. Emirbayer/Mische 1998; Scott 2014) und Sekundärauswertungen von Fallbeispielen zur Stadtentwicklungsplanung (z. B. Hutter/Wiechmann/Günzel 2014). Kapitel 2 geht vertiefend auf die theoretisch-konzeptionellen Grundlagen ein. Das Kapitel unterscheidet im Kern zwischen zwei Arten von Zeitgestaltern: „Zeitpioniere“ (Hörning/Gerhardt/Michailow 1990a, 1990b) und „Agenten des institutionellen Wandels“ (Hinings/Greenwood/Reay et al. 2004). Kapitel 3 analysiert das informelle Instrument der Stadtentwicklungsplanung. Im Mittelpunkt stehen der Masterplan zur Stadtentwicklung in Aachen (Stadt Aachen 2012) und das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (INSEK) in Dresden (LHD 2016). Der Blick in die Planungspraxis anhand dieser Beispielanalysen ist eher ernüchternd. Der Beitrag schließt deshalb in Kapitel 4 mit einem Ausblick auf die Zukunft der Planungsforschung für eine zeitgerechte Stadt.

2 Akteure und die Gestaltung von Zeit – zur Einordnung des Beitrags

Planung, Zeit und Zeitgerechtigkeit von Städten sind vieldeutige Ausdrücke (vgl. Beitrag Henckel/Kramer in diesem Band). Planung soll hier als räumliche Planung und als institutionalisiertes Handeln in Städten und Regionen verstanden werden, das zukunftsorientiert, normativ, systematisch und integrativ ausgerichtet ist.³ Formelle und informelle Institutionen sind auch für das Verständnis von „Zeit“ von hoher Bedeutung. Abschnitt 2.1 fokussiert allerdings nicht auf Zeit als institutionalisierte Zeit, sondern auf Zeitgestaltung als Ausdruck der Bemühungen von Personen und kollektiven Akteuren, die Dimension der Zeit explizit, reflexiv und erfahrungsbezogen zum Thema von Gestaltungsversuchen zu machen. Abschnitt 2.2 unterscheidet auf dieser Grundlage zwischen zwei Arten von Akteuren, die für kommunale Strategien zur Realisierung einer zeitgerechten Stadt von Bedeutung sind: Zeitpioniere und Zeitgestalter als Agenten des institutionellen Wandels.

2 Der Ausdruck „Akteure der Stadtentwicklungsplanung“ umfasst – im Grundsatz – nicht allein die zuständigen Vertreter kommunaler Behörden (z. B. die Verwaltungsmitarbeiter im Amt für Stadtplanung), sondern auch politische, ökonomische und zivilgesellschaftliche Akteure, die an Planungsprozessen beteiligt sind. Dieser Beitrag fokussiert allerdings in Abschnitt 2.2 auf die öffentlichen Akteure der Stadtentwicklungsplanung. Empirisch stehen dann in Kapitel 3 die zuständigen Akteure der Kommunalverwaltung im Mittelpunkt.

3 Siehe die Auswertung von (räumlichen) Planungsbegriffen bei Wiechmann (2008: 65). In Abhängigkeit von der gewählten Planungstheorie ergibt sich dann ein spezifischeres Planungsverständnis (vgl. Allmendinger 2009 für einen Überblick über Planungstheorien).

2.1 Zeitgestaltung als Manifestation von „Human Agency“

Personen und kollektive Akteure der modernen Gesellschaft verstehen „Zeit“ in der Regel vorrangig als abstrakte, quantifizierbare und lineare Zeit mit offenem Zukunftshorizont (vgl. Hutter/Wiechmann/Günzel 2014 für vertiefende Ausführungen und Literaturhinweise). Zeit als abstrakte, quantifizierbare und lineare Zeit ist eine in hohem Maße institutionalisierte Sinndimension individuellen und sozialen Handelns. Akteure verwenden Zeitreferenzen mehr oder weniger explizit zur Handlungsbestimmung (z. B. Führen eines Tagebuchs, zeitliche Bestimmung von Sitzungsterminen, Budgetierung von Arbeitszeiten und Freizeiten). Zeit ist zugleich eine erfahrungsbezogene Kategorie. Norbert Elias (1988) hat gezeigt, dass Zeit als Erfahrung die Unterscheidung zwischen Vergangenheit, Zukunft und Gegenwart betont. Emirbayer und Mische (1998) haben in einem vielzitierten Aufsatz zur Frage „What is Agency?“ demonstriert, wie erfahrungsbezogene Gestaltungsbemühungen von Akteuren durch zeitliche Strukturierung zu verstehen sind. Sie definieren „Human Agency“ wie folgt (1998: 970):

“We define it as the temporally constructed engagement by actors of different structural environments – the temporal relational contexts of action – which, through the interplay of habit, imagination, and judgment, both reproduces and transforms those structures in interactive response to the problems posed by changing historical situations.”

Nach Emirbayer und Mische (1998) umfasst „Agency“ Anstrengungen von Akteuren, in bestimmten Situationen bestimmte typische Handlungen zu realisieren. Diese Typik ist keine „mechanische“ Realisierung von Handlungen, sondern umfasst ein Spektrum absichtsvoller Anstrengungen, abstrakt vordefinierte Routinen in Abhängigkeit situativer Bedingungen konkret auszuführen. Akteure können Routinen auch in ihren zeitlichen Elementen variieren (z. B. routinierter Umgang mit typischen Abweichungen von „Deadlines“ bei Projekten). Spannungsreichere Beziehungen innerhalb der Zeitdimension treten zutage, wenn Akteure künftiges Handeln thematisieren und die Implikationen für gegenwärtiges Tun und für das Verständnis der Vergangenheit ansprechen. Emirbayer und Mische (1998: 968 f.) betonen, dass Zukunftsvorstellungen, gegenwärtiges Handeln und Interpretationen des Vergangenen in einer komplexen und dynamischen Wechselbeziehung stehen:

„As actors respond to changing environments, they must continually reconstruct their view of the past in an attempt to understand the causal conditioning of the emergent present, while using this understanding to control and shape their responses in the arising future.”

Anstrengungen der Imagination beinhalten mehrere Ebenen, z. B. Reflexion auf gegenwärtige Zukunftsvorstellungen, ihr Verständnis aus früheren Erfahrungen und die Beziehung zu gegenwärtigen Handlungen, die wiederum eine neue künftige Gegenwart hervorbringen.⁴ Akteure unternehmen zudem Anstrengungen zur Vermittlung dieser

4 Die sogenannte „selbsterfüllende Prophezeiung“ ist ein typisches Beispiel für die dynamische Beziehung zwischen Zukunft und Gegenwart (Weick 1995).

beiden Seiten im Hinblick auf die konkreten, oftmals prozessual sich herausbildenden sozialen Bedingungen gegenwärtiger Situationen („emerging events“, vgl. Emirbayer/Mische 1998: 968 ff.).

Gestaltungsbemühungen von Akteuren sind im Einklang mit diesem Verständnis von „Human Agency“ zeitlich strukturiert, was aber nicht zwingend heißt, dass sie Zeit als Sinndimension individuellen und sozialen Handelns fokussieren. Unter „Zeitgestaltung“ als Agency-Manifestation (im Folgenden auch kurz: Zeit-Agency) sollen hier diejenigen Gestaltungsbemühungen von Akteuren verstanden werden, die Zeit explizit zum Gestaltungsthema machen und die diese Sinndimension ins Zentrum von Reflexion, Entscheidung und Umsetzungshandlung stellen. Das Konzept der Zeit-Agency betont vier Charakteristika:

- > *Distanz zu herrschenden Zeitkonventionen*: Akteure mit Zeit-Agency stellen durch Institutionen geprägte konventionelle Zeitbestimmungen von individuellem und sozialem Handeln infrage. Für sie verringert sich der Grad der Institutionalisierung (Grad der Selbstverständlichkeit) von Zeit und zeitlichen Strukturen. Dies umfasst auch Distanz zu konventionellen Zeitpraktiken (z.B. Praktiken der Beschleunigung und der ökonomischen Effizienzsteigerung, Distanz durch Lob der Langsamkeit, der Pause und des Wartens, vgl. Geißler 2012).
- > *Erfahrungsbezogenes Zeitverständnis*: Akteure mit ausgeprägter Zeit-Agency pflegen keine abstrakten Zeitdiskussionen, sondern beziehen die Motivation für Gestaltungsabsichten aus eigenen vergangenen, gegenwärtigen und imaginierten Erfahrungen (vgl. z.B. die Motivationen der sog. „Zeitpioniere“ bei Hörning/Gerhardt/Michailow 1990a, 1990b).
- > *Reflexives Zeitverständnis*: Akteure mit Zeit-Agency erheben die Sinndimension der Zeit selbst zum Gegenstand inhaltlicher und prozessualer Gestaltung (z.B. „Zeit für Zeit“, vgl. Hörning/Gerhardt/Michailow 1990a, 1990b). Dies umfasst Anstrengungen der Explikation bisher impliziter Zeitstrukturen, ihrer Ursachen und Konsequenzen, aber auch die Imagination künftiger Erfahrungen von dann gegenwärtigen Vergangenheiten und Zukünften.
- > *Interesse für Fragen des Zeitwohlstands*: Akteure mit Zeit-Agency thematisieren die Herausforderung, die für „traditionelle“ Wachstumsgesellschaften charakteristische enge Kopplung von Zeit, Geld, sozialer Anerkennung usw. zu lockern und neu zu gestalten. Sie sehen das „Recht auf eigene Zeit“ und die Möglichkeiten subjektzentrierter Zeitgestaltung als eigenständige Beiträge für mehr Zeitwohlstand (vgl. Rinderspacher 2002, 2003).

Zeitgestaltung ist damit aus Sicht von „Human Agency“ im Sinne von Emirbayer und Mische (1998) abstrakt beschrieben. Offen bleibt, welche Akteure ausgeprägte Zeit-Agency haben. Der folgende Abschnitt zeigt, dass die Unterscheidung zwischen Zeitpionieren (im Sinne von Hörning/Gerhardt/Michailow 1990a, 1990b) einerseits und „Agenten des institutionellen Wandels“ (im Sinne von Hinings/Greenwood/Reay et al. 2004) andererseits von besonderer Bedeutung für die Realisierung einer zeitge-

rechten Stadt ist. Beiträge zur Realisierung von mehr Zeitgerechtigkeit sind vor allem von Agenten des institutionellen Wandels zu erwarten, denn diese thematisieren nicht allein ihren eigenen Zeitwohlstand, sondern den ihrer Mitmenschen.

2.2 Zeitgestalter und die zeitgerechte Stadt

Die Vorstellung einer „zeitgerechten Stadt“ ist bisher, wie der einführende Beitrag von Henckel und Kramer in diesem Band verdeutlicht, kein präzise umrissenes normatives Konzept für die Bewertung raum-zeitlicher Strukturen und Prozesse in den Städten des globalen Nordens. Es handelt sich eher um eine Leitidee, die – von normativen Überlegungen zur Verteilungsgerechtigkeit und sozialen Gerechtigkeit ausgehend – den Blick auf zeitliche und räumliche Dimensionen dieser Gerechtigkeitspostulate lenkt. Dementsprechend soll hier „zeitgerechte Stadt“ vor allem bedeuten, „dass eine Stadt den Zeiten, den zeitlichen Ansprüchen ihrer Bewohner gerecht wird. Es würde bedeuten, dass Kaskadeneffekte zeitlicher Veränderungen berücksichtigt bleiben und z. B. keine uneingeschränkte Anpassung an die Ausdehnung (in die Nacht und das Wochenende) erfolgt. Es entstünde eine Stadt, die eine Diversität von Zeiten ermöglicht“ (vgl. Beitrag Henckel/Kramer in diesem Band).

Städte haben grundsätzlich das Potenzial, Orte der Differenz und Diversität zu sein (Siebel 2015). Raumzeitforscher charakterisieren sie aus zeitpolitischer Perspektive einerseits durch zunehmend vielfältige und konflikträchtige Zeit-Raum-Relationen, andererseits sehen sie vereinheitlichende, also Diversität reduzierende Tendenzen (z. B. vereinheitlichende Tendenzen der Ökonomisierung, Beschleunigung und Ausdehnung, vgl. z. B. Henckel 2007, 2016, vgl. auch Weichert 2011). In einem ähnlichen Sinne ist auch räumliche Planung durch Berücksichtigung von lokalen Kontexten, Konflikten und Diversität einerseits und durch Ansprüche der Integration und des normativen Ausgleichs andererseits gekennzeichnet. Es liegt deshalb nahe, über die Berücksichtigung der Mehrung des individuellen Zeitwohlstands hinaus besonderes Augenmerk auf Versuche der *kollektiven Zeitgestaltung* zu legen. Dies soll hier durch die Unterscheidung von Zeitgestaltern als Zeitpionieren und als Agenten des institutionellen Wandels Berücksichtigung finden (vgl. Tabelle 1).

Zeitpioniere interessieren sich vorrangig für ihren individuellen Lebensstil in sozialen Kontexten (Hörning/Gerhardt/Michailow 1990a, 1990b). Die Suche nach einer „zeitgerechten“ oder auch „zeitgerechteren Stadt“ ist hingegen durch die Orientierung an Kollektivzielen gekennzeichnet. Agenten des individuellen Wandels sind diejenigen Zeitgestalter, die ihre Bemühungen nicht allein in Hinblick auf sich selbst, sondern auch durch Vorteile im Sinne der Mehrung des gemeinsamen („kollektiven“) Zeitwohlstands begründen (auf verschiedenen sozialen Ebenen, z. B. Kleingruppe, Stadtgesellschaft usw.). Agenten des Wandels institutionalisierter Zeitstrukturen können theoretisch als „institutionelle Unternehmer“ verstanden werden (Scott 2014; Hinings/Greenwood/Reay et al. 2004). Sie verbinden ihre eigenen (mehr oder weniger) idealistischen Motivationen mit der absichtsvollen Bemühung, grundlegende Änderungen in zeitlichen Strukturen zu erzielen, die sie für sich und ihre Mitmenschen unter Gesichtspunkten der Gerechtigkeit als problematisch erachten und zu deren Problemlösung sie einen Beitrag zu leisten beanspruchen.

	Zeitgestalter als Gestalter von neuen Lebensstilen („Zeitpioniere“)	Zeitgestalter als Gestalter von institutionellem Wandel
Zeitverständnis	Das Verständnis ist u. a. durch Distanz zu herrschenden Zeitkonventionen, Betonung der Gegenwartserfahrung und ein reflexives Zeitbewusstsein geprägt	Das Verständnis ist durch Distanz zu herrschenden Zeitkonventionen, Betonung der Bedeutung künftiger institutioneller Änderungen und ein reflexives Zeitbewusstsein geprägt
Gestaltungsanspruch	Zeitpioniere begründen Gestaltungsversuche durch den Anspruch der Erhöhung ihres individuellen Zeitwohlstands im Rahmen eines neuen Lebensstils	Gestalter von institutionellem Wandel begründen Gestaltungsversuche auch durch den Anspruch der Erhöhung des kollektiven Zeitwohlstands und der gerechteren „Gewinnverteilung“

Tab. 1: Zeitgestalter als Zeitpioniere und als Agenten von institutionellem Wandel in kommunalen Fallstudien zur zeitgerechten Stadt / Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Hinings/Greenwood/Reay et al. (2004) zum Verständnis von Akteuren als Gestaltern von institutionellem Wandel sowie Hörning/Gerhardt/Michailow (1990a), (1990b) zu „Zeitpionieren“

Der von Scott (2014) formulierte Bezugsrahmen für institutionelle Analysen betont, dass die Konstruktion und der Wandel von Institutionen Änderungen in kulturell-kognitiven, normativen und regulativen Aspekten mit sich bringen. Insbesondere durch die Betonung normativer und regulativer Aspekte gibt es einen direkten Zusammenhang zwischen Institutionenwandel und kollektiven Versuchen, mehr Zeitgerechtigkeit in Städten zu entwickeln. Dabei können selbstverständlich auch einzelne Personen Fragen der Zeitgerechtigkeit im Hinblick auf ihre eigene Situation und ihr eigenes individuelles Handeln thematisieren. Dies soll hier allerdings – als persönliches Handeln für individuelle Wohlstandsmehrung – nicht im Vordergrund stehen, was nicht zuletzt aus dem Fokus dieses Beitrags auf öffentliche Akteure der Stadtentwicklungsplanung resultiert.

Im Grundsatz sind öffentliche, private und auch intermediäre Akteure gleichermaßen von Bedeutung für die Entwicklung einer zeitgerechten Stadt. Henckel und Kramer (Beitrag in diesem Band) unterscheiden in diesem Kontext des Weiteren zwischen einer Angebots- und Nachfrageseite von Zeitgerechtigkeit als Verteilungsgerechtig-

keit von Ressourcen und Gelegenheiten.⁵ Im vorliegenden Beitrag ist vor allem die *Angebotsseite der zeitgerechten Stadt von Interesse*. Es wird gefragt, um die Ausgangsfrage zu konkretisieren, wie die öffentlichen Akteure der Stadtentwicklungsplanung Zeit als Thema gestalteter Verteilungsgerechtigkeit auf kommunaler Ebene adressieren. Dabei bietet es sich an, auf diejenigen Akteure zu blicken, die – wie die Stadt Aachen – bereits zeitpolitisch auffällig geworden sind. Doch auch der Blick auf zeitpolitisch bisher unauffällige Akteure, wie z.B. öffentliche Akteure der Stadtentwicklungsplanung in Dresden, kann verwertbare Einsichten vermitteln.

3 Zeitgestaltung durch Stadtentwicklungsplanung?

Akteure der Stadtentwicklung befassen sich mit Zeit als Thema von Gestaltungsbemühungen in einem komplexen, dynamischen und unsicheren Kontext, wenn sie sich überhaupt damit gestaltungsorientiert befassen. Es liegt deshalb nahe, zunächst einen Blick auf die Stadtentwicklungsplanung zu werfen, weil diese aufgrund ihres informellen Charakters den Akteuren weite Spielräume belässt, um lokale und regionale Kontextfaktoren in der Strategieentwicklung zu berücksichtigen. Stadtentwicklungsplanung könnte sich – aus theoretischer Sicht – als besonders geeignetes informelles Planungsinstrument erweisen, um das Querschnittsthema der kommunalen Zeitpolitik und Zeitgerechtigkeit in den bestehenden integrativen Instrumenten der Kommunalpolitik und darüber auch letztlich in den fachlichen Planungs- und Umsetzungsaktivitäten zu verankern. Im Folgenden wird zunächst kurz allgemein auf die Stadtentwicklungsplanung eingegangen, um dann zu zwei Fallbeispielen zu kommen, in denen nach Akteuren der Planung als Zeitgestaltern Ausschau gehalten wird.

3.1 Zeitgemäße Stadtentwicklungsplanung aus Sicht des Deutschen Städtetages

Aufgabe der Stadtentwicklungsplanung ist es, übergeordnete Ziele (Leitbilder), Handlungsfelder und Maßnahmen für die nachhaltige Entwicklung der Stadt teilträumlich differenziert aufzuzeigen. Ihre Planaussagen bleiben aber informell, d.h. sie haben nur Empfehlungscharakter für die an der Planung beteiligten Akteure (vgl. z.B. Danielzyk/Knieling 2011). Die Stadtentwicklungsplanung zählt mit einem Zeithorizont von oftmals zehn bis fünfzehn Jahren zu den städtischen Planungsinstrumenten mit dem längsten Planungszeitraum. Damit bietet sie einerseits der lokalen Politik und Verwaltung zu einem frühen Zeitpunkt der Planung die Möglichkeit einer verwaltungsinternen Koordination sowie der Einbindung zivilgesellschaftlicher und privatwirtschaftlicher Akteure durch vielfältige Beteiligungsformate. Andererseits erfordert die langfristige Perspektive einen bewussten Umgang mit der Zeitdimension der Planung und auch eine Strategie, wie sich die Planung dynamisch an veränderte Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung anpasst. Es ist deshalb plausibel, Akteuren der Stadtentwicklungsplanung ein gewisses Interesse an Zeitfragen zu unterstellen (Hutter/Wiechmann/Günzel 2014).

⁵ Alternativ könnte auch von der Produktion von Zeitgerechtigkeit von und in Städten und dem „Konsum“ von Zeitgerechtigkeit als öffentlichem Gut gesprochen werden (Reisch/Bietz 2014).

Das Positionspapier „Integrierte Stadtentwicklungsplanung und Stadtentwicklungsmanagement – Strategien und Instrumente nachhaltiger Stadtentwicklung“ des Deutschen Städtetages (DST 2013) erlaubt einen ersten Einblick in die aktuelle Bedeutung von Zeitfragen für die Stadtentwicklungsplanung in Deutschland. Das Positionspapier konstatiert zunächst, dass nach der Ernüchterung über integrierte und wissenschaftlich fundierte Planung und nach der Hinwendung zum Projekthaften, Konkreten und Situativen in den 1980er Jahren nunmehr ca. seit den 1990er Jahren eine Rückbesinnung auf das Erfordernis strategischer Orientierung in Planung und Stadtentwicklung festzustellen sei. Diese Rückbesinnung auf Strategie ergebe sich nicht zuletzt aus den aktuellen und mittel- bis langfristigen Herausforderungen der Stadtentwicklung (z. B. Globalisierung, verschärfte Einkommenspolarisierung in Städten, sozialer und demografischer Wandel).

Das Positionspapier gibt dann einen Überblick über die Elemente einer „zeitgemäßen“ (meine Formulierung, G. H.) Stadtentwicklungsplanung, mit der sozialen, ökologischen und ökonomischen Ziele gleichermaßen sowie in balancierter und gemeinwohlorientierter Weise Rechnung zu tragen sei. Das Positionspapier betont den informellen (d. h. vor allem den gesetzlich nicht geregelten) Charakter der Stadtentwicklungsplanung (DST 2013: 10). Es liegt dabei nahe zu vermuten, dass gerade die informelle „Natur“ der Stadtentwicklungsplanung Planern vielfältige Spielräume zur Berücksichtigung von zeitpolitischen Fragen in der Strategieentwicklung eröffnen könnte. Das Positionspapier enthält hierzu allerdings nur wenige Ausführungen (z. B. Management von Planungsprozessen als Teil des Stadtentwicklungsmanagements, DST 2013: 19). *Zeit ist im Positionspapier offensichtlich kein Gestaltungsthema*. Instruktivere Hinweise zur Berücksichtigung von Zeit als Gestaltungsthema der Stadtentwicklungsplanung finden sich vielleicht in Beispielen städtischer Planungspraxis.

3.2 Die kommunale Praxis der Stadtentwicklungsplanung – zwei Fallbeispiele

Zur Stadtentwicklungsplanung im Allgemeinen, wie auch zur Planung und Zeitgestaltung, liegen keine systematisch vergleichenden, prozess- und evaluationsorientierten Studien mit hohen Fallzahlen vor.⁶ Kommunale Fallbeispielanalysen zur Zeitgestaltung in der Stadtentwicklungsplanung stehen deshalb unter einem gewissen Revisionsvorbehalt. Ihr Ziel ist es, die in Kapitel 2 gewonnenen Vorstellungen zur Zeitgestaltung im Kontext einer Suche nach der „zeitgerechten Stadt“ zu illustrieren.

Zeitgestalter sehen sich sowohl auf der individuellen (z. B. Hörning/Gerhardt/Michailow 1990a, 1990b) als auch auf der kommunalen Ebene zahlreichen Hindernissen und Herausforderungen gegenüber. Es liegt daher nahe, sowohl Erfolgsgeschichten zu er-

6 Zur Beurteilung des Forschungsstandes zur Raumzeitpolitik und zur kommunalen Zeitpolitik vgl. z. B. die Ausführungen in Heitkötter (2004), Henckel (2007), Mückenberger/Timpf (2007), Weichert (2011), Henckel/Harmel/Koziol et al. (2013), Henckel (2016). Zur Stadtentwicklungsplanung vgl. z. B. Meyer zum Alten Borgloh (2005), Kühn/Fischer (2010), Selle (2013) sowie die Beiträge in Selle (2006). Die Forschungslage ist insgesamt durch Einzelfallstudien und vergleichende Fallstudien mit geringen Fallzahlen geprägt. Selle (2013: 8) konstatiert für die Stadtentwicklungsplanung ein nach wie vor deutliches Defizit an „systematischer Empirie“.

zählen als auch auf die Probleme und Grenzen der Zeitgestaltung in Städten hinzuweisen. Im Folgenden werden zwei Fallbeispiele dargestellt: Zeitgestaltung in der Stadt Aachen und Stadtentwicklungsplanung *ohne* Zeitgestaltung in Dresden.

3.2.1 Fallbeispiel Aachen

Heitkötter und Zohren legen in diesem Sammelband eine vertiefende Darstellung der kommunalen Familienzeitpolitik in der Stadt Aachen vor. Ziel der nachfolgenden Ausführungen ist es nicht, diese Darstellung in Teilen einfach zu wiederholen. Vielmehr soll unter den Gesichtspunkten der Zeitgestaltung als Manifestation von „Human Agency“ der Frage nachgegangen werden, wie Akteure in Aachen das eher sperrige Thema Zeitpolitik als Gestaltungsthema der Stadtentwicklung etablierten und welche Rolle die Stadtentwicklungsplanung dabei spielte.

Raumzeitpolitik allgemein wie auch die Suche nach einer „zeitgerechten Stadt“ sind als abstrakt-konzeptionelle Gestaltungsversuche eher schwer zu greifen (u. a. weil ihre Implikationen aufgrund des generellen Ressourcencharakters von Raum und Zeit so umfassend sind). Zeitgestalter und ihre Versuche zur Entwicklung zeitpolitischer Ansätze in Städten finden sich inhaltlich eingebettet in ein komplexes Set von Themen und Zielen. Anschlussfähigkeit und vielfältige Kombinierbarkeit zeitpolitischer Themen mit aktuellen Themen sind wichtige Erfolgsfaktoren für Versuche der Zeitgestaltung in Städten – ganz im Sinne des politischen Agenda-Settings. Es ist deshalb nicht überraschend, wenn die Zeitgestalter in Aachen ihre Anliegen an etablierte Politikthemen andocken: „Familienfreundlichkeit“ und kommunale Familienpolitik gewannen dort ihre Prominenz u. a. in Hinblick auf die Herausforderungen des demografischen Wandels und eines zunehmenden Standortwettbewerbs zwischen Städten und Regionen. Darüber hinaus spielten auch spezifische Herausforderungen einer „Wissenschaftsstadt“ eine Rolle. *Familienzeitpolitik* konnte terminologisch als Synthese aus Familien- und Zeitpolitik kommuniziert werden.

Zeitgestaltung beruht auf der Distanzierung von Akteuren von einem weitgehend gesellschaftlich-konventionell vorgeprägten und institutionell regulierten Handeln, das – mehr implizit als explizit – Zeitverwendungshandeln ist. Für die kommunale Strategieentwicklung zur Zeitgestaltung ist, wie in anderen Strategiebereichen auch, von hoher Bedeutung, mit welchen Gründen und Inhalten die Distanzierung von Konventionen gerechtfertigt wird und Problemstellungen vorgetragen werden (Healey 2009). Der Aufsatz von Heitkötter und Zohren zur kommunalen Familienzeitpolitik in Aachen verdeutlicht, dass Informationen zur „Zeitnot“ von Familien (differenziert in Konstellationen von Personen und Akteuren) für die Problematisierung von Zusammenhängen zwischen der „Arbeitswelt“ und der „Familie“ dienen können. Zeitnot von Familien hat zahlreiche Facetten (u. a. Zeitbudgetprobleme, Synchronisationsprobleme in Städten, Rhythmusprobleme).

Die Suche nach einer „zeitgerechten Stadt“ erfordert Zeitgestalter, die konflikt- und konsensfähig sind. In Aachen ergibt sich nach Heitkötter und Zohren für die kommunale Familienzeitpolitik in dieser Hinsicht ein recht eindeutiges Bild. *Konflikte* und ku-

mulativ daraus entstehende „Zeitnot“ folgen aus den gesellschaftlichen, vor allem ökonomischen, Rahmenbedingungen und den Entscheidungen von Familien bzw. familienähnlichen Sozialformen. *Konsensorientierung* hingegen ist charakteristisch für die Lösung der aus Zeitnot entstehenden Probleme: Erfolgreiche kommunale Familienzeitpolitik basiert auf dem Willen der politischen Entscheider in Städten (z. B. Oberbürgermeister als Unterstützer). Sie erfordert die intensive verwaltungsinterne Koordination, Kooperation und gemeinsame inhaltliche Problemlösungsfähigkeit der zahlreichen relevanten Verwaltungsakteure. Sie erfordert zugleich das produktive Zusammenspiel von Politik, Verwaltung, Bildung, Wirtschaft, Zivilgesellschaft usw. („Good Governance“). Strategische Planung mittels Konzepten, Plänen, Leitfäden, Schlüsselprojekten und Maßnahmen bietet auf der Grundlage konsensorientierter Verständigungen aller relevanten Akteure die Aussicht, von „Worten“ zu „Taten“ und schließlich auch zu „erwünschten Ergebnissen“ zu gelangen (Selle 2013). Mit diesen Erfolgsfaktoren verbindet sich die Hoffnung, dass kommunale Familienzeitpolitik über Beiträge für einzelne Familien und ihre Mitglieder hinaus erwünschte Wirkungen insgesamt auf die Stadtgesellschaft entfaltet und im Alltag aller betroffenen und beteiligten Akteure verankert bleibt. Gestalter der kommunalen Familienzeitpolitik in Aachen können damit als Agenten des institutionellen Wandels verstanden werden (vgl. Abschnitt 2.2), wobei Änderungen mit lokaler Reichweite im Vordergrund stehen.

Kommunale Familienzeitpolitik in Aachen ist ein kontinuierlicher dynamischer Prozess, in dem zahlreiche öffentliche, private und intermediäre Akteure eine Rolle spielten bzw. spielen. Dieser Prozess findet seinen auch für „Außenstehende“ zugänglichen Ausdruck in Konzepten, Plänen, Projekten und Maßnahmen, zu denen in Aachen ein umfangreiches Dokumentenmaterial zur Verfügung gestellt wird. Im Rahmen dieses Beitrags sticht dabei das Dokument „Aachen*2030 Masterplan. Perspektiven und Impulse für die räumliche Entwicklung der Stadt Aachen“ heraus (vgl. Stadt Aachen 2012). Es handelt sich um ein informelles Plandokument, das als Stadtentwicklungsplan zu charakterisieren ist. Als Herausgeber im Dezember des Jahres 2012 fungierte die Stadt Aachen, Dezernat III – Planung und Umwelt. Die Bearbeitung erfolgte durch ein bekanntes lokales Planungsbüro und Planungsforscher von der RWTH Aachen. Die Planaussagen sind relativ knapp, übersichtlich und konkret gehalten.

Unter dem Gesichtspunkt der Zeitgestaltung in Städten und insbesondere angesichts der oben skizzierten Bemühungen lokaler Akteure um Familienzeitpolitik fällt allerdings auf, dass die Inhalte des Stadtentwicklungsplans weitgehend konventionell formuliert sind, dem Duktus des DST-Positionspapiers zur Stadtentwicklungsplanung folgen und – was besonders auffällt – nur relativ wenige Aussagen zur Familienpolitik formulieren sowie Zeitreferenzen vor allem als Zukunftsreferenzen zur Einordnung der Realisierung von Planaussagen enthalten. Der Schwerpunkt der Planaussagen liegt eindeutig auf räumlichen Bezügen sowie der Berücksichtigung und Integration fachpolitischer Inhalte. Der Masterplan in Aachen vom Dezember 2012 ist damit kein Dokument der kommunalen Familienzeitpolitik – auch wenn er mindestens indirekt bedeutsam für zeitpolitische Bemühungen ist. Für künftige Fallstudienanalysen zur Zeitpolitik in Aachen stellt sich die Frage, warum Anstrengungen der kommunalen Familienzeitpolitik einerseits und die Stadtentwicklungsplanung andererseits nebeneinander herlaufen – zumindest stellt sich dies „plantextlich“ für Außenstehende so dar.

Auf diese Frage mag es vielfältige Antworten geben, die allerdings vertiefende empirische Aktivitäten zur Zeitpolitik und Planung in Aachen erfordern. Ein wichtiger Anhaltspunkt ergibt sich aus dem Prozessverlauf der zeitpolitisch relevanten Strategieentwicklung in Aachen:⁷

- > Im Masterplan findet sich eine Übersicht, die den Beginn der Planerarbeitung auf ca. Anfang des Jahres 2010 festlegt (vgl. Stadt Aachen 2012: 11). Als Datum der Fertigstellung und Veröffentlichung nennt das Plandokument, wie oben erwähnt, den Monat Dezember im Jahr 2012.
- > Die Bemühungen der Stadtverwaltung Aachen (mit Unterstützung des Oberbürgermeisters) zur stärkeren systematischen Verknüpfung von Familienpolitik, Stadtplanung und Zeitpolitik finden ihren textlichen Ausdruck vor allem in der Broschüre „Familienfreundliche Stadtplanung. Kriterien für Städtebau mit Zukunft“ (Stadt Aachen 2016, vertiefend Heitkötter/Zohren in diesem Band). Die Veröffentlichung dieser Broschüre erfolgte im Juli des Jahres 2016.

Der in dritter Auflage vorliegende Kriterienkatalog zur verstärkten Verknüpfung von Familienpolitik, Stadtplanung und nunmehr auch Zeitpolitik (Stadt Aachen 2012: 3) wurde also *nach* der Erarbeitung des Masterplans erstellt. Zudem handelt es sich um unterschiedliche planerische Instrumente zur Steuerung der Stadtentwicklung: Der Masterplan enthält zahlreiche Aussagen, die räumlich-konkret und gesamtstädtisch orientiert sind und damit über einzelne Standorte bzw. Projekte hinausgehen. Er ist eindeutig ein Instrument strategischer räumlicher Steuerung. Der Kriterienkatalog hingegen soll vielfältige Planarten und Gestaltungsaktivitäten beeinflussen (u. a. Stadtentwicklungskonzepte, Städtebauliche Rahmenpläne, Bebauungspläne). Der Masterplan ist also – wenig überraschend aus Sicht der strategischen Planungsdiskussion (z. B. Wiechmann 2008, vgl. auch Selle 2013) – kein Instrument zur Steuerung der *gesamten* Stadtentwicklung. Salopper formuliert: Der Masterplan ist weniger „Master“ als die Wahl dieses Wortes für ein Planungsinstrument suggeriert. Mit Blick auf den Prozessverlauf in Aachen stellt sich damit die Frage, wie – nach dem Masterplan mit Stand 2012 und dem Kriterienkatalog mit Stand 2016 – nunmehr durch künftige planerische Strategieentwicklung eine verstärkte Koordination und ggf. Integration gelingt.

Zudem ergibt sich aus institutionentheoretischer Sicht die Frage, inwieweit und wie überlokal wirksame „Blaupausen“ – wie das in dem Positionspapier des DST zum Ausdruck kommende Verständnis von zeitgemäßer Stadtentwicklungsplanung – lokale Planungsprozesse vorprägen, so dass zeitpolitische Analysen und Planaussagen nur bei Überwindung von Hindernissen in Plandokumente zu integrieren sind. Institutionen im Sinne von kognitiv wirksamen Vorannahmen, Klassifikations schemata und typi-

⁷ Heinz Zohren vermittelte wertvolle Hinweise zum Verständnis der Strategieentwicklung in Aachen im Rahmen der intensiven Kommunikation des ARL-Arbeitskreises zur zeitgerechten Stadt. Er wies insbesondere auch auf den Prozessverlauf hin, mit dem die Fertigstellung des Masterplans vor der verstärkten Berücksichtigung von familienzeitpolitischen Anforderungen in der Stadtplanung erfolgte. Heinz Zohren sei herzlich gedankt. Die Verantwortung für die obigen Aussagen zum Fallbeispiel Aachen verbleibt selbstverständlich beim Autor.

schen Denk- und Argumentationsmustern sind nicht nur für die Berücksichtigung von „Zeit“ wichtig, sondern auch dafür, wie lokale Akteure Planinhalte und Planungsprozesse entwickeln. Dies zeigt sich auch im Fallbeispiel Dresden.

3.2.2 Fallbeispiel Dresden

Akteure der Stadtentwicklungsplanung in Dresden verwenden Zeit vorrangig als institutionalisierte Rahmenbedingung planerischen Handelns. Als Gestaltungsthema stand Zeit bisher nicht auf der Agenda der Planungsakteure in Dresden. Diese Falleinschätzung beruht auf der Sekundärauswertung empirischer Arbeiten zur Stadtentwicklungsplanung in Dresden (vgl. Siedentop/Wiechmann 2007; Hutter/Wiechmann/Günzel 2014). Im Folgenden werden diese empirischen Arbeiten im Überblick gezeigt. Es soll verdeutlicht werden, dass die Stadtentwicklungsplanung potenziell durchaus die Möglichkeit hat, Zeitfragen als Gestaltungsfragen zu adressieren. Ob die Akteure der Stadtentwicklungsplanung dieses Potenzial auch nutzen und textlich zum Ausdruck bringen, ist jedoch von weiteren Bedingungen abhängig. Stadtentwicklungsplanung in Dresden hat sich nach der Wiedervereinigung aus plausiblen Gründen mit den drängenden „klassischen“ Aufgaben der Stadterneuerung und des Stadtumbaus befasst. Denn die Stadt Dresden verlor in den Jahren von 1990 bis 1994 ca. 30.000 Einwohner.

Starke Abwanderung war vorrangig in den zentrumsnahen Wohnvierteln zu beobachten. Akteure der Bauleitplanung und der Stadtentwicklungsplanung konzentrierten sich einerseits auf die Diskussion genereller Leitbilder. Diese basierten, wie die meisten politischen Programme dieser Zeit, auf einer optimistischen Überschätzung der weiteren Entwicklung. Andererseits richteten Planer frühzeitig ihren Blick auf städtebauliche Projekte und Wettbewerbe in der historischen Innenstadt sowie auf die Sanierung der gründerzeitlichen Wohnviertel. Trotz starker Suburbanisierung und hoher Bevölkerungsverluste im Stadtkern und in den Plattenbaugebieten in den folgenden fünf Jahren stabilisierte sich langsam die Lage, insbesondere in den innenstadtnahen Quartieren. Stadtentwicklungspolitik und Planung waren in dieser Phase (1995 bis ca. 2000) dennoch durch Ernüchterung geprägt. Die Prognosen gingen von einer anhaltenden Schrumpfung aus. Die Stadt Dresden konnte allerdings in der anschließenden Zeit von 2000 bis 2004 mit einem Plus von 10.000 Einwohnern ein beachtliches Wachstum realisieren. Kommunalpolitik und Stadtentwicklungsplanung formulierten gleichwohl im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) aus dem Jahr 2002 das Leitbild einer in der Einwohnerzahl stabilen, bestandsorientierten „Europäischen Stadt“ mit attraktivem Zentrum. Die ab der Jahrtausendwende einsetzende Stabilisierungstendenz spiegelte sich auch in der konzeptionellen Neuausrichtung der Stadtentwicklungsplanung. Das als Grundlage für den Stadtumbau erarbeitete INSEK aus dem Jahr 2002 prognostizierte nach einem für 2003 erwarteten Tiefpunkt für 2015 ca. 480.000 Einwohner. Die tatsächliche Entwicklung hat diese Erwartungen in der Folge deutlich übertroffen. So lebten im Jahr 2011 fast 530.000 Einwohner in Dresden (Wiechmann/Pallagst 2012). Die jüngste Prognose schreibt nun den Wachstumstrend in die Zukunft fort. Das im Februar 2016 vom Stadtrat der Stadt Dresden beschlossene INSEK „Zukunft Dresden 2025+“ formuliert die konkrete Aussage, dass für das Jahr 2025 eine Bevölkerungszahl von etwa 579.600 Personen zu erwarten sei (LHD 2016: 16).

Im Mai 2011 hatte der Dresdener Stadtrat die Fortschreibung des INSEK von 2002 mit Verweis auf gesellschaftspolitische Prozesse wie demografischen Wandel und Globalisierung beschlossen. Der Planungshorizont sollte über das Jahr 2025 hinausreichen („Zukunft Dresden 2025+“). Das neue INSEK wurde bis Februar 2016 durch einen aufwendigen, durch vielfältige Beteiligungsformate und Veranstaltungen geprägten sozialen Prozess erarbeitet (z.B. frühzeitige Bildung eines Fachbeirats, Durchführung von Fachveranstaltungen, von Stadtspaziergängen und einer online-gestützten Beteiligung sowie einer speziellen „Dresdner Debatte“ zum INSEK 2025+). Im Gegensatz zum früheren enthält das neue INSEK Aussagen zu einer dynamischen und flexiblen Anpassung an veränderte Rahmenbedingungen durch Monitoring und Zielanpassung:

„Stadtentwicklungsplanung ist ... nicht an einen Anfang und ein Ende gebunden. Es ist ein fortwährender Prozess, dem das aktuelle Konzept in besonderer Weise gerecht wird. Die Umsetzung ist an ein dynamisches Zielsystem gebunden. Einerseits benennt das Konzept langfristige Entwicklungsziele und andererseits definiert es auch schon konkrete Maßnahmen beziehungsweise Schlüsselprojekte in den Schwerpunkträumen. Die Schlüsselprojekte sind ein markantes Statement der Ziele in den jeweiligen Räumen und initialisierend für weitere Projekte. Aber nicht alle Entwicklungen der nächsten Jahre sind voraussehbar, nicht alle Projekte sind definiert oder finanziell abgesichert. Deshalb erfordert die Umsetzung des Stadtentwicklungskonzeptes eine stetige Auseinandersetzung mit Rahmenbedingungen, Prioritäten und den finanziellen Möglichkeiten. Auch wenn die Stadt nun gesamtstädtische Entwicklungsziele beschlossen hat, müssen diese in den kommenden Jahren kontinuierlich geprüft und angepasst sowie mit Maßnahmen unteretzt werden ...“ (LHD 2016: 7).

Teil D „Umsetzungsprozess Zukunft Dresden 2025+“ konkretisiert die Aussagen zum dynamischen Zielsystem. Das dynamische System wird zunächst dem starren Zielsystem des früheren INSEK gegenübergestellt. Es beachtet unterschiedliche Ziel- und Zeitebenen der Planung:

„Die Zielausrichtung des Konzeptes mit abgeleiteten Handlungserfordernissen und Schlüsselprojekten ist ... an unterschiedliche zeitliche Ebenen gebunden. Je langfristiger die Ziele formuliert werden, umso mehr sind die Wege zur Zielerfüllung Unsicherheiten, Veränderungen und Anpassungsmechanismen unterlegen. Erst in der zeitlichen Annäherung wird auch deutlich, inwieweit die Ziele selbst angemessen und konkret genug sind, um eine ausreichende Orientierung für das Handeln zu geben. Mit dem dynamischen Zielsystem wird die Möglichkeit geschaffen, Ziele, Handlungserfordernisse und Schlüsselprojekte bei nachgewiesenem Erfordernis kontinuierlich zu präzisieren. Damit erhalten auch aktuelle und konkretisierte Ziele der Akteure aus den Fachressorts mehr Gewicht, was die Umsetzungsorientierung des Konzeptes Zukunft Dresden 2025+ und dessen Akzeptanz erheblich stärken soll“ (LHD 2016: 142).

Dynamik im neuen INSEK meint gegenwärtige Begründung künftiger Veränderungen des planerischen Zielsystems im Lichte einer dann konkreter fassbaren „Realität“. Zeit ist nicht ein dynamischer Prozess, sondern ein *konventioneller* Referenzrahmen, in dem Veränderungen aufgrund veränderter Rahmenbedingungen, Prioritäten und konkreter Umsetzungsbedingungen begründbar und durchsetzbar sind. Dynamik im INSEK ist der Ausblick auf eine noch nicht erfahrene Zukunft, von der aber vermutet

wird, dass sie Zieländerungen nahelegt, für die planerisch argumentativ vorzusorgen ist. Damit korrespondiert, dass zeitpolitische Fragen im INSEK Dresdens keine Rolle spielen. So wird das Wort „Zeit“ – wenn überhaupt – als Komponente der Ausdrücke „Freizeit“ und „zeitgenössische Kunst“ gebraucht.

Akteure der Stadtentwicklungsplanung in Dresden ignorierten vermutlich Zeit als Gestaltungsthema im Planungsprozess. Zeit wurde weitgehend konventionell als Rahmenbedingung vorausgesetzt und explizit u.a. zur Terminkoordination im Rahmen der Prozessteuerung der INSEK-Erstellung verwendet. Textformulierung und der partizipative Erarbeitungsprozess des INSEK wurden maßgeblich durch die zuständigen Verwaltungsmitarbeiter des Amts für Stadtplanung gesteuert (u.a. mit Unterstützung eines Dortmunder Planungsbüros). Insofern gelten die getroffenen Aussagen zur Zeitgestaltung in Dresden vor allem für diese Planungsakteure in der kommunalen Verwaltung.

Diese Fallanalyse bedarf der Überprüfung sowie ggf. Revision und erneuten Einordnung, wenn weitere Strategieprozesse in Dresden in den Blick genommen werden. Im September des Jahres 2014 konstituierte sich der neu gewählte Stadtrat und im September 2015 erfolgte der Amtsantritt des neuen Oberbürgermeisters der Stadt Dresden. Sowohl die Fraktionen und Koalitionen des Stadtrats als auch der Oberbürgermeister initiierten und/oder unterstützten neue Strategieprozesse, in denen ggf. derzeit oder künftig Fragen der Zeiterfahrung, Zeitreflexion und des kollektiven Zeitwohlstands eine größere Rolle spielen.⁸

4 Schlussfolgerung und Ausblick

Zeit ist für viele weitgehend selbstverständliche Rahmenbedingung individuellen und sozialen Handelns. Im Vergleich dazu dürften derzeit nur wenige ein ausgeprägtes Zeitgestaltungsinteresse verfolgen (vgl. z.B. Henckel 2016, Reisch/Bietz 2014). In diesem Sinne ist auch der Blick auf die Praxis der Stadtentwicklungsplanung eher ernüchternd. Das Beispiel der Familienzeitpolitik und Stadtentwicklungsplanung in Aachen zeigt zwar systematische Bestrebungen zur Etablierung zeitpolitischer Ansätze im kommunalen Gesamthandeln. Ein Blick auf den Stadtentwicklungsplan „Aachen*2030 Masterplan. Perspektiven und Impulse für die räumliche Entwicklung der Stadt Aachen“ lässt jedoch vermuten, dass es für die Koordination und ggf. sogar Integration von Familienzeitpolitik und Planung „noch Luft nach oben gibt“. Stadtentwicklungsplanung in Dresden agiert bisher weitgehend zeitkonventionell. Doch auch hier könnten neue politische Verhältnisse und strategische Initiativen⁹ Gelegenheitsfenster und Wege für zeitgestalterische Planungs- und Umsetzungsaktivitäten eröffnen.

8 Vgl. z. B. aktuell (Stand: Mai 2017) laufende Strategieprozesse, die im Zusammenhang mit dem BMBF-geförderten Projekt „Open City Dresden“ im Rahmen der Leitinitiative Zukunftsstadt zu beobachten sind; vgl. auch die Ergebnisse der Fallstudie zum Zusammenhang von Nachhaltigkeitsinitiativen und kommunaler Strategieentwicklung in Dresden (Blum/Egermann/Ehnert et al. 2016).

9 Gemeint sind z. B. lokale Initiativen in der Zivilgesellschaft mit Blick auf die Möglichkeiten einer „Postwachstumsgesellschaft“ (vgl. Egermann/Hutter 2014).

Der Befund zur Zeitgestaltung in der Planungspraxis ist also ernüchternd bzw. ambivalent bezüglich künftiger Entwicklungen, was auch daran liegen könnte, dass kurz gefasste kommunale Fallstudien (wie die obigen) die soziale, zeitliche und räumliche Komplexität kollektiver Versuche der Zeitgestaltung in Städten nicht angemessen abbilden. Der Beitrag plädiert deshalb für zeitpolitisch inspirierte und systematisch vergleichende sowie genuin prozessuale und evaluationsorientierte Planungs- und Umsetzungsstudien zur Strategieentwicklung in Städten.¹⁰ Für die Stadtentwicklung unter veränderten zeitlichen und räumlichen Rahmenbedingungen (z.B. Henckel 2016) sind dabei sowohl Zeitpioniere als auch Gestalter von institutionellem Wandel von Bedeutung – beide nicht zuletzt aus den normativen Perspektiven einer ökosozialen Zeitpolitik und Postwachstumspolitik (vgl. Reisch/Bietz 2014). Die umfangreichen Mehr-Ebenen-Forschungen zur handlungstheoretischen Institutionentheorie bieten ein differenziertes Analyseinstrumentarium, um die Beiträge von Zeitgestaltern zur Stadt- und Regionalentwicklung zu thematisieren, gerade im Hinblick auf Prozesse des Wandels und der Transformation (zusammenfassend Scott 2014).

Empirische Arbeiten zu Zeitpionieren (Hörning/Gerhardt/Michailow 1990a, 1990b) zeigen allerdings auch, dass diese zahlreiche Hindernisse überwinden und Herausforderungen meistern müssen, um nur einige Schritte in Richtung eines neuen Lebensstils mit mehr Zeitvielfalt und individuellem Zeitwohlstand zu gehen. Gestalter mit dem Anspruch der Veränderung institutionalisierter Zeitstrukturen wollen darüber hinaus Schritte in Richtung kollektiver Zeitwohlstandsgewinne und fairer Gewinnverteilungen gehen. Sie verknüpfen individuelle Interessen und Ziele mit kollektiven Zielbegründungen für Gestaltungsversuche.¹¹ Angesichts zunehmender räumlich-zeitlich bedingter Konfliktlagen in Städten und Regionen liegt es nahe zu erwarten, dass Hindernisläufe und die Meisterung kognitiver, regulativer und normativer Herausforderungen in besonderem Maße ihre Gestaltungsversuche prägen werden. Dies betont, dass die planerische Raumzeitforschung sowohl Erfolgs- als auch Misserfolgsgeschichten systematisch miteinander vergleichen sollte (vgl. z.B. Klein 2013 für ein solches Forschungsdesign).

10 Vgl. van de Ven (2007); Poole/van de Ven (2004); vgl. auch Selle (2013) zu „Worten“ und „Taten“ in der Stadtentwicklungsplanung und Stadtentwicklung.

11 Die Institutionentheorie versteht Agenten des institutionellen Wandels als „institutionelle Unternehmer“ (Scott 2014) (vgl. oben Abschnitt 2.2). In diesem Zusammenhang ist auch die in den letzten Jahren prominenter werdende analytische Perspektive des „Institutional Work“ (Lawrence/Leca/Zilber 2013) zu erwähnen.

Literatur

- Allmendinger, P. (2009): *Planning Theory*. Basingstoke.
- Blum, A.; Egermann, M.; Ehert, F.; Reiß, K. (2016): *Nachhaltig leben in Dresden – Bausteine für den Wandel zu einer zukunftsfähigen Stadtgesellschaft*. Dresden.
- Danielzyk, R.; Knieling, J. (2011): *Informelle Planungsansätze*. In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): *Grundriss der Raumordnung und Raumentwicklung*. Hannover, 473-498.
- Demandt, A. (2015): *Zeit: Eine Kulturgeschichte*. Berlin.
- DST – Deutscher Städtetag (Hrsg.) (2013): *Integrierte Stadtentwicklungsplanung und Stadtentwicklungsmanagement – Strategien und Instrumente nachhaltiger Stadtentwicklung*. Positionspapier des Deutschen Städtetages. Berlin/Köln.
- Egermann, M.; Hutter, G. (2014): *Perspektiven für die Annäherung der Raum- und Transitionforschung – am Beispiel des EU-Projekts ARTS*. In: *pnd|online* 3, 1-9.
- Elias, N. (1988): *Über die Zeit*. Frankfurt am Main.
- Emirbayer, M.; Mische, A. (1998): *What is agency?* In: *American Journal of Sociology* 103 (4), 962-1023.
- Geißler, K. A. (2012): *Lob der Pause: Von der Vielfalt der Zeiten und der Poesie des Augenblicks*. München.
- Healey, P. (2009): *In search of the "strategic" in spatial strategy making*. In: *Planning Theory & Practice* 10 (4), 439-457.
- Heitkötter, M. (2004): *Lokale Zeitpolitik*. München.
- Henckel, D. (2007): *Raumzeitpolitik*. In: Schölller, A.; Canzler, W.; Knie, A. (Hrsg.): *Handbuch Verkehrspolitik*. Wiesbaden, 533-548.
- Henckel, D. (2016): *Raumzeitpolitik: Zeitliche Dimensionen der Verkehrspolitik*. In: Schwedes, A.; Canzler, W.; Knie, A. (Hrsg.): *Handbuch Verkehrspolitik*. Wiesbaden, 521-542.
- Henckel, D.; Eberling, M. (Hrsg.) (2002): *Raumzeitpolitik*. Opladen.
- Henckel, D.; Harmel, E.; Koziol, M.; Simonides, S.; Thomaier, S. (Hrsg.) (2013): *Die zeitgerechte Stadt: Dimensionen von Zeitgerechtigkeit in der räumlichen Planung*. Berlin/Cottbus.
- Hinings, C. R.; Greenwood, R.; Reay, T.; Suddaby, R. (2004): *Dynamics of change in organizational fields*. In: Poole, M. S.; van de Ven, A. H. (Hrsg.): *Handbook of organizational change and innovation*. Oxford, 304-323.
- Hörning, K. H.; Gerhardt, A.; Michailow, M. (1990a): *Zeitpioniere: Flexible Arbeitszeiten – neuer Lebensstil*. Frankfurt am Main.
- Hörning, K. H.; Gerhardt, A.; Michailow, M. (1990b): *Den Zeitpionieren auf der Spur: Flexibilisierung der Arbeitszeit und neue Formen der Lebensführung*. In: *Soziale Welt* 41 (2), 206-221.
- Hutter, G.; Wiechmann, T.; Günzel, M. (2014): *Zeit zur Anpassung? Planungstheoretische Reflexionen zu Zeitverständnis und Zeitverwendung*. In: Altröck, U.; Hunning, S.; Kuder, T.; Nussli, H. (Hrsg.): *Die Anpassungsfähigkeit von Städten. Zwischen Resilienz, Krisenreaktion und Zukunftsorientierung*. Kassel, 443-459. = Reihe Planungsgrundschau 22.
- Klein, G. (2013): *Seeing what others don't: The remarkable ways we gain insights*. New York, NY.
- Kühn, M.; Fischer, S. (2010): *Strategische Stadtplanung: Strategiebildung in schrumpfenden Städten aus planungs- und politikwissenschaftlicher Perspektive*. Detmold.
- Lawrence, T. B.; Leca, B.; Zilber, T. B. (2013): *Institutional work: Current research, new directions and overlooked issues*. In: *Organization Studies* 34 (8), 1023-1033.
- Levine, R. (2011): *Eine Landkarte der Zeit: Wie Kulturen mit Zeit umgehen*. München.
- LHD – Landeshauptstadt Dresden (Hrsg.) (2016): *Zukunft Dresden 2025+: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Dresden (INSEK)*. Dresden.
- Meyer zum Alten Borgloh, C. (2005): *Eine Renaissance der Stadtentwicklungsplanung? Die strategische Entwicklungsplanung – untersucht in den europäischen Dienstleistungsmetropolen Barcelona und Frankfurt/Main*. Dortmund. = Blaue Reihe: Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 123.
- Mückenberger, U.; Timpf, S. (Hrsg.) (2007): *Zukünfte der europäischen Stadt: Ergebnisse einer Enquete zur Entwicklung und Gestaltung urbaner Zeiten*. Wiesbaden.
- Poole, M. S.; van de Ven, A. H. (Hrsg.) (2004): *Handbook of organizational change and innovation*. Oxford.
- Reisch, L. A.; Bietz, S. (2014): *Zeit für Nachhaltigkeit – Zeiten der Transformation: Mit Zeitpolitik gesellschaftliche Veränderungsprozesse steuern*. München.
- Rinderspacher, J. P. (2003): *Arbeits- und Lebenszeiten im Wandel: Ansätze zu einer Politik der zeitstrukturellen Balance*. In: *Zeitschrift für Soziologie der Erziehung und Sozialisation* 23 (3), 236-250.
- Rinderspacher, J. P. (Hrsg.) (2002): *Zeitwohlstand: Ein Konzept für einen anderen Wohlstand der Nation*. Berlin.
- Scott, W. R. (2014): *Institutions and organizations: Ideas, interests, and identities*. Thousand Oaks.
- Selle, K. (2005): *Planen. Steuern. Entwickeln: Über den Beitrag öffentlicher Akteure zur Entwicklung von Stadt und Land*. Dortmund.

- Selle, K. (2007): Neustart: Vom Wandel der shared mental models in der Diskussion über räumliche Planung, Steuerung und Entwicklung. In: *The Planning Review*, 169 (2), 17-30.
- Selle, K. (2013): Stadtentwicklungsplanung 2.0 – bleibt alles anders? Sechs Thesen zu Entwicklung und Stand der Kunst. In: *pnd|online* 2013 (1), 1-10.
- Selle, K. (Hrsg.) (2006): *Praxis der Stadt- und Regionalentwicklung: Analysen, Erfahrungen, Folgerungen*. Dortmund.
- Siebel, W. (2015): *Die Kultur der Stadt*. Berlin.
- Siedentop S.; Wiechmann T. (2007): Zwischen Schrumpfung und Reurbanisierung: Stadtentwicklung in Dresden seit 1990. In: *RaumPlanung* (131), 57-62.
- Stadt Aachen (Hrsg.) (2012): *Aachen*2030 Masterplan: Perspektiven und Impulse für die räumliche Entwicklung der Stadt Aachen*. Aachen.
- Stadt Aachen (Hrsg.) (2016): *Familienfreundliche Stadtplanung. Kriterien für Städtebau mit Zukunft*. Aachen.
- van de Ven, A. (2007): *Engaged scholarship: A Guide for organizational and social research*. Oxford.
- Weichert, N. (2011): *Zeitpolitik: Legitimation und Reichweite eines neuen Politikfeldes*. Baden-Baden.
- Weick, K. (1995): *Sensemaking in Organizations*. London.
- Wiechmann, T. (2008): *Planung und Adaption – Strategieentwicklung in Regionen, Organisationen und Netzwerken*. Dortmund.
- Wiechmann, T.; Pallagst, K. M. (2012): Urban Shrinkage in Germany and the USA: A Comparison of Transformation Patterns and Local Strategies. In: *International Journal of Urban and Regional Re-search*, Vol. 36, No. 2, 261-280.

Autor

Gérard Hutter (*1966), *Dr. rer. nat., Dipl.-Volksw.*; *Studium der Wirtschaftswissenschaften in Duisburg; Projektleiter und Seniorwissenschaftler am Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung e. V., Dresden; langjährige Forschungstätigkeit zu Fragen der strategischen Planung und Strategieentwicklung in Städten und Regionen.*



Anne Ritzinger

ZEIT IST NICHT NUR GELD! WACHSTUMSKRITISCHE LEBENS- UND WIRTSCHAFTSFORMEN AUS DER PERSPEKTIVE DER ZEITGERECHTIGKEIT BETRACHTET

Gliederung

- 1 Anlass und Problemstellung
 - 2 Auseinandersetzung mit den normativen Anforderungen von Postwachstum und Zeitgerechtigkeit
 - 2.1 Denkrichtung Postwachstum – Kritik an einer wachstumsorientierten Gesellschaft
 - 2.2 Diskurse der Zeitforschung aus der Perspektive des Postwachstums
 - 2.3 Postwachstum und Zeitgerechtigkeit als Themen der Stadtentwicklung
 - 3 Themenfelder einer Postwachstumsgesellschaft in der zeitgerechten Stadt
 - 3.1 Beispielprojekte einer Postwachstumsgesellschaft
 - 3.2 Diskussion der Beispielprojekte
 - 4 Schlussfolgerungen
- Literatur

Kurzfassung

Als Postwachstum oder Degrowth werden Modelle bezeichnet, die eine Veränderung der globalen und lokalen Lebensstil- und Wirtschaftsmuster hin zu weniger Konsum fordern. Gemeinsam ist Vertretern der wachstumskritischen Denkrichtung die Überzeugung, dass für eine zukunftsfähige Entwicklung Formen von Wirtschaft und Gesellschaft aufzubauen sind, die unabhängig von Wirtschaftswachstum funktionieren. Einen wichtigen Aspekt in der lebensweltlichen Umsetzung von Postwachstumsmodellen stellt häufig der veränderte Umgang mit Zeit dar: Wachstumsdruck und Konsumzwang führen, so vielfach die Argumentation, zu Beschleunigung, zu individuellem Zeitmangel und psychischen Belastungen. Folge sei entweder eine Erhöhung der Geschwindigkeiten (z.B. von Produktion, Transport, Konsum, Information) oder die Vergleichzeitigung der Prozesse, also eine Zeitverdichtung. Durch eine Reduzierung der Erwerbsarbeitszeit könne, so die Argumentation der Vertreter von Postwachstumsmodellen, der Lebensstil konsumärmer, suffizienter und ökologisch nachhaltiger werden. Diskussionen zu Zeitgerechtigkeit und Postwachstum weisen Verbindungen auf, die sich, bezogen auf die Erfüllung der verschiedenen Daseinsgrundfunktionen, in der Stadt konkretisieren lassen.

Schlüsselwörter

Postwachstumsgesellschaft – Zeitgerechtigkeit – Stadtplanung – Lebensstile

Time isn't just money! A temporal-justice perspective on growth-critical ways of life and economic practices

Extended summary

The terms post-growth or degrowth refer to models that call for changes in global and local lifestyles and economic practices to lead to less consumption. Supporters of the growth critique share the conviction that sustainable development in the future requires forms of economy and society that function independently of economic growth. An important aspect of the real-life implementation of post-growth models is often an alternative approach to handling time. The compulsion for growth and consumption, it is often argued, leads to acceleration, to an individual lack of time and to mental stress. The consequence is either an increase in speed (e.g. of production, transport, consumption, information) or the simultaneous synchronisation of processes, i.e. the compression of time. By reducing hours of gainful employment, supporters of post-growth models like Paech or Felber argue, lifestyles can be rendered less consumer-oriented, more sufficient and more ecological.

There are links between the discussions on temporal justice and those on post-growth and these connections emerge clearly when the delivery of basic needs in urban areas is considered. This paper is concerned with the parallels and differences between the discourses. The approaches are compared and three selected projects that can be said to be inspired by the notion of a post-growth society are discussed as case studies. In this way the investigation examines the extent to which the two discourses complement one another and whether together they can support more sustainable urban development. The three case studies are the Co-Working Space Impact Hub in Munich, das Haus der Eigenarbeit (HEi) (an 'open workshop'), and the housing association WOGENO in Munich, which is committed to following fundamental social and ecological principles.

It became clear that post-growth approaches always also address the dimension of time, whether implicitly or explicitly, and that there are a number of common components that can move in the direction of sustainable urban development. In post-growth projects time use is considered rather in terms of organising time than of saving it. Temporal justice is not viewed as the equal distribution of time budgets for all, but rather as the right to know that one's own temporal needs are considered and that it is possible to autonomously define the intrinsic value of one's lifetime.

Perceived quality of life seems to be increased by social factors. Thus shared values and interaction with like-minded individuals compensate for what can be more prolonged processes. Both the post-growth discussion and the various time approaches are closely linked to the objective of achieving more socially just and democratic procedures.

The projects had spatial and temporal impacts on the city of Munich. All three aimed to affect the neighbourhood and urban society. Thus it is possible to detect a revitalisation of the neighbourhood with new forms of public meeting places (e.g. a cafe with no obligation to order in HEi; neighbourhood forum Dankl-Salon in WOGENO). The

Impact Hub closed a gap in the start-up scene in Munich: prior to its establishment there had been numerous initiatives, networks and grants but no physical location for related networking. The multi-functionality of the spaces concerned and the multiple utilisations of properties and objects also play a role in the projects.

The actors who initiated the projects were all private individuals, entrepreneurs, foundations or NGOs. Over time it was then possible to gain the interest of municipal actors from the administration and politics and convince them to provide conceptual support and, in some cases, funding for the projects. In some fields it was possible to make structural changes (e.g. increasing the construction of rental housing by housing associations; promoting sustainable mobility systems).

The groups of actors currently involved in intensive discussions of post-growth and degrowth are largely not identical to those focusing on sustainable spatial development or temporal justice. Post-growth approaches could support the development of more temporal justice in the city by utilising their increasing popularity and acting as a vehicle for the topic. For the policy implementation of academic or social models it can be an advantage to have the support of a range of widely different actor constellations and to launch projects that can be viewed as part of a broad spectrum of sustainability.

In order to contribute towards the implementation of temporal justice and post-growth approaches it seems promising to focus on existing examples, publicising these important endeavours. Relevance emerges through communication between people and vivid and tangible experiences of alternatives. Collections of inspiring examples such as those in *Futurzwei Zukunftsalmanachen* pursue this approach (see Welzer/Hebert/Giesecke 2016).

However, this must then be followed by structural changes – a lack of policy and societal implementation means that many human problems continue to remain largely unsolved despite the existence of well-known solutions. Policy-making should therefore leave scope for people to experiment to find out what is really important to them (Hüther/Schmidt 2015: 23). At the same time, however, it should guarantee structural conditions that ensure post-growth approaches, and ideas linked to temporal justice in cities are not just stimulating niche projects but can also become part of the social mainstream.

Keywords

Post-growth society – temporal justice – urban planning – lifestyles

1 Anlass und Problemstellung

Klimawandel, zunehmende soziale Ungleichheit und wirtschaftlicher Strukturwandel haben in den letzten Jahren verstärkt zu Diskussionen über nachhaltigere politische, ökonomische, gesellschaftliche und ökologische Systeme geführt. In Wissenschaft und Gesellschaft haben wachstumskritische Diskurse zugenommen (vgl. Miegel 2010;

Felber 2011; Paech 2012; Adloff/Leggewie 2014; Zademach/Schulz 2015). Diese werden auch in Hinblick auf die Zukunft der Stadtentwicklung geführt (vgl. Schneidewind 2013; Sassi 2014).

Aus normativer Perspektive eines Postwachstumsparadigmas sind Veränderungen von Lebensstilen und Wirtschaftsformen notwendig, die sich mit den Schlagworten Effizienz, Suffizienz und Konsistenz beschreiben lassen (vgl. Linz 2002). Für das Individuum wird durch eine Abkehr vom Wachstumsparadigma eine Verbesserung der Lebensqualität postuliert, einhergehend mit einer Entschleunigung, einem qualitativen Zeitgewinn (vgl. Paech 2009).

Die Implikationen einer Postwachstumsgesellschaft für die Lebensführung der Menschen lassen sich aus der Perspektive der Zeitgerechtigkeit betrachten und bewerten. Die Diskussionen der Mitglieder des Arbeitskreises „Zeitgerechte Stadt“ zielten insbesondere darauf, welche Raum-Zeit-Ungerechtigkeiten wann und wo für wen in der Stadt existieren und wie die öffentlichen Akteure für eine zeitgerechtere Stadt Sorge tragen können (vgl. Einleitung Henckel/Kramer). Dieser Beitrag beschäftigt sich explorativ mit den Parallelen und Unterschieden der Diskurse zu Postwachstum und Zeitgerechtigkeit. Ziel ist es zu untersuchen, inwiefern sich die beiden gesellschaftlichen und wissenschaftlichen Diskurse ergänzen und wie deren Kombination Ansätze einer nachhaltigeren Stadtentwicklung verstärken könnte.

Die Diskussion versucht folgende Fragestellungen zu beantworten:

- > Welche Überschneidungsbereiche ergeben sich bei einer Überlagerung von Themenstellungen und theoretischen Konzepten aus „Postwachstum“, „Zeitgerechtigkeit“ und „Stadtentwicklung“?
- > Welche Anforderungen stellen Konzepte der Postwachstumsgesellschaft an die Entwicklung einer zeitgerechten Stadt?
- > Wie lassen sich Projekte, die in Ansätze der Postwachstumsgesellschaft einzuordnen sind, in Bezug auf ihre Zeitgerechtigkeit beurteilen? Zu welchen räumlichen und zeitlichen Entwicklungen führen sie?
- > Welche Potenziale bietet diese Betrachtung für vertiefende wissenschaftliche Fragestellungen und welche Handlungsempfehlungen lassen sich für die Praxis der Stadtentwicklung ableiten?

2 Auseinandersetzung mit den normativen Anforderungen von Postwachstum und Zeitgerechtigkeit

Bevor im Folgenden diskutiert wird, welche Überschneidungsbereiche die Themenstellungen und theoretischen Konzepte „Postwachstum“ und „Zeitgerechtigkeit“ verbinden und wo sie sich ggf. widersprechen, werden die Konzepte und aktuelle Diskurse kurz eingeführt und auf die Stadtentwicklung bezogen.

2.1 Denkrichtung Postwachstum – Kritik an einer wachstumsorientierten Gesellschaft

Als Postwachstum und Degrowth werden Veränderungen der globalen Lebens- und Wirtschaftsmuster hin zu neuen Modellen bezeichnet, die nicht durch Wirtschaftswachstum, hohen Konsum von Ressourcen und Gewinnmaximierung als grundlegender Prämisse geprägt sind. Als Grundlage für die Diskussionen über die Notwendigkeit, neue Wirtschaftsformen zu entwickeln, die der Begrenztheit natürlicher Ressourcen Rechnung tragen, gilt die vom Club of Rome 1972 veröffentlichte Studie „Die Grenzen des Wachstums“ (Meadows/Meadows/Zahn et al. 1972). Weitere Autoren und Initiativen setzen sich in zwei Wellen insbesondere nach 1972 und wieder verstärkt seit der Jahrtausendwende (vgl. Seidl/Zahrnt 2010; Miegel 2010) mit wachstumskritischen Fragestellungen auseinander. Als aktuelle Anlässe für die Forderungen nach einem Umdenken werden die globalen Probleme des Klimawandels, der Armut, der sozialen Ungleichheit oder der Finanzkrise gesehen (vgl. Adloff/Leggewie 2014). Ein Strukturwandel bzw. eine „große Transformation im Sinne eines für politische, ökonomische, gesellschaftliche und ökologische Systeme verträglichen Übergangs zu nachhaltigerem Leben und Wirtschaften“ sei notwendig (Evangelische Akademie Tutzing/Gesprächskreis Transformateure 2012: 2).

Die Begriffe Postwachstumsökonomie und Postwachstumsgesellschaft spielen eine zunehmende Rolle in der wissenschaftlichen und gesellschaftlichen Auseinandersetzung (vgl. BMLFUW 2016). Gemeinsam ist Vertretern der wachstumskritischen Denkrichtung die Überzeugung, dass für eine zukunftsfähige Entwicklung Formen von Wirtschaft und Gesellschaft aufzubauen sind, die unabhängig von Wirtschaftswachstum funktionieren. Dabei sind die Ansätze, inwieweit und mit welchen Maßnahmen das derzeitige Gesellschafts- und insbesondere Wirtschaftssystem zu verändern sind, sehr breit und teilweise auch kontrovers (vgl. ebd.: 120). Das Konzept der Postwachstumsökonomie wird in Deutschland wesentlich von dem Volkswirt Niko Paech propagiert. Es orientiert sich an einer Suffizienzstrategie und dem partiellen Rückbau industrieller, insbesondere global arbeitsteiliger Wertschöpfungsprozesse zugunsten einer Stärkung lokaler und regionaler Selbstversorgungsmuster. Enthalten sind Ansätze von Boden-, Geld- und Finanzmarktreformen. Eine Grundüberlegung ist die Reduzierung der Erwerbsarbeitszeit und die Entwicklung neuer Arbeitszeitmodelle (vgl. Paech 2012). In Frankreich, wo bereits früher als in Deutschland über Postwachstum diskutiert wurde, hat sich der Begriff „Décroissance“ (Wachstumsrücknahme) etabliert (vgl. Latouche 2009). Diese Ansätze werden auch kritisch rezipiert. Unter anderem wird eine Abkehr vom gegenwärtig vorherrschenden Leitbild des stetigen quantitativen Wachstums als unrealistisch betrachtet (vgl. Müller 2012; Leschke 2015).

Auch in Bezug auf die Gewährleistung von Infrastrukturen der Daseinsvorsorge und die Messung von Wohlstand sind alternative Indikatoren im Gespräch, die nicht in erster Linie das Wirtschaftswachstum abbilden, sondern die erreichte Lebensqualität messen (vgl. Stiglitz/Sen/Fitoussi 2009; OECD 2011; Deutscher Bundestag 2013; ARL 2016). In den Raumwissenschaften, insbesondere in der Wirtschaftsgeographie, gewinnt eine Beschäftigung mit dem Thema Postwachstumsökonomie an Bedeutung (vgl. Schulz 2012; Zademach/Schulz 2016:159). Fokussiert werden dabei Fragen nach alternativen Wirtschaftsformen und veränderten Konsummustern.

Einen wichtigen Aspekt in den Argumentationen verschiedener Autoren der Postwachstumsgesellschaft stellen Überlegungen zu einem veränderten Umgang mit Zeit dar. So führe der ständige Wachstums- und Konsumdruck unter anderem zu individuellem Zeitmangel (vgl. Paech 2012) und zu verstärktem Burnout (vgl. Neckel/Wagner 2014). Durch die Flexibilisierung werde die Arbeitszeit zunehmend entgrenzt und verdichtet. Viele Arbeitnehmer stehen unter enormem Zeitdruck, unabhängig davon, ob sie zu den Gutverdienenden gehören, die aufgrund der hohen Wettbewerbsintensität viel arbeiten, zu dem Personenkreis, der mehrere Beschäftigungsverhältnisse unter einen Hut bringen muss, um finanziell über die Runden zu kommen, oder ob es sich um Personen handelt, die beispielsweise (noch zusätzlich) private Sorgearbeit für Angehörige leisten (vgl. von Jorck/Gebauer 2015).

In der von Felber entwickelten und mittlerweile von etwa 8.000 Akteuren angewendeten Gemeinwohlbilanz spielt die Zeitverwendung eine wichtige Rolle. Mit dieser Bilanz werden nicht die monetären Gewinne und Ausgaben berechnet, sondern der Beitrag eines Unternehmens zum Gemeinwohl (vgl. Felber 2011). Durch die Reduzierung der klassischen Erwerbsarbeitszeit würde mehr Zeit für Beziehungs- und Betreuungsarbeit, Eigenarbeit sowie politische und Gemeinwesenarbeit zur Verfügung stehen. Infolge dieser ausgewogeneren Zeiteinteilung würde der Lebensstil konsumärmer, suffizienter und ökologisch nachhaltiger.

In der Praxis beschäftigen sich verschiedenste Netzwerke und Projekte mit der lebensweltlichen Umsetzung von Postwachstumsmodellen und tragen zu deren Vernetzung bei (vgl. Zademach/Schulz 2016: 157; z. B. die Transition-Town-Bewegung (vgl. Transition Netzwerk e. V. 2018), die Vereinigung für Ökologische Ökonomie (vgl. VÖÖ 2017), das Netzwerk Wachstumswende (vgl. NEWW 2017) oder das Portal Degrowth (vgl. Degrowth 2017)). In den FuturZwei Almanachen werden regelmäßig Geschichten von „gelebten Gegenentwürfen zur Leitkultur des Wachstums“ dargestellt (vgl. Welzer/Hebert/Giesecke 2016).

Die Überlegungen zur Umsetzung einer Postwachstumsgesellschaft beziehen sich bei einigen Autoren konkret auf veränderte Formen des Wirtschaftens und Zusammenlebens in Städten.¹ Städte könnten als „Labore“ einer suffizienten Gesellschaft dienen und zur Entwicklung wohlstandsfördernder sozialer Innovationen, neuer Lebensstile, Geschäfts- und Organisationsmodelle und neuer Regeln der Planung und des Zusammenlebens dienen (vgl. Schneidewind 2013). Möglichkeiten zur Förderung von krisenfesten und zukunftsfähigen städtischen Strukturen werden in der Planung zunehmend thematisiert (vgl. Altrock/Huning/Kuder et al. 2014). Vor diesem Hintergrund werden auch lokale Initiativen, die sich beispielsweise mit dezentraler Energieversorgung, politischer Partizipation in der Stadtentwicklung oder der Förderung regionaler Wirtschaftskreisläufe durch Lokalwährungen befassen, wissenschaftlich untersucht (vgl. Zademach/Schulz 2016: 157).

1 In diesem Beitrag wird auf mögliche Entwicklungen in der Stadt fokussiert, eine Diskussion über die Nachhaltigkeitspotenziale der „Stadt“ gegenüber dem „Land“ kann hier nicht geführt werden. Auch in ländlichen Räumen gibt es eine Vielzahl von Projekten der Postwachstumsgesellschaft, u. a. begünstigt durch vergleichsweise niedrige Lebenshaltungskosten (vgl. Drago/Ritzinger 2017 zu Co-Working; Kliemann 2017 zur Ökodorf-Bewegung).

Schneidewind entwirft entlang der Begriffe „Entrümpelung“, „Entschleunigung“, „Entflechtung“ und „Entkommerzialisierung“ verschiedene Handlungsstrategien für die Stadt (vgl. Tabelle 1). Diese sollen illustrieren, welche neuen Gesellschaftsentwürfe dazu beitragen können, eine Postwachstumsgesellschaft umzusetzen, da sie nicht auf weiter steigendes ökonomisches Wachstum angewiesen sind, sondern mit geringerem Ressourcenverbrauch ein gutes Leben ermöglichen können.

Suffizienzstrategie	Beispiele im Bereich Stadt
Entrümpelung <i>Vereinfacht und weniger</i>	Carsharing als Ausdruck des „Nutzen statt Besitzen“ Reduzierung von Wohnraum durch flexible Flächen- und Raumnutzungskonzepte
Entschleunigung <i>Langsamer und zuverlässiger</i>	Entschleunigte Verkehrsgestaltung, insbesondere Priorität für Fußgänger und Fahrradfahrer Ruheinseln in der Stadt
Entflechtung <i>Regionaler und übersichtlicher</i>	Stadt der kurzen Wege: Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Erholung Regionalisierte Logistik
Entkommerzialisierung <i>Dem Markt entzogen und selbst gemacht</i>	Stadtgärten, Selbstversorgung Mehrgenerationenhäuser und -wohnanlagen

Tab. 1: Suffizienzstrategien am Beispiel Stadt / Quelle: Schneidewind 2013: 17

2.2 Diskurse der Zeitforschung aus der Perspektive des Postwachstums

Durch die Flexibilisierung von Arbeits-, Betriebs- und Öffnungszeiten fallen einheitliche zeitliche Rhythmen zunehmend weg. Zeitliche Ansprüche von Arbeits- und Lebenswelt geraten zunehmend in Konflikt, was gesellschaftlich zunehmend als problematisch empfunden und auch in wissenschaftlichen Kontexten thematisiert wird (vgl. ARL Arbeitskreis Zeit und Raum 2002). Zeit stellt aus sozialwissenschaftlicher Perspektive zum einen eine Ressource dar, zum anderen geht es um das Erleben von Zeit (vgl. Franck 2002). Zeitliche Veränderungen, insbesondere Beschleunigung, Ausdehnung und Flexibilisierung haben verschiedenste Wirkungen auf die Stadt, ihre Struk-

turen und Akteure (vgl. Henckel/Harmel/Koziol et al. 2013). Beobachtungen, dass unterschiedliche Personengruppen in unterschiedlichem Maß von Raum-Zeit-Ungerechtigkeiten betroffen sind, führen zu einer wissenschaftlichen und letztlich auch gesellschaftlich-normativen Auseinandersetzung mit Zeitgerechtigkeit (vgl. Einleitung Henckel/Kramer). Der ARL Arbeitskreis diskutierte vor diesem Hintergrund insbesondere die Fragen, wann, wo und für wen Ungerechtigkeiten auftreten und welche Akteure eine zeitgerechtere Stadtentwicklung fördern können.

Im Kontext von Postwachstumsgesellschaft und Postwachstumsökonomie richtet sich der Blick auf Lebensstile mit einer subjektiv als hoch empfundenen Lebensqualität, die dem Individuum sinnstiftend erscheinen, aber auch auf die Gestaltung von Arbeitszeit und andere Möglichkeiten zur Generierung von Einkommen (vgl. von Jorck/Gebauer 2015). Im Postwachstumskontext ist der Aspekt der Gerechtigkeit sehr vielschichtig zu betrachten. Grundlegender Impetus ist eine gerechte Ressourcenverteilung – und dazu gehört auch Zeit als knappe Ressource –, die in Zukunft ein gutes Leben für die Menschen im lokalen wie globalen Zusammenhang möglich macht. Damit eng verknüpft ist die Vorstellung von sozial gerechteren und demokratischeren Strukturen und Verfahrensweisen (vgl. Kopfmüller/Nierling/Reichel et al. 2016). Auch der offene Zugang zu Möglichkeiten und eine selbstbestimmte Nutzung sind in der Verbindung von Zeitgerechtigkeit und Postwachstumdiskursen von großer Bedeutung.

Um sich dem Gegenstand Postwachstum und Zeitgerechtigkeit zu nähern, sind aus der Perspektive einer im grundlegenden Sinne ökonomische, soziale und ökologische Aspekte integrierenden räumlichen Entwicklung unterschiedliche Herangehensweisen an den Untersuchungsgegenstand Zeit interessant. Die Konzepte Recht auf Zeit (vgl. Mückenberger 2009); Zeitwohlstand (vgl. Rinderspacher 2002) und Ökologie der Zeit (vgl. Held/Geißler 1995) sprechen Facetten an, die an die oben ausgeführten Überlegungen zu Postwachstum anschlussfähig sind.

Neben einer Ungleichverteilung monetärer Ressourcen spielen auch die zeitlichen Ressourcen und die Zwänge, in denen sich Individuen befinden, eine zentrale Rolle für die Gestaltung einer sozial gerechten Entwicklung (vgl. Goodin 2010). Diese Aspekte führen zur Forderung nach einer möglichst selbstbestimmten Zeitverwendung. Mückenberger fordert unter anderem daher ein „Recht auf Zeit“ (2009). Es geht dabei nicht um eine gleiche Verteilung von Zeitbudgets für alle, sondern um die Berechtigung, legitime eigene zeitliche Belange bei Entscheidungsprozessen berücksichtigt und einen selbst gewählten kulturellen Eigenwert der Lebenszeit ermöglicht zu sehen. Im kommunalen und regionalen Umfeld könnten Ansätze zum Recht auf eigene Zeit eingelöst werden, beispielsweise durch kommunale Zeitpolitik, die systematisch zeitrelevante örtliche Gestaltungsfelder erschließt, Beteiligungsprozesse durchführt und zwischen betrieblichen, öffentlichen und den unterschiedlichen lokalen politischen Handlungsfeldern vermittelt (vgl. ebd.: 3). Neben strukturellen Konsequenzen in Form einer Zeitpolitik auf unterschiedlichen Ebenen, die u.a. für den Schutz persönli-

cher Eigenzeiten sorgt, fordern Zeitforscher auch eine stärkere individuelle Zeithygiene² (vgl. Reheis 2009), z. B. durch bewussteren Konsumverzicht bzw. „temporale Konsumkompetenz“ (vgl. Reisch/Bietz 2014: 89 f.).

Ökonomisches Wachstum führe, so der Zeitforscher Karlheinz Geißler zu Beschleunigung, die das Verhältnis von Zeit und Geld zugunsten des Geldes verschiebe (vgl. Geißler 2004). Dies erfolge entweder durch eine Erhöhung der Geschwindigkeiten (z. B. schnellere Produktion, schnellerer Transport, schnellerer Konsum, schnellere Information) oder durch die Vergleichzeitigung der Prozesse (ebd.). Neben ökonomischem Wohlstand könnte auch Zeitwohlstand (vgl. Rinderspacher 2002) als Kriterium für eine intakte Gesellschaft betrachtet und für die Operationalisierung von lebensqualitätsbezogenen Indikatoren zur Messung von Daseinsvorsorge herangezogen werden. Neben einer quantitativ ausreichenden Menge an Zeit nennt Rinderspacher als Komponenten von Zeitwohlstand gemeinsam verbrachte Zeit (bspw. durch Unterstützung kollektiver Zeitinstitutionen, wie dem freien Wochenende), die Möglichkeit, die Verwendung der eigenen Zeit weitgehend selbst zu kontrollieren (Zeitsouveränität) und eine möglichst entdichtete Zeit, das heißt besonders auch einer psychisch und physisch angemessenen Arbeitsdichte (vgl. Rinderspacher o.J.). Zeitwohlstand kann damit auch als Priorisierung der Bedürfnisse der Menschen gegenüber den Ansprüchen der Ökonomie gesehen werden (ebd.).

Insbesondere die wettbewerbsgetriebene Arbeitswelt findet aus der Sicht von Zeit- und Postwachstumsaspekten zunehmend kritische Betrachtung. Arbeitszeiten sind in Städten aus zeitpolitischer Perspektive betrachtet der zentrale Taktgeber (vgl. Henckel 1996). Unternehmen, die sich auf Zeitpioniere einstellen und anstelle der klassischen Wachstumsparadigmen nach neuen Wegen suchen, nehmen zu (vgl. von Jorck/Gebauer 2015; Gebauer/Mewes/Dietsche 2015).

Zeitverwendung und die Gestaltung zeitlicher Strukturen sind Themen, die sowohl Individuen als auch private und öffentliche Akteure der Stadtentwicklung tangieren. Deren Verständnisse und deren Handeln nehmen zentralen Einfluss auf die Realisierung von zeitgerechten Projekten und Strukturen (vgl. Beitrag Hutter in diesem Band; Hutter/Wiechmann/Günzel 2014).

2.3 Postwachstum und Zeitgerechtigkeit als Themen der Stadtentwicklung

Die Diskussionen zu Postwachstum und zu Zeitgerechtigkeit weisen Verbindungen auf, die sich bezogen auf den Raum der Stadt konkretisieren lassen. Tabelle 2 stellt exemplarisch normative Forderungen, Strukturen, Akteure und Instrumente der Ansätze „Postwachstum“, „Zeitgerechtigkeit“ und „Stadtentwicklung“ dar.

2 Unter Zeithygiene versteht Reheis (2009) Maßnahmen, die Menschen individuell anwenden können, um stärker auf ihre eigenen zeitlichen Bedürfnisse zu achten. Dies betrifft insbesondere den Freizeitbereich (in Abgrenzung zu Zeitpolitik, die sich auf Maßnahmen zur zeitgerechteren Gestaltung im öffentlichen Bereich und von Arbeitsbedingungen bezieht).

	Postwachstums- perspektive	Perspektive der Zeitgerechtigkeit	Handlungsfelder der nachhaltigen Stadtentwicklung
Normative Forderungen	Resilienz Suffizienz Kleinräumigkeit und Dezentralität Flexibilität und Vielfalt Regionalisierte Wirtschaft	Gerechtigkeit Zeitwohlstand Entschleunigung Erreichbarkeit	Nutzungsmischung Multifunktionalität Stadt der kurzen Wege Sozialgerechte Bodennutzung
Strukturen	Lokale / regionale Selbstversorgung Reduzierung der Erwerbsarbeits- zeit Boden-, Geld- und Finanzmarkt- reformen Nicht gewinn- orientierte Ge- schäftsmodelle	Zeitliche Struk- turen von Verwal- tung, Arbeit, Dienstleistungen Einklang von natürlichen und gesellschaftlichen Rhythmen	Baulich-räumliche Strukturen Freiraumgestaltung Öffentliche Einrichtungen Mobilitätssysteme
Akteure	Suffizienzorien- tierte Lebensstile Eigenarbeit Konsumverzicht Teilen von Gütern Lokaler Anbau	Selbstbestimmte Verwendung von Zeit (z.B.durch Zeithygiene) Schaffung zeit- gerechter Ange- bote (z.B. durch Zeitpolitik)	Informationsflüsse und Bewusstseins- bildung Ressortübergreifen- de Steuerung Dezentrale Verwal- tungsstrukturen / Stadtteilbüros
Planerische Instrumente	Einbindung neuer Interessen- gruppen Energie- und Mobilitäts- konzepte Innenentwicklung Wohnungstausch	Zeitleitpläne Lokale Mobilitätspakte Lokale Zeitbüros	Partizipationspro- zesse von Planung bis Umsetzung Leitbildprozesse Energie- und Mobilitätskonzepte Bauleitplanung

Tab. 2: Komponenten der Ansätze „Zeitgerechtigkeit“, „Postwachstum“ und „Stadtentwicklung“ /
Quelle: Eigene Zusammenstellung unter Berücksichtigung von Reisch/Bietz 2014: 86; Schneidewind
2013: 17; Zademach/Schulz 2016: 159

Aus der Perspektive einer Postwachstumsgesellschaft bieten sich Parallelen der Diskurse insbesondere bei den Forderungen nach alternativen Messungen von Wohlstand, höherer Souveränität selbstbestimmter, kleinerer Einheiten, der Wertschätzung von zwischenmenschlicher Gemeinsamkeit und der Reduzierung von Arbeitszeit und Konsum an. Auch die Schaffung infrastruktureller Angebote in größtmöglicher räumlicher Nähe stellt eine Gemeinsamkeit dar.

Spannungsfelder zwischen den Ansätzen entstehen möglicherweise durch eine erhöhte zeitliche Inanspruchnahme durch Postwachstumsstrategien, wie lokale Produktion oder vermehrte Eigenarbeit. Auch die Frage der Erreichbarkeit und Mobilität kann zu Ambivalenzen führen: Infrastrukturelle Ertüchtigungen mit dem Ziel, Pendel- und Transportzeiten zu verringern, können zu erhöhtem Ressourcenverbrauch führen. Erfahrungsgemäß erfüllt sich durch den Ausbau von Verkehrswegen jedoch nicht die Erwartung, Zeit einzusparen, sondern es kommt bei gleichem Zeitkontingent zu einer Erhöhung der Pendel- und Transportdistanz (vgl. Thiemann-Linden in diesem Band). Je nach Einstellung kann jedoch auch eine langsamere Art der Fortbewegung, wie beispielsweise mit dem Fahrrad, die als eine sinnvolle Tätigkeit oder ein Erlebnis gesehen wird, neben der umweltfreundlicheren Bewegungsform auch eine gute Zeit-Investition darstellen (vgl. Rinderspacher 1996).

Konzepte der Postwachstumsgesellschaft und der Zeitgerechtigkeit erfordern von den Akteuren die Schaffung kleinteiliger und multifunktionaler Strukturen, gute Erreichbarkeit und eine intensive Einbeziehung der Nutzerinnen und Nutzer. Viele Instrumente der formellen und informellen Stadtentwicklung und Stadtplanung lassen sich in diese Richtung weiterentwickeln und könnten verstärkt Ansätze aus Postwachstum und Zeitgerechtigkeit integrieren. Tabelle 2 geht nur auf planerische Instrumente ein. Die Untersuchung eines breiten Instrumentenspektrums (z. B. regulative und finanziell fördernde Instrumente) zeigt sicherlich noch weitere wirksame Steuerungsmöglichkeiten auf.

Für eine vertiefte Auseinandersetzung scheint es nach der Zusammenschau dieser Überlegungen interessant, die Strukturen der Zeitverwendung, die beteiligten öffentlichen und privaten Akteure und ihre Einflussmöglichkeiten sowie die von ihnen empfundene Zeitsouveränität, Zeitdichte und Lebensqualität zu betrachten.

3 Themenfelder einer Postwachstumsgesellschaft in der zeitgerechten Stadt

In vielen Städten und Gemeinden gibt es bereits Projekte, die sich als Ansätze der Postwachstumsgesellschaft bezeichnen lassen. Unterschiedliche Autoren und Netzwerke liefern Überblicke und Bestandsaufnahmen von Projekten in städtischen Räumen, die alternative Lebens- und Wirtschaftsansätze verfolgen, wie die *FuturZwei Almanache* (vgl. Welzer/Giesecke/Tremel 2014), das österreichische Lebensministerium 2012 oder der Sammelband „Degrowth in Bewegung(en)“ (Konzeptwerk Neue Ökonomie/DFG-Kolleg Postwachstumsgesellschaften 2017). Alle Projekte haben unterschiedliche Themenbereiche zum Inhalt, wie Wohnraumversorgung, alternative Ein-

kommensmöglichkeiten, Ernährung und Tierschutz, etc. Einige Initiativen verfolgen auch ganzheitliche gesellschaftliche und wirtschaftliche Veränderungen, wie beispielsweise die Gemeinwohl-Ökonomie, die Grundeinkommensbewegung, Post-Development oder die queer-feministische Ökonomiekritik (vgl. Konzeptwerk Neue Ökonomie/DFG-Kolleg Postwachstumsgesellschaften 2017).

Tabelle 3 nennt exemplarische Handlungsansätze der Postwachstumsgesellschaft in unterschiedlichen Themenbereichen der Daseinsvorsorge.

Themenbereiche	Handlungsansatz	Projekte und Initiativen (exemplarisch)
Arbeiten	Co-Working, Reduzierung der Arbeitszeit, Crowd Funding, Job Sharing, Freiwilligenarbeit / Ehrenamt	Città slow / Slow city (vgl. Cittaslow e.V. 2018) Transition Town Projekte (vgl. Transition Netzwerk e.V. 2018)
Wohnen	Genossenschaften, Co-Housing, temporär: Couch Surfing	„Futur zwei“-Projekte (vgl. Welzer/Hebert/Giesecke 2016)
Versorgung	Regionalwährungen, Urban Gardening / solidarische Landwirtschaft, Slow Food, Tauschringe, Maker Space, Repair Cafe, Upcycling	Gemeinwohlbilanz-Unternehmen (vgl. Felber 2011) Chronocity (vgl. Beitrag Wieden in diesem Band)
Bildung	E-Learning	Impact Hub
Erholung	Urban Gardening	(vgl. Impact Hub München 2018)
Mobilität	Carsharing, Couch Surfing	Mietshäuser Syndikat (vgl. Mietshäuser Syndikat 2018)

Tab. 3: Beispielprojekte einer Postwachstumsgesellschaft in der zeitgerechten Stadt

3.1 Beispielprojekte einer Postwachstumsgesellschaft

Anhand von drei Beispielen aus München werden nachfolgend in Kurzdarstellungen Einblicke in ausgewählte Projekte gegeben, die als von Ideen einer Postwachstumsgesellschaft getragen bezeichnet werden können. Sie werden auf ausgewählte Aspekte zu Zeitverwendung und Postwachstumsstrategien untersucht. Dabei wird folgenden Fragen nachgegangen: Wie sind diese Projekte in Bezug auf die Schaffung von Zeitgerechtigkeit für die Projektbeteiligten und für die Entwicklung der Städte zu beurteilen?

Wie erleben die Akteure das Projekt unter dem Aspekt der Zeitgerechtigkeit, insbesondere Zeitsouveränität, Zeitdichte und Lebensqualität? Welche städtischen Strukturen sind von dem Projekt berührt? Welche Strukturen und Akteure wirken förderlich, welche hemmend?

Co-Working mit gesellschaftlichem Anspruch: Impact Hub, München

Der Impact Hub München bezeichnet sich selbst als „Rahmen- und Impulsgeber für co-creatives Arbeiten und gemeinwohlorientiertes Unternehmertum“ (vgl. Impact Hub München 2014: 5). Der Co-Working Space bietet „Menschen, die durch unternehmerisches Handeln einen Beitrag zur Bewältigung unserer sozialen und ökologischen Herausforderungen leisten wollen, unterstützende Infrastruktur, Inhalte und ein Netzwerk, um gemeinsam erfolgreich zu sein“ (ebd.). Neben Infrastrukturen, die junge Unternehmen benötigen, wie Räumlichkeiten und Arbeitsplätze, technische Ausstattung und Postadresse, gibt es auch vielfältige Vernetzungs-, Fortbildungs- und Diskussionsangebote.

Der Impact Hub München wurde im Jahr 2012 von zwei Personen gegründet, 2014 fand die Eröffnung in einer ehemaligen Lagerhalle statt. Mittlerweile (Stand Februar 2018) arbeiten 12 Personen festangestellt in Voll- und Teilzeit in der Koordination des Hub und mehr als 150 Mitglieder nutzen die Räumlichkeiten und Angebote. Der Hub ist Teil eines Netzwerks aus weltweit knapp 100 Impact Hubs, die sich der gleichen Philosophie verschrieben haben: „Wir sind Teil eines Netzwerks, das fokussiert darauf ist, Impact zu schaffen. Für dich, für uns alle, für eine bessere Welt“ (vgl. Impact Hub München 2018). Die Mitglieder kommen aus Stadt und Umland, aber auch aus dem internationalen Umfeld und decken ein breites fachliches Spektrum ab, „vom Datenanalysten für Sozialwirtschaft über Kulturpädagogen bis zu Mitgründern eines Startups für Umwelttechnik. Was sie verbindet, ist Experimentierfreude und Arbeiten mit gemeinnützigen Zielen“ (vgl. Helf o.S.).

Konkret werden diese Ziele durch hohe soziale und ökologische Ansprüche bei Anschaffungen, Konsum, Mitarbeiter- und Kundenkontakt, wie ein Blick in die 2014 erstellte Gemeinwohlbilanz zeigt (vgl. Impact Hub 2014). Beispielsweise ist die gerechte Verteilung der Erwerbsarbeit und selbstbestimmte Arbeit von hoher Bedeutung bei der Gestaltung der Voll- und Teilzeitstellen. Dies äußert sich beispielsweise in einer flexiblen Verschiebung und Zuordnung von Projekten und Aufgabenbereichen.

Auch die Veranstaltungen, wie Workshops zu „Herz-Zeit: Wirst du gelebt oder lebst du schon?“ oder Podiumsdiskussionen zu „Mitbestimmung 4.0. Der Wandel der Arbeitswelt als Chance für mehr Beteiligung?“ (vgl. Impact Hub 2017), folgen dem Ziel, nicht nur Arbeitsplatz, sondern auch Impulsgeber für Veränderung zu sein.

Selbst machen und reparieren: HEi – Haus der Eigenarbeit, München

Das Haus der Eigenarbeit wurde 1987 von der gemeinnützigen Forschungsgesellschaft „anstiftung“ gegründet und hat sich im Lauf der vergangenen Jahrzehnte zu einem überregional bekannten Treffpunkt für Menschen unterschiedlichen Alters und sozialer Gruppierung entwickelt, die gerne Dinge selbst herstellen oder reparieren. Im

Schnitt besuchen 50 Personen pro Tag das Haus der Eigenarbeit. In den letzten Jahren hat sich durch den stark gewachsenen Trend zum Selbermachen die Besucherzahl nochmals erhöht (Dorsch/Redler 2015). Das HEi bietet offene Werkstätten und Kurse zum Heimwerken und Reparieren, u. a. in den Bereichen Holz, Keramik, Metall, Papier und Buchbinden, Polstern, Schmuck und Textil, Werkzeugverleih. Es gibt Workshops an Schulen, ein Café ohne Verzehrzwang, regelmäßige Repair-Café-Treffen, Lesungen etc. (vgl. HEi 2017). Das HEi wird vom gemeinnützigen Verein zur Förderung von Eigenarbeit e.V. getragen und finanziert seinen Jahresetat zur Hälfte aus eigenen Einnahmen, darunter Mitgliedsbeiträge und Spenden. Es wird von der Landeshauptstadt München (Münchner Beschäftigungs- und Qualifizierungsprogramm (MBQ) und Kulturreferat) und der Stiftungsgemeinschaft anstiftung & ertomis gefördert und erhält Zuschüsse vom Jobcenter. Insgesamt arbeiten vier Festangestellte und mehr als 60 freiberufliche Fachberater und Kursleiter im HEi.

Die Ziele des damaligen Modellprojekts der gemeinnützigen Forschungsgesellschaft anstiftung (heute: Stiftungsgemeinschaft anstiftung & ertomis) waren in den 80er Jahren: „Sinnvolle psychisch, sozial und ökonomisch bereichernde Tätigkeiten in der erwerbsarbeitsfreien Zeit, eine Verbesserung der Lebenslage durch Eigenarbeit, produktive statt konsumtive Nutzung der freien Zeit“ (vgl. HEi 2017). Die Stiftung ging davon aus, dass Menschen ein Bedürfnis nach selbstbestimmter Arbeit haben, dass ihnen aber insbesondere in den Städten häufig die entsprechende Infrastruktur, die Produktionsmittel und inzwischen auch das Wissen fehlen. „Arbeit ist nicht nur da, um Geld zu verdienen. Mit Arbeit kann man sich selbst etwas schaffen, sich selbst verwirklichen und die Notwendigkeit zum Kaufen reduzieren. Diese Philosophie möchten wir in der Praxis erfahrbar machen“, wird die ehemalige Leiterin des HEi zitiert (vgl. Höll 2009: 7).

Kurse und Fachberatung werden über die Internetseite oder telefonisch gebucht. Die Kursräume sind frei zugänglich, teilweise müssen sie jedoch vorher gebucht werden. In der Regel kommen die Besucher nicht spontan vorbei, sondern nehmen an den regelmäßigen Angeboten teil und planen dafür Zeit ein. Mit Schülerworkshops werden seit 2000 immer stärker die Zeiten am Vormittag außerhalb des offenen Publikumsbetriebs genutzt, damit wird inzwischen auch ein Drittel der Betriebseinnahmen erzielt. Junge Menschen sammeln so wichtige Erfahrungen für den Ausbildungsmarkt.

Wohngenossenschaften mit sozialer und ökologischer Verantwortung: WOGENO München eG

Die WOGENO ist eine genossenschaftliche Dachorganisation für verschiedene Wohnprojekte. Seit der Gründung 1993 wurden 20 Häuser in München mit über 530 Wohnungen erworben oder neu gebaut. Das Genossenschaftsprinzip ermöglicht Mitgliedern aller Einkommensschichten ein spekulationsfreies und selbstbestimmtes Wohnen. Gemeinsam mit den Mitgliedern werden weitere ökologisch und sozial geprägte Neubauvorhaben geplant und realisiert, die auch den Anspruch haben, zu einer nachhaltigen und lebendigen Quartiersentwicklung beizutragen (vgl. WOGENO 2017).

Die Genossenschaft setzt sich die Schaffung von selbstverwaltetem, sozialem und ökologischem Wohnen als Ziel. Die Gründungsmitglieder hatten den „gemeinsamen Wunsch, in einer Stadt wie München, die von zunehmendem Existenzkampf auf dem wohn- und sozialpolitischen Feld geprägt ist, wieder neue Zeichen zu setzen und konkrete solidarische Alternativen zu Vereinzelung, Shareholdervalue und sozialer Erosion zu entwickeln“ (vgl. ebd.). In der Planungsphase von Neubauprojekten sowie im Alltag der einzelnen Häuser spielt Partizipation und Selbstverwaltung eine bedeutende Rolle. Die Bewirtschaftung der Häuser liegt eigenverantwortlich in der Hand der Bewohner. Projekte der einzelnen Häuser beinhalten Themen wie alternative Energien und Mobilität, Kleidertausch, Gäste-Appartments und Nachbarschaftsläden (vgl. WOGENO 2017).

Die Finanzierung der WOGENO und ihrer Projekte erfolgt durch das Immobilienvermögen, das aus unterschiedlichen Einzahlungen der Mitglieder besteht (Pflichtanteile, weitere freiwillige Anteile, Rücklagen und weitere freie Mittel). Durch den angespannten Wohnungsmarkt und den schwierigen Zugang zu bezahlbaren Grundstücken ist die Schaffung neuer Projekte in München sehr mühsam. Ein Großteil der Wohnungen wird deshalb im Rahmen des geförderten Wohnungsbaus erreicht. Mitglieder, die keine der aktuell üblichen Einkommensgrenzen einhalten, müssen relative lange auf frei werdende Wohnungen warten.

Die WOGENO bringt sich aktiv in die wohnungspolitische Diskussion der Stadt ein und schreibt sich auf die Fahne, im Laufe der Jahre einige Akzente gesetzt zu haben. Hier sind beispielsweise die Vergabe von Erbbaurechten, die Stärkung des genossenschaftlichen Mietwohnungsbaus und die Förderung von alternativen Energien und Mobilität sowie sozialen Netzwerken zu nennen (vgl. WOGENO 2017).

3.2 Diskussion der Beispielprojekte

Die dargestellten Projekte spiegeln aufgrund der Lage in einer attraktiven Großstadt unter Wachstumsdruck sicherlich eine bestimmte Art von Projekten wider. Sie legen die Folgerung nahe, dass Entschleunigung und zeitliche Entzerrung gerade in München aufgrund des Immobilienpreisdrecks und der hohen Nutzerfrequenz an Bedeutung gewinnen. Beispiele aus anderen Städten bieten unter Umständen noch zusätzliche Informationen zum Thema (vgl. z. B. Hansing 2017 zu Offenen Werkstätten; Stellmacher/Brecht 2017 zum Thema Immobilienmarkt und Recht auf Stadt).

In den drei Projekten scheinen insbesondere die subjektiv als zunehmend sich verbessernd empfundene Lebensqualität und die gefühlte Zeitsouveränität Faktoren zu sein, welche die Nutzerinnen und Nutzer dazu bewegen, die Projekte aufzusuchen und deren Angebote zu nutzen. Geschätzt werden die entspannte Atmosphäre, die professionelle Unterstützung, das Gefühl, etwas Selbstbestimmtes zu tun und sich dafür Zeit zu nehmen. Eine Nutzerin des Hei: „Es tut gut, mit seinen eigenen Händen etwas entstehen zu lassen, etwas kreativ zu gestalten. Während der Arbeit fokussiert sich all mein Denken auf das Tun und ich finde dabei größtmögliche Entspannung nach einem anstrengenden Arbeitstag“ (Nutzerin Viola, vgl. HEi 2017).

In allen Projekten spielt der Aspekt Gemeinschaft und Vernetzung eine wichtige Rolle. Auch wenn die intensive Kontaktpflege (wie z. B. gemeinsame Besprechungen in den WOGENO Hausgemeinschaften, gemeinsame Mittagessen im Impact Hub, gemeinsame Kurse im HEi) aus zeitlicher Perspektive eher verlangsamend bzw. verlängernd wirken, scheinen die Personen gerade diesen Austausch als besonders bereichernd und wertvoll zu empfinden. Die gefühlte gemeinsame Werteorientierung (z. B. geteilte Ressourcen, Ressourcenschonung, soziales Engagement, alternative Wirtschaftsformen) sowie der Eindruck, persönlich zu lernen bzw. voneinander zu profitieren, spielen hier vermutlich eine Rolle. Alle Projekte legen jedoch großen Wert auf professionelles Auftreten und effiziente Prozesse.

Ein weiterer Faktor, der Nutzerinnen und Nutzern die Projekte attraktiv erscheinen lässt, könnte die hohe strukturelle Orientierung an Gleichberechtigung und gerechten, nicht diskriminierenden Strukturen sein. Zudem versuchen alle drei Projekte, eine möglichst lange Zeitspanne an Verfügbarkeit (Öffnungszeiten, Erreichbarkeit) bei gleichzeitig möglichst hohem individuellem Spielraum für die Voll- und Teilzeitarbeitenden zu realisieren. Die Angebote bemühen sich um Zugang für alle, eine möglichst große Transparenz und eine kostendeckende, nicht überteuerte Preisgestaltung. Ungerechtigkeiten und Ausschluss entstehen für bestimmte Nutzergruppen vermutlich dennoch aus finanziellen Gründen, durch sozial-kulturelle Barrieren bzw. aufgrund einer Übernutzung des Angebots.

Die Projekte hatten räumliche und zeitliche Auswirkungen auf die Stadt. Alle drei haben für sich den Anspruch, in das Quartier und die Stadtgesellschaft hineinzuwirken. Eine Belebung der Nachbarschaft ist festzustellen, es entstanden offene Treffpunkte, die es vorher in dieser Form nicht gab (z. B. Café ohne Verzehrzwang im HEi; Nachbarschaftsladen Dankl-Salon der WOGENO). Der Impact Hub schloss eine Lücke für die Start-up-Szene in München: Zuvor gab es zwar viele Initiativen, Netzwerke und Förderungen, jedoch keinen physischen Ort für deren Vernetzung (vgl. Teucher 2015). Auch die Multifunktionalität von Räumlichkeiten und Mehrfachnutzung von Immobilien und Gegenständen spielen in den Projekten eine Rolle (vgl. zu Mehrfachnutzung Beitrag Schröder in diesem Band).

Die Akteure, welche die Projekte initiierten, waren Privatpersonen, Unternehmer, Stiftungen oder NGOs. Städtische Akteure aus Verwaltung und Politik konnten dann im Laufe der Zeit gewonnen und überzeugt werden, die Projekte ideell zu unterstützen und teilweise auch finanziell zu fördern. In manchen Bereichen konnten auch strukturelle Veränderungen erreicht werden (z. B. Stärkung des genossenschaftlichen Mietwohnungsbaus; schulische Projekte zu handwerklichen Themen). Die Förderung nachhaltiger Mobilitätssysteme ist insbesondere für die Wohngenossenschaft von Bedeutung, doch auch die beiden anderen Projekte thematisieren Mobilitätsfragen und versuchen, auf die Nutzung von Alternativen zum Auto hinzuwirken.

4 Schlussfolgerungen

Dieser Beitrag beschäftigt sich mit den Parallelen und Unterschieden der Diskurse zu Postwachstum und Zeitgerechtigkeit. Er untersucht durch eine theoretische Gegenüberstellung der Ansätze und die exemplarische Auseinandersetzung mit drei Fällen, inwiefern sich die beiden Diskurse ergänzen und die Zusammenführung eine nachhaltigere Stadtentwicklung fördern könnte.

Es wurde deutlich, dass Postwachstumsansätze implizit oder explizit immer auch die Zeitdimension thematisieren und dass es einige gemeinsame Ansatzpunkte gibt, die in Richtung einer nachhaltigen Stadtentwicklung wirken können (vgl. Tabelle 2). Dabei spielt in Postwachstumsprojekten bei der Zeitverwendung insbesondere die Gestaltung der Zeit, nicht ihre Einsparung eine Rolle, das heißt, das Verbringen von als sinnvoll genutzter und möglichst selbstbestimmter Zeit wird der Geschwindigkeit bei der Erledigung von Aufgaben vorgezogen. Dies schließt an die Überlegungen von Mückenberger zum „Recht auf Zeit“ (2009) an. Zeitgerechtigkeit wird in der Postwachstumsgesellschaft nicht als gleiche Verteilung von Zeitbudgets für alle gesehen, sondern als die Berechtigung, eigene zeitliche Belange berücksichtigt zu wissen und sich einen selbstbestimmten Eigenwert der Lebenszeit zu ermöglichen. Die erreichte Lebensqualität wird durch qualitative Faktoren anscheinend erhöht. So wirken geteilte Werte und der Austausch mit Gleichgesinnten als Ausgleich für teilweise länger dauernde Prozesse. Sowohl die Postwachstumsdiskussion als auch die verschiedenen Zeit-Ansätze sind eng mit der Zielsetzung von sozial gerechteren und demokratischeren Verfahrensweisen verbunden.

Postwachstum und Degrowth werden derzeit in anderen Akteurskreisen diskutiert und vorangetrieben als die Themen Nachhaltige Entwicklung oder Zeitgerechtigkeit. Postwachstumsansätze könnten, so eine erste These, die Entwicklung zeitgerechter Städte unterstützen, indem sie durch ihre zunehmende Popularität das Thema Zeit als Vehikel transportieren. Die Debatten können voneinander profitieren und sich aneinander reiben, in der lebensweltlichen Umsetzung teilen sie jedoch viele Ziele. Daher kann es für die politische Umsetzung der wissenschaftlichen oder gesellschaftlichen Leitbilder von Vorteil sein, mit möglichst unterschiedlichen Akteurskonstellationen für Ziele einzutreten und Projekte zu lancieren, die dem breiten Spektrum der Nachhaltigkeit zugeordnet werden können.

Um zur Umsetzung von Zeitgerechtigkeit und Postwachstumsansätzen beizutragen, ist es zunächst wichtig und erfolgversprechend, bestehende Beispiele in den Mittelpunkt zu stellen und bekannt zu machen. Nach Hüther (2013) entsteht Relevanz durch die Kommunikation zwischen Menschen und die plastische Erlebbarkeit von Alternativen. Sammlungen mitreißender Beispiele wie beispielsweise in den Futurzwei Zukunftsalmannen folgen diesem Ansatz (vgl. Welzer/Hebert/Giesecke 2016).

Doch darauf aufbauend müssen strukturelle Veränderungen folgen – viele Menschheitsprobleme sind aufgrund mangelnder politischer und gesellschaftlicher Umsetzung trotz bekannter Lösungswege noch immer unzureichend gelöst (vgl. Kopfmüller/Nierling/Reichel et al. 2016: 51). Politik sollte daher einerseits Gestaltungsspielräume

eröffnen, die „es den Menschen erlauben, selbst auszuprobieren und herauszufinden, was ihnen wirklich am Herzen liegt“ (Hüther/Schmidt 2015: 23). Gleichzeitig sollten andererseits jedoch strukturelle Rahmenbedingungen sicherstellen, dass Postwachstumsansätze und Überlegungen zu zeitgerechten Städten nicht nur anregende Nischenprojekte sind, sondern zu einem gesellschaftlichen Mainstream werden können.

Literatur

- Adloff, F.; Leggewie, C. (Hrsg.) (2014): Das konvivialistische Manifest: Für eine neue Kunst des Zusammenlebens. http://www.transcript-verlag.de/content/oa/ts2898_oa_content.pdf (06.02.2015).
- Altrock, U.; Huning, S.; Kuder, T.; Nuissl, H. (Hrsg.) (2014): Die Anpassungsfähigkeit von Städten: Zwischen Resilienz, Krisenreaktion und Zukunftsorientierung. Kassel. = Planungsgrundschau 22.
- ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (2016): Daseinsvorsorge und gleichwertige Lebensverhältnisse neu denken. Perspektiven und Handlungsfelder. Hannover. = Positionspapier aus der ARL 108.
- ARL-Arbeitskreis Zeit und Raum (2002): Raumzeitpolitik – Einführung. In: Henckel, D.; Eberling, M. (Hrsg.): Raumzeitpolitik. Opladen, 15-38.
- BMLFUW – Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft Österreich (Lebensministerium) (Hrsg.) (2016): Wachstumsgrenzen: Die (Post-)Wachstumsdebatte in der aktuellen Fachliteratur. Wien. = Reihe Zukunftsdossiers 6.
- BMLFUW – Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft Österreich (Lebensministerium) (Hrsg.) (2012): Alternative Wirtschafts- und Gesellschaftskonzepte. Wien. = Reihe Zukunftsdossiers 3.
- Cittaslow e.V. (Hrsg.) (2018): Internetauftritt. <http://citta-slow.de/> (26.02.2018).
- Degrowth (Hrsg.) (2017): Internetauftritt des Portals Degrowth. <https://www.degrowth.de/de/> (05.05.2017).
- Deutscher Bundestag (Hrsg.) (2013): Enquête-Kommission des Deutschen Bundestags: „Wachstum, Wohlstand, Lebensqualität – Wege zu nachhaltigem Wirtschaften und gesellschaftlichem Fortschritt in der Sozialen Marktwirtschaft“. = Schriftenreihe 1419.
- Dorsch, M.; Redler, E. (2015): Lernen. Experimentieren. Produzieren: Junge Menschen im Haus der Eigenarbeit in München. Vortrag im Rahmen der Tagung des Strategierates am 15.09.2017 in Berlin. http://www.hei-muenchen.de/pdf/Strategietagung_Berlin_Sept2015_MINT_HEI.pdf (05.05.2017).
- Drago, B.; Ritzinger, A. (2017): Coworking-Spaces im ländlichen Raum – Chancen für innovative Leerstandsnutzung durch Arbeiten 4.0!? In: Bayerische Akademie Ländlicher Raum (Hrsg.): Positionen des Wissenschaftlichen Kuratoriums. München, 71-76.
- Evangelische Akademie Tutzing; Gesprächskreis Transformateure (Hrsg.) (2012): Die Große Transformation: Die Herausforderung der ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Krisen annehmen. <https://transformateure.wordpress.com/hintergrundpapier/> (05.05.2017).
- Felber, C. (2011): Die Gemeinwohl-Ökonomie: Eine demokratische Alternative wächst. Wien.
- Franck, G. (2002): Soziale Raumzeit: Räumliche und zeitliche Knappheit, räumliche und zeitliche Diskontierung, reale und temporale Veränderung. In: Henckel, D.; Eberling, M. (Hrsg.): Raumzeitpolitik. Opladen, 61-80.
- Gebauer, J.; Mewes, H.; Dietsche, C. (2015): Wir sind so frei: Elf Unternehmen lösen sich vom Wachstumspfad. Berlin.
- Geißler, K. A. (2004): Vergleichzeitigung. In: Heitkötter, M.; Schneider, M. (Hrsg.): Zeitpolitisches Glossar: Grundbegriffe – Felder – Instrumente – Strategien. München.
- Goodin, R. E. (2010): Temporal Justice. In: Journal of Social Policy, 39 (1), 1-16.
- Hansing, T. (2017): Offene Werkstätten: Infrastrukturen teilen, gemeinsam nutzen und zusammen selber machen. In: Konzeptwerk Neue Ökonomie/DFG-Kolleg Postwachstumsgesellschaften (Hrsg.): Degrowth in Bewegung(en): 32 alternative Wege zur sozial-ökologischen Transformation. München, 236-247.
- HEI – Haus der Eigenarbeit (Hrsg.) (2017): Internetauftritt des Hauses der Eigenarbeit. <http://www.hei-muenchen.de> (05.05.2017).
- Held, M.; Geißler, K. A. (Hrsg.) (1995): Von Rhythmen und Eigenzeiten: Perspektiven einer Ökologie der Zeit. Stuttgart.
- Helf, G. (o.J.): Platz, Zeit und Wissen teilen. <http://www.journalistenakademie.de/dossiers/anders/platz-zeit-und-wissen-teilen/> (05.05.2017).

- Henckel, D. (1996): Cityrhythms.
<http://cybergeo.revues.org/284> (05.05.2017).
- Henckel, D.; Harmel, E.; Koziol, M.; Simonides, S.; Thomaier, S. (Hrsg.) (2013): Die zeitgerechte Stadt: Dimensionen von Zeitgerechtigkeit in der räumlichen Planung. Berlin/Cottbus.
- Höll, S. (2009): Haus der Eigenarbeit München: Selbermachen und Geld sparen.
<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/haus-der-eigenarbeit-muenchen-selbermachen-und-geld-sparen-1.372550>
 (08.12.2017).
- Hüther, G. (2013): Kommunale Intelligenz: Potenzialentfaltung in Städten und Gemeinden. Hamburg.
- Hüther, G.; Schmidt, E. (2015): Wir sind eine umherirrende Generation! Sehnsucht nach Zeit. Was Zeitpolitik tun kann. In: Böll. Thema 2015 (2), 22-23.
- Hutter, G.; Wiechmann, T.; Günzel, M. (2014): Zeit zur Anpassung? Planungstheoretische Reflexionen zu Zeitverständnis und Zeitverwendung. In: Altrock, U.; Huning, S.; Kuder, T.; Nuissl, H. (Hrsg.): Die Anpassungsfähigkeit von Städten: Zwischen Resilienz, Krisenreaktion und Zukunftsorientierung. Kassel, 443-459.
- Impact Hub München (Hrsg.) (2014): Impact Hub Munich: Gemeinwohlbericht 2014.
http://munich.impacthub.net/wp-content/uploads/sites/70/2016/03/160306_hub_gwo-bericht15_single.pdf
 (05.05.2017).
- Impact Hub München (Hrsg.) (2018): Internetauftritt des Impact Hub München.
<http://munich.impacthub.net/> (26.02.2018).
- Jackson, T. (2011): Wohlstand ohne Wachstum: Leben und Wirtschaften in einer endlichen Welt. München.
- Kliemann, C. (2017): Ökodorf-Bewegung: Degrowth als gelebte Realität? In: Konzeptwerk Neue Ökonomie; DFG-Kolleg Postwachstumsgesellschaften (Hrsg.): Degrowth in Bewegung(en): 32 alternative Wege zur sozial-ökologischen Transformation. München, 248-259.
- Konzeptwerk Neue Ökonomie; DFG-Kolleg Postwachstumsgesellschaften (Hrsg.) (2017): Degrowth in Bewegung(en): 32 alternative Wege zur sozial-ökologischen Transformation. München.
- Kopfmüller, J.; Nierling, L.; Reichel, A.; Albiez, M. (2016): Postwachstumsökonomie und nachhaltige Entwicklung – Zwei (un)vereinbare Ideen? In: Zeitschrift für Technikfolgenabschätzung in Theorie und Praxis 25 (2) 45-54.
- Latouche, S. (2009): Farewell to growth. Cambridge.
- Leschke, M. (2015): Alternativen zur Marktwirtschaft: Ein kritischer Blick auf die Ansätze von Niko Paech und Christian Felber aus Sicht der konstitutionellen Ökonomik. In: Ausschuss für Wirtschaftssysteme und Institutionenökonomik im Verein für Socialpolitik (Hrsg.): Beiträge zur Jahrestagung „Marktwirtschaft im Lichte möglicher Alternativen“, 27.-29. September 2015, Bayreuth.
<http://hdl.handle.net/10419/140887> (26.02.2018)
- Linz, M. (2002): Warum Suffizienz unentbehrlich ist. In: Linz, M.; Bartelmus, P.; Hennische, P.; Jungkeit, R.; Sachs, W.; Scherhorn, G.; Wilke, G.; Von Winterfeld, U. (Hrsg.): Von nichts zu viel: Suffizienz gehört zur Zukunftsfähigkeit. Wuppertal, 7-14. = Wuppertal Papers 125.
- Meadows, D. L.; Meadows, D.; Zahn, E.; Milling, P. (1972): Die Grenzen des Wachstums: Berichte des Club of Rome zur Lage der Menschheit. München.
- Miegel, M. (2010). Exit: Wohlstand ohne Wachstum. Berlin.
- Mietshäuser Syndikat (Hrsg.) (2018): Internetauftritt.
<https://www.syndikat.org/de/> (26.02.2018)
- Mückenberger, U. (2009): Das Recht auf eigene Zeit. Berlin = Zeitpolitisches Magazin 14.
- Müller, A. (2012): Wachstumswahn, Wachstumszwang, Postwachstumsgesellschaft – eine irrelevante und in die Irre leitende Debatte.
<http://www.nachdenkseiten.de/?p=14401> (13.02.2015).
- Neckel, S.; Wagner, G. (2014): Burnout: Soziales Leiden an Wachstum und Wettbewerb. In: WSI Mitteilungen 2014 (7), 356-342.
- NEWW – Netzwerk Wachstumswende (Hrsg.) (2017): Internetauftritt des Netzwerks Wachstumswende.
<https://wachstumswende.de/> (05.05.2017).
- OECD – Organisation for Economic Co-operation and Development (2011): How's Life? Measuring well-being. Paris.
- Paech, N. (2009): Die Postwachstumsökonomie – ein Vademecum. In: Zeitschrift für Sozialökonomie 46. (160/161), 28-31.
- Paech, N. (2012): Befreiung vom Überfluss: Auf dem Weg in die Postwachstumsökonomie. München.
- Reheis, F. (2009): Die Kreativität der Langsamkeit: Neuer Wohlstand durch Entschleunigung. Darmstadt.
- Reisch, L. A.; Bietz, S. (2014): Zeit für Nachhaltigkeit – Zeiten der Transformation: Mit Zeitpolitik gesellschaftliche Veränderungsprozesse steuern. München.
- Rinderspacher, J. P. (1997): Zeitpolitik: Gegenstand, Gestaltbarkeit, Akteure. In: IZR – Informationen zur Raumentwicklung 10.1997, 677-690.

- Rinderspacher, J. P. (Hrsg.) (1996): Zeit für die Umwelt: Handlungskonzepte für eine ökologische Zeitverwendung. Berlin.
- Rinderspacher, J. P. (Hrsg.) (2002): Zeitwohlstand: Ein Konzept für einen anderen Wohlstand der Nation. Berlin.
- Rinderspacher, J. P. (o.J.): Zeitwohlstand – Kriterien für einen anderen Maßstab von Lebensqualität. http://www.zeitpolitik.de/pdfs/rinderspacher_zeitwohlstand.pdf (14.09.2016).
- Sassi, P. (2014): Degrowth urban policy? The contemporary debate on post-growth alternatives and the challenges posed by soil consumption. In: *Planum* 29 (2), 71-80.
- Schneidewind, U. (2013): Postwachstum, Wohlstand und die neue Rolle der Stadt. In: SIA – Schweizerischer Ingenieur- und Architekturverein; Stadt Zürich; Energie Schweiz (Hrsg.): Qualität durch Mäßigung: Suffizienz im bebauten Raum. Zürich, 14-18. = TEC21: TRACÉS. Dossier 6/2013.
- Schulz, C. (2012): Post-Wachstums-Ökonomien – (k)ein Thema für die Wirtschaftsgeographie? *Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie* 56 (4), 264-273.
- Seidl, I.; Zahrt, A. (Hrsg.) (2010): Postwachstumsgesellschaft: Konzepte für die Zukunft. Marburg.
- Stellmacher, M.; Brecht, N. (2017): Recht auf Stadt: Degrowth in Boomtowns oder das gute Leben in der Stadt für alle. In: Konzeptwerk Neue Ökonomie; DFG-Kolleg Postwachstumsgesellschaften (Hrsg.): Degrowth in Bewegung(en): 32 alternative Wege zur sozial-ökologischen Transformation. München, 332-343.
- Stiglitz, J.; Sen, A.; Fitoussi, J.-P. (2009): Report by the Commission on the Measurement of Economic Performance and Social Progress. www.stiglitz-sen-fitoussi.fr (12.12.2017).
- Teucher, T. (2015): Die Ermöglicher – Wie ein Tatort in München Weltverbesserer fördert. <http://www.social-startups.de/die-ermoeglicher-wie-ein-tatort-muenchen-weltverbesserer-foerdert/> (05.05.2017).
- Transition Netzwerk e.V. (Hrsg.) (2018): Internetauftritt. <https://www.transition-initiativen.de/> (26.02.2018)
- von Jorck, Gerrit; Gebauer, J. (2015): Wir produzieren Zeitwohlstand! – Postwachstumsunternehmen im Zeitalter der Beschleunigung. In: *Ökologisches Wirtschaften* 2015 (4), 21-23.
- VÖÖ – Vereinigung für Ökologische Ökonomie (Hrsg.) (2017): Wir über uns. <http://www.voee.de/die-voo/> (12.12.2017).
- Welzer, H.; Giesecke, D.; Tremel, L. (2014): FUTURZWEI Zukunftsalmanach 2015/16. Frankfurt am Main.
- WOGENO (2017): Internetauftritt. <https://www.wogeno.de/home.html> (05.05.2017)
- Welzer, H.; Hebert, S.; Giesecke, D. (2016): FUTURZWEI Zukunftsalmanach 2017/18. Frankfurt am Main.
- Zademach, H.-M.; Schulz, C. (2015): Wirtschaft und Entwicklung. In: Freytag, T.; Gebhardt, H.; Gerhard, U.; Wastl-Walter, D.; Martin, C. (Hrsg.): *Humangeographie kompakt*. Berlin, 141-162.

Autorin

*Anne Ritzinger (*1977), Dr., Dipl.-Geographin (TU und LMU München). Nach beruflichen Stationen als wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Technischen Universität München (2006–2012) und als Leiterin des Referats „Bevölkerung, Sozialstruktur, Siedlungsstruktur“ in der Geschäftsstelle der Akademie für Raumforschung und Landesplanung in Hannover (2012–2016) ist sie in der Bayerischen Verwaltung für Ländliche Entwicklung am Bereich Zentrale Aufgaben tätig. Sie ist Systemische Beraterin und Coach und hat zum Thema „Flächensparen zwischen Theorie und Praxis – eine akteursorientierte Analyse des Dorferneuerungsprozesses“ promoviert.*



Justin Winkler

ÜBER RHYTHMUSANALYSE

Gliederung

- 1 Gehen, ein Modell für „Rhythmus“
 - 1.1 „Gehen zwischen“: Rhythmus im Umgang mit Technik
 - 1.2 „Gehen zwischen“: Rhythmus im gebauten Raum
 - 2 Rhythmusanalyse: Wort und Begriff
 - 3 Rhythmusanalyse in der europäischen Denktradition
 - 3.1 Bachelard: „Erfinder“ der Rhythmusanalyse
 - 3.2 Arendt: das Intervall der Gegenwart
 - 3.3 Elias’ „Zeiten“ und Bourdieus synoptische Illusion
 - 3.4 Lefebvres: das Projekt der Rhythmusanalyse
 - 4 Rhythmus, zeitliche Vertikale und Zeitgerechtigkeit
 - 4.1 Horizontale und Vertikale
 - 4.2 Wie wird Rhythmusgerechtigkeit Zeitgerechtigkeit?
 5. Fazit
- Literatur

Kurzfassung

Rhythmusanalyse ist ein Begriff, der in den 1930er Jahren angedacht wurde und seit den 1990er Jahren vor allem in der französischen Denktradition intensiv diskutiert wird. Er könnte Aporien in der Zeitdebatte produktiv umgehen helfen. Rhythmus wird als „Produktion“ von Zeit im Maßstab von einer Gegenwartssituation bis zur Generationenfolge verstanden und umfasst idealerweise alle einander bedingenden städtischen Zyklen. Rhythmusanalyse ist ein pluridisziplinäres Konzept für das Verstehen von kulturellen und sozialen Zeiten in Gemengelage; sie eignet sich als Grundlage für Verfahren, mit denen städtische Zeitstrukturen kritisch empirisch kontextualisiert und auf Rhythmusgerechtigkeit hin untersucht werden. Der Beitrag nimmt das „Gehen zwischen“, alltägliche Gehpraxen in technisierten Umgebungen, als Beispiel für die Betrachtung der kulturellen Widerständigkeit rhythmischer städtischer Phänomene.

Schlüsselwörter

Rhythmus – Rhythmusanalyse – Rhythmusgerechtigkeit – Zeitproduktion – Gehen – Genealogie – temporale Biopolitik

On Rhythmanalysis

Extended Abstract

This article introduces the ‘idea’ of rhythmanalysis by considering aspects of human walking, then goes back to the concepts of rhythmanalysis from the 1930s on, and uses recent contributions to outline its potential contribution to the idea of urban temporal justice.

We think of walking as a kind of ‘bodily thinking’, a capacity to cross built space not solely with the imperative of fast and economical movement and a mastery of technology, but as a cultural technique that is the very source of our urban everyday environments. Its rhythmic aspect is obvious. Barthes (2002) describes the dysrhythmic relationship of a mother who walks faster than her young boy, the image of dependence with respect to the boy and the exertion of power by the mother. He observes the failure of synchronisation of the two unequal partners and is led to formulate a concept of rhythm that underlies language as much as spatial movement. In doing so, he and subsequent authors (namely Augoyard 1979, 2017) read walking as powerful action involved in creating and designing urban environments.

The use of transportation modes with different speeds that offer seats still requires people to leave the vehicle and make connections on foot. Therefore, we start with a phenomenology of ‘walking between’, i.e. walking in urban contexts connecting transportation modes or places of temporary rest. Boarding or changing trains or planes still involves irreducible stretches of walking that are rhythmically structured by barriers like ticket machines or security checks. In turn, the bodily effort of coping with longer distances, ascents or descents is supported by technical aids like moving walkways or escalators. Their technology supports and confines at the same time, it does not accomplish speed but rather rhythm, and creates specific cultural rules of conduct. The example of a ‘social’ experiment by Transport for London, who in 2015 aimed to increase the transportation capacity of escalators at peak hours in critical tube stations, demonstrated a rhythmic problem that transcends sheer flow management. The everyday practice of tube commuters is to stand on the right and walk on the left; this was challenged by the explicit instruction to stand on both sides. This would lead to a higher capacity utilisation of the escalators. However, the cultural pattern of dividing the lines between standing and walking turned out to be robust enough to provoke aggressive reactions. Although catching the next train by walking or running down the escalators is a game of probability relative to train frequencies, the aspects of competition and comparative advantage are part of a cultural practice uniting people and machines into a ‘co-rhythm’. The reactions also revealed that the two speeds rule for using escalators was thought by the commuters concerned to be ‘genuinely’ British conduct, thus identifying the everyday practice not as accidental but as one of ‘doing identity’.

Any endeavour to establish a phenomenology of urban walking quickly ends up with ascribed habitual social expressions. Slowness and idleness, speed and briskness are specifically cultural, they express and at the same time condition the social situation. Initial insights are offered by the sociography of the unemployed community of Marienthal in the 1930s, where walking anywhere no longer made sense. ‘Walking between’ is never an isolated rhythm, but always coloured by the context in which it is practised and that it in turn affects and sustains. Anthropological inquiry with active engagement (co-walking) and observation quickly reaches an assessment of gait, cultural expression and social appreciation or disapproval. Gait offers a broad spectrum from scurrying to goose-step, the clothing worn suggests class and activity registers, and power is added to or withdrawn from the walking posture by the codes of purposeful movement.

The notion of 'rhythmanalysis' is based on a concept of rhythm that goes beyond musical or physicalist ideas of oscillations. So, rhythmanalysis would rather use a synthetic notion of social and cultural rhythm and certainly not operate a reductive (chrono)metric analysis. The term rhythmanalysis was coined by a Portuguese scholar in 1934 and taken up by Bachelard in 1950; it was reconsidered by later authors, namely Lefebvre (1992) in a posthumous and rather speculative publication. In his treatise on time, Elias (1994) coins the verb "timeing" that describes the "timing" of cosmic pacemakers and the practice of social times that (cor)respond to these and transfer them into the social and cultural realm. In a similar vein, Bourdieu (1972, 1976, 1980) deals with the rhythms of everyday action and calendrical standards, differentiating between the discontinuous temporal practice of a local group (rhythm as practised time) and the imposed continuity of the synchronising calendar (chronometric time). He introduces a rhythmanalytic scepticism towards the prescriptive power of chronometric tools in empirical social sciences that has been taken up by some authors (Zerubavel 1981).

Rhythm is often associated with biological oscillations and thought to represent processual time; current concepts in life sciences naturalise rhythm below or beyond human agency. In contrast, cultural, social and political rhythms unfold in the domain of intervals and constitute historical and biographical time. Digital tools that allow tracking in everyday urban situations tend to bare urban time of its rhythms by aligning their new kind of time cartography with processual time. Bourdieu (1972, 1976, 1980) has expressed his caveat concerning the construction of calendrical rhythms taken from everyday time practices in linear time. His insights into the pitfalls of time cartography are still valid; in comparison Lefebvre's draft of a rhythmanalysis (1992) is more of a heckling than a solution. Lefebvre presents the binaries of cyclic vs. linear time, continuity vs. discontinuity that could be as valid in the statistical, life-science time paradigm as in the rhythmanalytic project.

Any reflection on time justice encounters the problem that 'time' cannot be stored and redistributed, whereas the rhythms that constitute the everyday world with respect to its temporal shapes are inextricably bound to the world of actors and things. One might postulate that rhythm is therefore more political (in the sense of empowering) than economic (in the sense of consumer culture), not grounded in a flow of goods but in the realisation of the right moment (*kairós*). Urban rhythms are a vast field for rhythmanalysis that might subvert the erroneous ideological opposition of speed and slowness in favour of co-rhythms that constitute places and times through people and their institutions rather than through the abstract technocracy of capitalist rules.

Keywords

Rhythm – rhythmanalysis – rhythm justice – time production – walking – genealogy – temporal bio-policies

1 Gehen, ein Modell für „Rhythmus“

Ich möchte in diesem Beitrag in Umkehrung des sonst Üblichen von einem Beispiel zum abstrahierenden Überblick gelangen. Rhythmus ist die Verkörperung von zeitlichen Funktionen und Ereignissen der Stadt. Ich wähle daher zur Einführung illustrativ den verkörperten Rhythmus, das Gehen, und bewege mich von diesem Konkreten aus zur Begriffsdefinition.

Gehen kann man als „Denken mit dem Körper“ betrachten. Es erweist sich in vieler Hinsicht als widerständig, indem es als Maß des Menschen der Realisierung technisch-rationaler (höherer) Geschwindigkeiten entgegensteht. Das Gehen ist leicht einsichtig, weil es gleichzeitig eine Grundfähigkeit des Menschen zur Bewegung darstellt und unsere städtischen Räume durch die unterschiedlichen Grade seiner Notwendigkeit oder Realisierbarkeit prägt. Gehen erweist sich so als elementare Form des „Zeitens“, wie Elias (2014, s. u. Kap. 3) die gesellschaftliche Produktion von Zeit nennt. Die Praxis des Gehens benutzt und „schreibt“ den physischen Raum „um“; Augoyard (1979, 2017) betrachtet es als einen Vorgang des Raum-Sprechens, einen rhetorischen Prozess, dessen raumzeitliche Handlungen einen Stil, eine Rhetorik ergeben. Er untersuchte mithilfe dieser Annahme, wie der Raum eines großen Sozialbau-Ensembles in Grenoble von seinen Bewohnern realisiert wird.

Roland Barthes (2002, 2011) führt am Bild des Gehens in die rhythmusanalytische Betrachtung ein. Vor vierzig Jahren hat er den Begriff der *Idiorrhythmie* – des Gleichgewichts im Wechsel von Einsamkeit und Begegnung – geprägt. Er berichtet in einer Vorlesung folgende Beobachtung:

„Von meinem Fenster aus sehe ich, 1. Dezember 1976, wie eine Mutter ihren Jungen an der Hand hält und den leeren Kinderwagen vor sich her schiebt. Sie marschiert unerschütterlich in ihrem Tritt. Der Junge wird gezogen, gezerrt, stolpert, muss die ganze Zeit über rennen, wie ein Tier oder ein ausgepeitschtes Sade'sches Opfer. Sie geht in ihrem Rhythmus, ohne zu merken, dass der Junge einen anderen hat. Obwohl sie seine Mutter ist! Die Wirkung der Macht – die Subtilität der Macht – verläuft über Dysrhythmie. Heterorhythmie.“ (Barthes 2002: 47)

Barthes bewegt sich, gewissermaßen von der Empathie als Rhythmusanalytiker aufgeschreckt, klar diesseits metrischer Feststellungen und Abstraktionen. Er „geht mit“, verhält sich nicht neutral, ergreift Partei. *Dysrhythmie* und *Heterorhythmie* sind die Begriffe, mit denen der Aufruhr des empathischen Beobachtens konzeptuell gekühlt wird; sie haben nicht die Beobachtung angeleitet, sondern reagieren auf sie. Was er beschreibt, ist nicht das Scheitern einer Synchronisation, sondern ihr gänzlichliches Fehlen, ein Kampf von zwei Ko-Rhythmen, deren einer (hier derjenige der Mutter) das Sagen hat; eine Machtdemonstration, die, in diesem Augenblick, durch keine Anstrengung der Zivilisierung ausgeglichen werden kann.

Das Gehen ist eine fast schon zu naheliegende Illustration von Rhythmus. Geschichte und Phänomenologie der Gehmodi lehren uns, dass das Gehen zugleich physiologische Befähigung, als auch in besonderen Milieus spezialisierte, von sozialen Konventionen gestaltete Bewegung ist (Straus 1960b; Scharfe 2007). Die Schlichtheit der äu-

ßerlichen Erscheinung der von Barthes berichteten Episode und die beträchtliche Komplexität dessen, was sich in ihr auf der Seite des Erlebens verdichtet, zeigt die Schwierigkeiten an; und dies erweist sich schon bei der ersten, imaginativen Annäherung, der der Autor wie die Leserinnen und Leser gleichermaßen unterworfen sind: Das Gehen, zu dem wir alle leiblich befähigt oder spezifisch beeinträchtigt sind, ist unserer Empathie unmittelbar zugänglich; es ist derart unser Ausdruck *und* unser Eindruck, dass wir seine bürgerlich-zivilisatorische Konvention und Bedingtheit leicht übersehen und es als „natürlich“ auffassen.

Der zentrale Satz zu Beginn von Lefebvres Schrift mit dem Umriss einer Rhythmusanalyse lautet, „Um einen Rhythmus zu erfassen, muss man von ihm erfasst sein“ (Lefebvre 1992: 19). Im Vergleich zu dem im sprachlichen Ausdruck händisch gedachten „Er-Fassen“ bezieht sich das fußläufige Gehen fundamentaler, noch stärker auf die Ganzheit der handelnden Person, nicht nur auf einen leiblich oder räumlich unbestimmten Intellekt oder dessen Intentionen. Das Gehen denunziert die metrischen und kartografischen Versuche, die es räumlich funktionalisieren wollen. Die Chronometrierung des Schritttaktes (ich vermeide hier naheliegenderweise ein Begriffswort wie Gehrrhythmus) führt unmittelbar zur Frage des Habitus, von dem Takt abzuleiten ist – aber zu dem dieser nicht notwendigerweise hinführt. Gleiche Schrittfrequenzen bedeuten bei groß oder klein gewachsenen Menschen unterschiedliche Gehintentionen, andere Ausdrücke, anzusiedeln zwischen Trippeln und Stechschritt, engem Rock oder Muybridge’scher Nacktheit. Eadweard Muybridge nimmt in seinen bekannten Serienaufnahmen von Bewegungen *nackte* Modelle auf, anders als zu derselben Zeit, in den 1880er Jahren, Étienne-Jules Marey, dessen Modelle bürgerlich *bekleidet* sind. Der Unterschied ist nicht nebensächlich, denn er weist indirekt auf den Ausdruck konventioneller Rangordnungen in dieser nur scheinbar naturwissenschaftlichen fotografischen Erfassung des Gehens hin (Braun 2001: 14).

Gehen als ein Weggehen in der Zeit ist Erwin Straus’ (1960a) Gegenstand in der Behandlung von Gedächtnisspuren, wo er die Nichtsubstantialität des Aufsetzens der Füße auf den Boden als Bild für den phänomenologischen Status von Spuren im Gedächtnis nimmt. Jean-François Augoyard spricht aus der und für die Stadtplanung, wenn er den von einem Kind gemachten Weg charakterisiert als „Punkte im Raum, die wie durch Flohhüpfer verbunden sind, die nach dem Prinzip des Aneinandergrenzens und nicht der Abfolge organisiert sind“ (2017: 55 f.); eine Gehbewegung, die keine Funktionalität bezüglich des Erreichens eines vorgegebenen Ziels hat und deren Darstellung als Linie eines GPS-Trackings zwar eine metrische Realität vorgeben, aber keinen Sachverhalt erklären würde.

Wenden wir uns dem für die rhythmische Interaktion von Städten und ihren Bewohnern wichtigen „Gehen zwischen“ zu. Das anspruchsvolle technologische Niveau heutiger Transportmodi drückt sich im städtischen öffentlichen Transport in Umsteigesituationen und im Fernverkehr (oder in Konfliktgebieten) zusätzlich in „Gates“ und „Checks“ aus. Die zeitintensiven sicherheitstechnischen Dispositive der letzteren treten entweder in offenen Widerspruch zum Gebrauchswertversprechen der „oberklassigen“ Beförderung („Business“, „Senator“, „Premium“...) oder werden mit erkaufte Zeitprivilegien umgangen. Ich identifiziere daher Gehen und Fliegen weniger als bezüglich der Fortbewegungsgeschwindigkeiten unterschieden – das Gehen der Pendler

kann das Beschleunigungsprimat durchaus in einer unangenehmen Weise verkörpern – denn als durch ihre gesellschaftlich-technologische Ermöglichung und Einbettung abgegrenzt.

1.1 „Gehen zwischen“: Rhythmus im Umgang mit Technik

Ich bezeichne als „Gehen zwischen“ das Gehen zwischen zwei Teilstrecken technischer Transportsysteme, mit dem kurze Teilstrecken vor allem zwischen zwei Transportknoten („Umsteigeorten“) überwunden werden. Ebenso wie die alltägliche Fahrt mit dem Transportmittel üblicherweise zeitoptimiert wird, geschieht das auf eine etwas illusionäre Weise auch mit dem fußläufigen Übergangsabschnitt. Der Schriftsteller Alejo Carpentier beschreibt in *The lost steps* (1956: 250) aus der Sicht eines aus dem Busch nach New York Zurückgekehrten die konventionelle Irrationalität des Gehens im Optimierungsmodus, bei der die Menschen ihre Gehgeschwindigkeit der antizipierten Grünphase des Überwegs an der nächsten Kreuzung des Häuserblocks anpassen. Der Erzähler – die Hauptfigur des Romans –, der sich angewöhnt hatte, immer im Takt seines Atems zu gehen, klinkt sich aus diesem für ihn unerträglichen Stop-and-Go aus, indem er nur noch betont langsam geht. Das führt ihn zur Wahrnehmung von bisher buchstäblich „übergangenen“ Menschen in den Nischen zwischen Häusern und Schaufenstern. Im heutigen New York überwältigen die Fußgängerströme die Kreuzungen in einer Weise, die im Verhältnis zu Carpentiers karikierender Charakterisierung schon anarchisch wirken, wenn man den Grad der Missachtung der Lichtsignalanlagen und die Gelassenheit der Verkehrspolizei beobachtet; vermutlich sind solche Feststellungen aber mehr geeignet, Unterschiede in der Gehkultur verschiedener Stadtteile und Stadtzeiten herauszuarbeiten als deren strukturelle Züge zu bestimmen. Auch das Verhältnis des Gehens zum Stehen und Sitzen ist ein rhythmischer Umgang mit der Umgebung – der Tourist, der sich auf die Steinbrüstung auf der Rockefeller Plaza zu setzen erlaubt, wird von der Aufsicht sofort ermahnt, wieder aufzustehen oder weiterzugehen.

Was bei Carpentier romanhaft verkleidete gute Beobachtung ist, hat einen Widerhall im aktuellen Geschehen. London wird Mitte der 2010er Jahre in die Höhe gebaut, Zeichen einer optimistischen wirtschaftlichen Konjunktur. Die Auswirkungen auf die Bewegungen in der Metropolregion, einschließlich der Stauhäufigkeit, werden seit Längerem antizipiert (Barton 2004). Nicht nur auf den Straßen führen punktuelle oder chronische Sättigung zu Anspannung oder Erliegen. Unter dem Druck eines bereits großen und weiter zunehmenden Passagieraufkommens gerät „Transport for London“ (TfL), die Betreiberin der Londoner U-Bahn („Tube“), an die Grenze des Gestaltbaren. Neuralgisch sind just jene Umsteigepunkte, wo das Gehen ins Spiel kommt. In der Tube Station Holborn, die jährlich (2014) 36 Millionen U-Bahnnutzer ein- und ausgehen sieht, kreuzen sich die Linie mit dem größten Passagieraufkommen (Central) und die tief liegende Linie (Picadilly). Das Gehen in ihren Tunnels und Aufzügen ist erwartungsgemäß stark technisiert. Im November 2015 hebt TfL in der Station Holborn während drei Wochen auf den Rolltreppen den Grundsatz „Rechts stehen, links gehen“ zugunsten des auf allen Linien Stehens auf. Dazu bewegen sie Erkenntnis und Berechnung, dass bei besonders langen und hohen Rolltreppen die Belegung aller Linien mit Stehenden effizienter sei als das Nebeneinander von Linien

mit Stehenden und eiligen Gehern. Bei einer tief liegenden Station wie Holborn würden nur Pendler mit alpinistischer Kondition den ganzen Weg aktiv hochgehen, sodass rund ein Viertel der Beförderungskapazität mit der weitgehend leeren „Überholspur“ verschenkt würde (Bland 2016).

Man will also die jährliche Rolltreppen-Fahrzeit von rund neun Millionen Personen einsparen und stößt damit an der Front des alltäglichen „Gehens zwischen“ auf ein rhythmisches Problem: Die Macht der Anlageninhaberin endet an der Gegenkraft der Konventionen der Alltagspraxis. Diese waren den Analysten der TfL aufgrund der Attribute der tageszeitlich wechselnden Passagierkohorten eigentlich bekannt, ebenso die Tatsache, dass in den Untergrundbahnen großer Städte in anderen kulturellen Regionen der Welt Regeln und Praxis bedeutend von der britischen abweichen. Die einfache Instruktion „stehen Sie auch links“ setzte nicht einfach eine gängige Praxis außer Kraft, sondern rührte an die Identität der Gehend-Stehenden im Falle der Rolltreppe. Gehen erscheint hier als der Ko-Rhythmus, den Wunenburger (2014) zu suchen rät, bezogen auf den Wechsel von Gehen zu Stehen, von dem eigenen Stehen zu dem Stehen des und der Nächststehenden, und zu der „schicklichen“ und zugleich für rational gehaltenen Art, diesen Wechsel auszuüben. Die Intervention der TfL in Holborn verursachte großen Aufruhr und Protest. Die Konfrontationen mit den Pendlern waren ernsthaft, deren Gegenwehr ernst zu nehmen und die gemischten Erfolge der bis 2016 weitergeführten Versuche führten zu einer differenzierten Betrachtung (Bendix 2016, O Malley 2017).

Für die Norm des Rechts-Stehens lässt sich aufgrund eines Filmausschnitts (BBC London, 2009) rekonstruieren, dass die Rolltreppen der Tube in den 1920er Jahren einen diagonalen Ausstieg hatten, der das Absteigen mit dem *rechten* Fuß voran voraussetzte, vergleichbar der Rechtshändigkeit als konventioneller Körpernorm, die eine Position im rechten Treppenraum zur Folge haben müsste. Der Film zeigt allerdings auch Rolltreppenbenutzer, die aufwärts ebenso wie abwärts *gehen*. Das wirft wiederum die Frage auf, woher das heutige Stehen kommt, das nun zur einzigen Regel werden soll. Zum Rhythmus des Gehens gehören als Ko-Rhythmen somit mindestens die Treppenselbstbewegung selbst, das Treppendesign und die Praxis des Nichtgehens. Links gehen zu können ist erst einmal ein Nichtstehenmüssen, die Freiheit, die eigene Gangart beizubehalten, und erst im Ergebnis die Möglichkeit, schneller sein zu können.

Ebenfalls im November 2015 veröffentlichte die TfL einen Netzplan der Tube mit den Gehdistanzen in Minuten zwischen den Tube-Stationen. Auf der Website ist zu lesen, man wolle die Menschen, vor allem Touristen, auf den erlebnisreicheren Weg unter freiem Himmel hinweisen. Tatsächlich betreibt TfL auch dort Verkehrsmittel und hat daher Zuständigkeiten. Es könnte sich aber auch um eine – von den Verantwortlichen kaum so gedachte – langfristige Rhythmuspolitik handeln, die die zu erwartenden Spitzen des Zustroms zur Tube mit einer Änderung der Praxis des „Gehens zwischen“ brechen soll.

Der „Angriff“ erfolgt beim Entzug der Überholspur der Rolltreppe durch Verwehren der Möglichkeit zu zwei Geschwindigkeiten. Der Idee der Freiheit zum Überholen liegt die Annahme zugrunde, dass das Gehen an Orten, an denen andere zur Schonung ihrer Kräfte stehen, einen Positionsvorteil bringe. Dieser Vorteil wird erst beim Warten

auf den nächsten Zug realisiert – oder zunichte gemacht. Gehen wird als Leistung gesehen, die durch Geschwindigkeit räumliche und zeitliche Differenz schafft. Mit der technischen Hilfe der Maschine Rolltreppe kann diese Differenz bei großen Höhenunterschieden einen zweistelligen Sekundenbereich erreichen, aber letztlich ist das implizite Argument des Zeitgewinns nicht mehr als ein Vorwand, denn jede/r sieht das Illusionäre, weil wir es hier mit dem von Carpentier anhand der Ampelphasen beschriebenen ruckartigen Bewegungsmuster zu tun haben. Es geht auch nicht um die große Spanne zwischen Trippeln und Stehschritt, sondern um eine kompetitive Eigenrhythmik, um die Differenzierung der durch die Gehspannung realisierten Wahrnehmung.

1.2 „Gehen zwischen“: Rhythmus im gebauten Raum

Rolltreppen als Maschinen sind ein bewegter Teil der baulichen Umgebung und legen so den Gedanken an einen Ko-Rhythmus nahe. Kann auch eine statische bauliche Umgebung als Ko-Rhythmus des Gehens verstanden werden, oder müssen wir sie konventionell in den Kategorien von Zwang und Ermöglichung im Sinne von Barrieren und Barrierefreiheit denken?

Nehmen wir die letzten Meter eines Arbeitswegs, die letzten Minuten des „Gehens zwischen“, in denen die pendelnden Menschen von Bahn, Tram oder Bus zur Tür ihres Arbeitsortes beziehungsweise der Stempeluhr gelangen. Was macht es aus, „schneller“ oder einfach „schnell“ zu gehen? Wenn wir die geringen Modulationen der Gehfrequenz der letzten Meter chronometrieren, kommen wir zu keinem oder zu einem irreführenden Ergebnis, zumal Ziel der von der Pendlerin / dem Pendler ausgeführten Modulation gerade und nur die chronometrische Optimierung ist. Dieses „Zeiten“ dient dazu, rechtzeitig zur Tür des Büros einzutreten, also die Zeitmessung des Arbeitsweges mit der Produktivitätszeitmessung des Arbeitgebers in Übereinstimmung zu bringen. Einzig tragbare Hilfsmittel wie Scooter, Rollschuhe oder Faltrad können diese Strategie der Wegzeitverminderung effizient fortsetzen – und schon hat man eine Lebensstilminderheit vor Augen, die solches überhaupt in Betracht zieht. Wenn Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) und die DIN 18040 (Sozialverband VdK 2009) für die Gehgeschwindigkeiten Rahmenwerte setzen, stellen sie junge habile Menschen allen Arten von gehbehinderten Menschen einschließlich Frauen mit Kinderwagen gegenüber. Die Differenz ist numerisch mit 1.2 m/sec beziehungsweise 1 m/sec gering; dass sie nicht mit einem logarithmischen Maßstab instrumentaler gestaltet wird, lässt sich damit erklären, dass diese Normen nicht das Gehen beschreiben, sondern die Dimensionierung von Bauten und der für die Überquerung des Fußgängerüberwegs benötigten Zeit (Räumzeit) ermöglichen sollen.

Wenn die TfL sich mit dem „Gehen zwischen“ befasst, so tut sie dies im pragmatischen Horizont einer U-Bahn-Station. So wenig nationale Statistiken die Wahrnehmungshorizonte des Sehens oder Hörens abbilden können, so wenig können sie das Gehen der Umstiegsphasen erfassen; sie erheben folglich die „längsten Strecken“. Es überrascht bei der Dominanz der technischen „Transporthilfen“, dass in der Schweiz 2011 und in Deutschland 2008 zwischen einem und zwei Zehntel der Arbeitnehmer den Weg zur Arbeit doch zu Fuß zurücklegten (Bundesamt für Statistik 2013; Winkelmann 2010). Man muss das Gehen eine hybride Praxis nennen, da es als „Gehen zwischen“

stets die Farben der rhythmischen Ordnung des Gesamtweges annimmt. Sobald es als Überforderung empfunden wird, setzen die Gehenden Vermeidungstaktiken ein; und wo es als Alltagsfaulheit erscheint, wird es – bei einem geschätzten Zehntel der Menschen – mit sportlichem Laufen im zweistelligen Kilometerbereich kompensiert.

Anlässlich einer Übung mit Studierenden in Aix-en-Provence im Juni 1999 (Bobst/Saner 1999) wurden experimentell Schritttakte gemessen. Rasch wurde festgestellt, dass diese und die Gehgeschwindigkeiten selbst nicht substantiell, nicht Gehalt des Gehausdrucks sind. Vorbild war die 1933 veröffentlichte Untersuchung der Situation der Arbeitslosen im niederösterreichischem Marienthal (Jahoda/Lazarsfeld/Zeisel 1975, 83f.), in der die Langsamkeit der Gehenden in Stundenkilometern gemessen, mit dem Stehenbleiben qualifiziert und dem Habitus verbunden wurde. Die Beobachterinnen in Aix haben Rhythmusanalyse betrieben, ohne dieses Wort zu kennen, denn beim Versuch des Quantifizierens sind sie teilnehmende Rhythmusanalytikerinnen geworden. Die Qualifikation der Gehenden erfolgte spontan und führte zu einer Phänomenologie des Gehers und der Geherin – nicht des gehenden Menschen allgemein, sondern der konkret angetroffenen Leute. Um ein Drittel schneller als bei den langsamsten war der Schritttakt bei Passanten, die beruflich unterwegs zu sein schienen, „zackig“ oder zielgerichtet gingen; sie wurden als gut und teuer gekleidet, Frauen mit engen Jupes und „Klapperschuhen“, die schnelle, kleine Schritte machten, charakterisiert, oder mit Mappe und dem besorgten Blick auf die Uhr. Wer humpelte, zwischen den Schritten innehielt, torkelte oder schlurfte, ziellos ging, aber auch wer schlenderte oder den Schaufenstern entlang bummelte, gehörte zu den am langsamsten Getakteten. Sie waren beladen, hatten einen Hund im Gefolge, gingen in sehr leichtem Schuhwerk oder sie hatten modische Hüfttaschen, Hosen und Kurzarmhemden, gemusterte Hüte, Kameras vorgehängt, aßen Eis und palaverten. Im messenden Blick der beiden Beobachterinnen erwies sich die Gruppe der schnell Getakteten, die ihre Bewegung mit der Spannung der Disziplin führten, als homogen; hingegen wirkte die Gruppe der langsam Getakteten auf die Beobachterinnen ambivalent, indem sie sowohl Verlierer als auch Gewinner der Konsumgesellschaft umfasste.

Diese Ambivalenz äußert sich in Projektentwürfen für den öffentlichen Raum oft als Auslassung. Scheidegger (2010: 9) beobachtete, wie in der Planung mit den ambivalenten Gruppen umgegangen wird. In den architektonischen Renderings für die Neugestaltung einer sozial exponierten Tramhaltestelle in Zürich klammert die Zukunftschau zwar die endemischen Flanierer aus und lässt die „Gewinner“ – bzw. die von den Planern vorweg zu solchen erklärten Nutzer – als Begeher dieses Raumes erscheinen. Die bereitstehenden Bänke sind im Rendering unbesetzt, während die Alltagssituation nach der Realisierung der neuen Haltestelle deren Geschichte nicht vergessen hat: Der Autor beobachtet, dass wieder mehr Menschen sitzen als gehen, und dass diese mit mehr als nur mit Laptops und Smartphones beladen sind.

Während Arbeitswege und Fahrbahnüberwege an der Bewältigung von Zeitschemata – Arbeitsbeginn, Grünphasen – gemessen werden, ergibt der Blick vom rhythmischen Gehen aus das Bild der Passagen der Stadt: ihrer Weiten (Straßen, Parallel- oder Ausweichbewegungen, Interaktionen, Querungen), ihrer Engen (Märkte, Engpässe, Durchgänge, Hindernisse und Ablenkungen), ihrer Ein- und Ausgänge, Ein- und Aus-

stiege, Treppen, Zäune. Sie alle in der Mehrzahl zu nennen ist keine rhetorische Freiheit, weil sie in der Mehrzahl praktiziert werden und als übereinander gelegte Rhythmen der Menge und der Qualität erscheinen (Lefebvre 1992: 18).

2 Rhythmusanalyse: Wort und Begriff

Das Begriffswort *Rhythmusanalyse* ist die deutsche Annäherung an die im Englischen und in den romanischen Sprachen anzutreffenden Begriffswörter *rhythmanalysis*, *rythmanalyse*, *ritmanalisi*, *ritmanálisis*. Das in verschiedenen Sprach- Sprech- und Fachzusammenhängen vorkommende Wort *Rhythmologie* wird hier außer Acht gelassen.

Das Begriffswort *Rhythmus* wird von vielen Autoren als Synonym für qualifizierte Zeit(ab)folgen und als Metapher für mittelbar zeitliche Erscheinungen (beispielsweise in der Architektur) verwendet. Die Anzahl der Treffer bei der Suche im Internet nach dem Term „Rhythmus“ ergibt ein Prozent der Trefferzahl des Terms „Zeit“. Das könnte zur Vermutung führen, dass es sich um einen untergeordneten Zeitbegriff handle, der somit bereits enger und angewandter gefasst sei als der Begriff der „Zeit“. Aber Enzyklopädien – und darum auch die Nachschlagewerke im Internet – präsentieren vor allem ein Standardverständnis von Rhythmus. Zuvorderst steht die klassische Zweiteilung in natürliche und künstliche Rhythmen, beide verstanden als periodische oder zyklische Erscheinungsformen von Zeit als Anordnung von Dauern unterschiedlicher Qualitäten. Der Raum wird allenfalls bei den biologischen Rhythmen mitgedacht, weil physiologische Rhythmen das Vorhandensein eines räumlich ausgedehnten Körpers voraussetzen. Rhythmus erweist sich noch in der Reduktion auf das chrono-metrisch-lineare Zeitverständnis als ein komplexer und verschiedenen „Spezialgebieten“ zugehöriger Begriff.

Gaston Bachelard hat 1950 den Begriff der *Rhythmusanalyse als rythmanalyse* in einer Abhandlung über die *Dialektik der Dauer* bekannt gemacht. Die Schwierigkeiten, die die Übertragung von Begriffen aus einer Sprache in eine andere bietet, sehe ich als Chance, unterschiedliche Denkpfade auszuprobieren. Das halbe Jahrhundert seit Bachelards Schrift hat indes kein „Regelwerk“ der Rhythmusanalyse entstehen lassen. Diese war ein Feld (und ist es geblieben), das sich seit Bachelard als theoretisch sperrig und quer durch alle Disziplinen ausgedehnt erweist: weniger ein klar abgrenzbares Ackerfeld als ein Magnetfeld.

Die beiden Begriffswörter *Rhythmus* und *Rhythmusanalyse* haben die raumzeitliche Existenz und das Tätigsein in Zeit und Raum zum Gegenstand. Während *Rhythmus* eine sehr variabel verwendete Vokabel ist, bezeichnet *Rhythmusanalyse* noch immer ein im Entstehen begriffenes Erkenntniswerkzeug, nicht eine Sache. Der Wortteil *Analyse* ist gewissermaßen linksherum über *Rhythmus* gezogen worden, denn das Konzept der Rhythmusanalyse ist eigentlich eine *Synthese* der gesellschaftlichen Organisation von Raum und Zeit. Es bedeutet sowohl die Entschlüsselung städtischer Formationen von Rhythmus als auch *durch* Rhythmus und stellt den Versuch dar, das „Entweder-oder“ des Umgangs mit Raum und Zeit zu überwinden (Wunenburger 2014).

Sauvanet (1990) warnt vor der substanzialistischen Art zu fragen – Was *ist* Rhythmus –, anstatt anzuerkennen, dass jede Definition eine Konvention, eine Übereinkunft ist, also: Was *nennen wir* Rhythmus? Man spricht darum mit Vorteil von Rhythmus – ohne bestimmtes Fürwort – anstatt von *dem* Rhythmus. Rhythmus eignet sich zur Betrachtung globaler zeitpolitischer Phänomene: Mit einem solchen Konzept könnte die beinahe schon Gemeingut gewordene Verengung der Sicht auf Tempo und Beschleunigung wieder geweitet werden und anstehende Fragen der temporalen Macht-habe, der Vereinheitlichung vs. Fragmentierung der Zeitpraxen einschließen. Die Frage der Zeitgerechtigkeit stellt sich beim Paradigma des Rhythmus auf dieser (und nur auf dieser) grundlegenden Ebene. Fragmentierung und Überlagerung sind Kennzeichen der globalen Entwicklung, die in Städtebau und Raumplanung alle räumlich und zeitlich extensiven und damit rhythmischen Tätigkeiten betreffen: Diese unterliegen der wahrnehmbaren Entgrenzung (etwa der Nacht zum Tag) oder der subtilen Verkoppelung (beispielsweise der Synchronisierung von funktional oder räumlich weit auseinander liegenden Aktivitätsräume und -zeiten).

Von den Soundscape Studies herkommend verstand ich anfänglich unter *Rhythmus* physikalisch und damit metrisch gefasste oszillatorische Phänomene wie Verkehrs-, Temperatur-, oder Dichte-„Spitzen“ – und deren entsprechende „Täler“ (Winkler 2002). Diese lassen sich kompilieren und in chronometrischer „Realzeit“ synchronisieren. Wenn Oszillationen einbezogen werden, die nicht (nur) Intensitätsschwankungen auf der Zeitachse sind (wie fluktuierende Börsenkurse oder Versmaße in der Dichtung), sondern eine räumliche Dynamik entfalten, gewinnt Rhythmus eine neue Qualität. Es brauchte also einen Perspektivenwechsel. Der Begriff muss die Ambition befriedigen, die mehrskalige, rhizomatische statt hierarchische Gleichzeitigkeit von Abläufen darzustellen und ihrer bedingt-bedingenden Wirkungen im Raum und in der kulturtragenden Gesellschaft zu interpretieren. Qualitatives Alternieren und Verwandlung kommen ins Spiel.

Man würde nun gerne der musikalischen Praxis – Modulationen, Synkopen, Klauseln – die Nomenklatur von rhythmisch gestalteten Übergängen entnehmen. Diese sind aber, wie Mayr (2002: 50) anmerkt, letztlich keine Hilfe. Daran ändert auch Lefebvres Spätwerk (1992) nichts. Es bleibt in der musikalischen Theorie meist bei einem (sehr) eng definierten Verständnis von Rhythmus, mit der Folge einer etwas schiefen Metaphorik. Auf diese Weise gelangt alter Wein in neue Schläuche und zuweilen wird zwar gute, aber konventionelle städtische Sozialforschung als Rhythmusforschung etikettiert; so im Fall von Degens Quartierstudie von Barcelona (2010), die das Rhythmusparadigma nicht wirklich einlöst. Im Unterschied zur Musik, deren makroskopische Formen feststehen, muss die gesamtgesellschaftliche Rhythmusanalyse fallweise definieren, in welchen Skalen sie tätig ist: „Skalen“, die nicht nur metrisch, sondern auch qualitativ sind und Aspekte von Treibern, Dominanz und Individuation enthalten (Michon 2007).

Der Import von normierenden Begriffen aus den reduktionistischen Metriken anderer Wissenszweige kann ein Projekt namens *Rhythmusanalyse* nicht befriedigend unterstützen. Es wird sich auch aus dem gegenseitigen Zuarbeiten spezialisierter Fachzweige nicht die „große Formel“ des Rhythmus ergeben, die auch die ethische Dimension von Gerechtigkeit oder Ungerechtigkeit wie von selbst der Lösung zuführte. Das

rhythmusanalytische Projekt kann aber paradigmatische Begrifflichkeiten auflösen und neu kombinieren, darunter die schon erwähnte der Beschleunigung oder die der paradoxen Fülle – der „Hand voll Wind“ (Henckel 2002, nach Boulding) – oder der ebenso paradoxen Zeitarmut.

3 Rhythmusanalyse in der europäischen Denktradition

3.1 Bachelard: „Erfinder“ der Rhythmusanalyse

Zwei Hörsäle der Sorbonne tragen die Namen von Bachelard und Lefebvre. Auch wenn die beiden Männer sich in der Zeit ihrer Lehramter im Nordosten Frankreichs nie getroffen haben dürften, so besteht in den Schriften eine deutliche Linie vom Postbeamten, Physiklehrer und Philosophen Gaston Bachelard (1884–1962) zum jüngeren Lefebvre. Der Autor von *Der neue wissenschaftliche Geist* von 1934 (dt. 1988), schreibt 1936 die Abhandlung „Die Dialektik der Dauer“, eine Antwort auf Henri Bergsons bedeutende und damals äußerst populäre Zeitphilosophie und eine Umdeutung derselben. Dessen Auffassung von Zeit als kontinuierlichem Phänomen stellt er das Konzept der Dauern gegenüber. Was als Kontinuität erscheint, ist nach ihm gewissermaßen eine Hüllkurve: „Die Zeit der Physik ist lediglich die Hülle der einzelnen biologischen Zeiten (...). Die Kontinuität wäre demnach das Ergebnis von zeitlichen Überlagerungen. Man könnte sogar behaupten, dass ein Zeitgeflecht dank der statistischen Gleichmäßigkeit der notwendigerweise unregelmäßigen Zeiten seiner Zellen kontinuierlich sei“ (1950: 91, übers. J.W.). Diese Hülle hat eine Endlichkeitsfunktion, indem sie Anfänge und Enden der Prozesse – Einblenden, Anschwellen, Abschwellen, Ausblenden – einfasst und begrenzt. In ihr können sehr lückenhafte und inkonsistent auftretende Dauern vorkommen, ohne dass die Gesamterfahrung zerhackt wirkt. Mayr (2002: 51) hat dasselbe aus der Perspektive der hörend wahrnehmbaren Stadt als Feld des Möglichen anstatt nur des Tatsächlichen identifiziert.

Bachelards Werk erscheint in der Genealogie der Temporalwissenschaften und -anwendungen nur am Rande. Indem Bachelard das Begriffswort *rythmanalyse* aus einem Werk von 1934 des portugiesischen Philosophen, Physikers und Mathematikers Lúcio Alberto Pinheiro dos Santos (1889–1950) aufnimmt, legt er zudem einen Pfad ins Nichts. Die Schriften Pinheiro dos Santos', in denen dieser Rhythmus in einer extensiv universalistischen Weise definiert, sind heute unauffindbar (Revol 2015, 217; Batista 2010). Laut Bachelard ist dessen Rhythmusanalyse nicht deskriptiv oder Normen setzend, sondern trägt zum Guten Leben bei. In diesem Sinne setzt er sie zur Psychoanalyse in Entsprechung, mit dem Unterschied, dass Erstere auf die Dualität einer zeitlichen Dialektik abzielt, während Letztere den Ausgleich zwischen unbewusstem und bewusstem Handeln leistet.

Bachelard nennt die *immanente* und die *transitive* Zeit – in Hönigswalds Terminologie – die nach ihm in einen Gegensatz zueinander geraten können in dem Beispiel einer Patientin von Erwin Straus: Ihre von der Krankheit fast zum Stehen gebrachte (immanente) Zeit kommt durch die Tätigkeit des Strickens wieder (transitiv werdend) in Gang; ein Vorgang, der „keine Einbildung, sondern eine psychologische Wirklichkeit“ sei (1950: 96). Mit diesem Beispiel schließt er seine Einführung der genuin mensch-

lichen als von der tierischen Zeit durch Horizontalität und Vertikalität unterschiedenen Zeitlichkeit. *Horizontalität* benennt hier die Zeit des schieren (tierischen) Lebens, zu der die menschliche Zeit *vertikal* steht und dem Bewusstsein „die Mittel zur Flucht, zum Ausbruch, zur Vertiefung“ gibt (Bachelard 1950: 95). Hier eröffnet sich die Möglichkeit der zeitlichen Überlagerungen, bei der rhythmische Formen von physischen und vitalen bis zu psychologischen Zeiten sich zeitlich „aufeinanderliegend“, ohne rationale Verbindung untereinander, manifestieren.

3.2 Arendt: das Intervall der Gegenwart

Weil die Zeiten von „leben“ und von „denken“ zueinander in einem rhythmischen Verhältnis stehen, sind die Philosophen ebenso wie die Raumpraktiker und -wissenschaftler gefragt. Das von Bachelard angesprochene Verhältnis der Prozesszeit von Leben und Denken wird von Braun (2007) in einer ausführlichen Diskussion der Zeitauffassungen von Hannah Arendt (1906–1975) und Michel Foucault weitergeführt. Bios – Leben – geschieht in der Zeit und macht diese greifbar. Die Autorin entnimmt den Schriften der beiden Philosophen Diagnosen für die Richtung, die das Zeitverständnis der Gegenwart einschlägt: Parallel zu der zunehmenden „Zoefikation“ – einem Begriff von Agamben (Braun 2007: 8) –, die ein von den *life sciences* bestimmtes, technologisch-technokratisches Verständnis von Leben ausdrückt, entsteht ein mächtiger prozessualer Begriff von Zeit, der Leben als statistische, demografische und populationistische Größe sieht. In Letzterer ist Zeit lediglich eine Funktion der Zustandsänderung, spricht der gesetzmäßigen Entwicklung. Liegt die Betonung auf „gesetzmäßig“, bleibt kein Raum für Individuen und deren von den biologischen Programmen abweichenden Wegen der Verwirklichung; in einer so verstandenen Welt wird Regieren unpolitisch und fällt mit Planen und Verwalten zusammen.

Die *prozessuale* Zeit des biologischen Lebens steht der *intervallischen* Zeit des biografischen Lebens gegenüber, die nach Arendt die Grundlage politischen Handelns ist. Im Paradigma der prozessualen Zeit stehen die sich fortentwickelnde Spezies und ihre Populationen im Mittelpunkt, nicht das sterbliche Individuum, das lediglich als Glied in der Kette des Prozesses verstanden wird. Im Paradigma der intervallischen Zeit ist es eben dieses *Individuum*, das aufgrund seiner Gebürtigkeit und Sterblichkeit das biografische Intervall zwischen Geburt und Tod ausmacht und belebt, sich als Mitglied der Gesellschaft konstituiert und zu verantwortlichem und daher politischem Handeln befähigt ist. Man könnte nun das Intervall, losgelöst von metrischer „Ausdehnung“, als biografische und damit als Sinn-Größe deuten (Michon 2007); ich möchte aber Arendts Intervall nicht zu dem Rhythmus umdeuten, den ich meine, obwohl die politische Dimension der Zeit, ganz im Sinne der Rhythmusanalyse, dazu anzuleiten scheint. Arendts Gesichtspunkt ist existenziell und löst ein, was Wunenberger (2014) schlussfolgert: „Was die Ethik und die Ästhetik des Rhythmus so dramatisch gestaltet, ist die Konfrontation mit dem Tod.“ Diesen kennt die Stadtplanung tatsächlich nur aus der populationistisch-infrastrukturellen Perspektive.

3.3 Elias‘ „Zeiten“ und Bourdieus synoptische Illusion

Wie kann Rhythmus nichtmetrisch und nichtsubstanziell gedacht werden, aus einem Zustand der toten Metapher erlöst und für die Raumwissenschaften zugänglich gemacht werden? (Sauvanet 2015). Französische Denker waren wegbereitend und wurden im angelsächsischen früher und mehr als im deutschen Sprachraum wahrgenommen. „Rhythmus“ ist für Zerubavel (1981) wie für Neuhaus (2015: 237) mit Routine und Zyklus assoziiert (aber nicht eigentlich definiert), als grundsätzlich repetitive Zeitstruktur aufgrund eines Wechsels und im Sinne einer Sequenzierung. Neuhaus (2015) bezieht sich einleitend auf Lefebvre, ohne allerdings den eigenen Begriff des Rhythmus genauer zu fassen; das Fehlen eines Lemmas „Rhythmus“ unterstreicht dies. Einerseits geht es um Herzschlag, Atem und Gehen, andererseits um Werkzeuge der objektivierenden, metrischen räumlichen Nachverfolgung; er schlägt unter Bezugnahme auf Bourdieu vor, die Dichotomie *Zeit-Raum* zu einer Triade *Zeit-Raum-Habitus* zu erweitern, um so die Beschränkungen der Konzepte von Hägerstrand oder Lynch zu überwinden. Norbert Elias und Marcel Mauss könnten in diesem Zusammenhang für das Konzept des Habitus wichtiger sein als Bourdieu. Ich bleibe aber gerne bei Letzterem, weil er in den 1970er Jahren eine Warnung vor der Objektivierung verfasst hat, die sich als Empfehlung an den Rhythmusanalytiker liest, die Rückwirkungen von exoterischen auf empathische Erfassungsweisen zu bedenken.

Weder Norbert Elias noch Pierre Bourdieu (noch Zerubavel und andere Sozialtheoretiker) haben einen im hier nachgezeichneten Sinn elaborierten Begriff von Rhythmus; beide tragen aber eine kritische Komponente zur Diskussion über die Bestimmung und Repräsentation von Zeit bei.

In den von Norbert Elias (1897–1990) zum großen Essay von 1974 „Über die Zeit“ (2014) zusammengefassten Beiträgen treffen wir auf die Rede vom „Zeiten“, der Verbalform von „Zeit“. Dieses lässt sich als Unterbegriff der Rationalisierung im Zivilisationsprozess verstehen, in dessen Verlauf beispielsweise der „scheinbare Umlauf der Sonne um die Erde“ (2014: 43) als kosmische Norm zur gesellschaftlichen Zeit gemacht wird. Mit *Zeiten* meint Elias sowohl die Tätigkeit des Zeitbestimmens (*timing*: 2014: 8f.) innerhalb einer Rahmenzeit wie der des Sonnenjahres, als auch das Koordinieren sozialer Zeitphänomene. Dass soziale Zeit von Akteuren erst „erzeugt“ wird, steht bei ihm nicht im Mittelpunkt. Aber eine einfache „Aneignung“ kosmischer Zeit durch Beobachten und Observanz kann es für Elias auch nicht geben, denn innerhalb des kosmologisch-physikalischen Rahmens ist nach ihm die Trennlinie zwischen Natur und Kultur geschichtlich wandelbar und unscharf. Aufgrund seiner Frage nach einem geschichtlichen Prozess fällt Rhythmus für Elias mit Zyklus und Wiederkehr in eins, dagegen sind die auf gesellschaftliche Zeitpraxis und temporale Zivilisation zielenden Begriffswörter „Regulieren“ und „Synchronisieren“ sehr gegenwärtig.

Pierre Bourdieu (1930–2002) verwendet in mehreren Beiträgen über das Alltagshandeln und dessen kalendarische Kodifizierung das Wort „Rhythmus“ (1972; 1976: 51; 1980). Er bespricht in diesen – vergleichbar Elias – den großen gesellschaftlichen Rhythmus einer ländlichen Gesellschaft, der die geschichtliche *Lange Dauer* struktu-

riert. Dieser Rhythmus wird vom Ethnografen aufgrund der Aktivitäten im Jahresrund als „Kalender“ rekonstruiert, der schließlich als Ausdruck der Zeitpraxis der lokalen Gesellschaft verstanden wird. Der Schritt von der Beschreibung zur Vorschreibung ist klein: Der Kalender-Rhythmus legt sich über das Gemenge der räumlich und zeitlich diskontinuierlichen Inseln der Genealogie, vergleichbar einem geometrischen Grundriss, und lässt den lückenhaften Raum des praktischen Lebens einheitlich und eindeutig erscheinen. So ersetze der Kalender die aus „Inselchen von inkommensurablen Dauern bestehende Zeit der Alltagspraxis mit ihren eigenen Rhythmen“ durch eine lineare und gleichmäßige Zeit. Die Inselzeiten ereignen sich in Entsprechung zu Tätigkeiten oder Funktionen; in der linearen Zeit aber, merkt Bourdieu vor dem Hintergrund seiner ethnografischen Arbeiten in Kabylien an, werden diese Funktionen der Dauern zu Orientierungspunkten und Teilungslinien, die nur noch Abfolgen bezeichnen und eine Anschauung von Intervallen – wörtlich Zwischen-Räumen und -Zeiten – entstehen lässt. Damit wird der Schritt von einer topologischen zu einer metrischen Zeitauffassung getan; dem Gewinn an „Wissen“ steht ein Verlust an Einsicht in die gesellschaftliche Rhythmik gegenüber – eine Verinnerlichung der Zeitpraxis, wie sie Elias beschreibt, und ein Weniger an Variationsmöglichkeiten zulasten des Einzelnen.

Die ethnografische „Mensuration“ ländlicher Gesellschaften und das Postulat von deren Lückenlosigkeit verweist auf die Praxis der Kartografie. Die Rhythmusanalyse hat bisher keine Karten erzeugt. Eine Diskussion, ob Kartografie – zusammen mit Notat und Messung – im Wechsel von empathischer zu exoterischer Forschungsperspektive den Platz der Objektivierung einnehmen könnte, fehlt bisher. „Kartierung“ betrifft vor allem Geschichte und Erinnerung (Zerubavel 2003; Rosenberg/Grafton 2010) und ist, von Ansätzen in der Kritischen Kartografie abgesehen, weniger mit kritischen Lesarten befasst (s. Andrews 2001, Crampton/Krygier 2006), die wegen der neuen, geometrischen Praxis des Trackings so wünschenswert und notwendig wären.

Nicht erst mit den digitalen Navigationssystemen haben Kalender und Karte viele Gemeinsamkeiten. Ein Beispiel aus der Literatur hilft, die Spanne zwischen der Zeit und dem Raum zu ermessen. In *Sylvie and Bruno concluded* (1893: Kap. 11) erzählt Lewis Carroll, wie das Ausbreiten – das Lesen – einer Karte im Maßstab 1:1 von den Landwirten verhindert wird, denen diese Punkt für Punkt mit dem abgebildeten Grundmaßstabsgleiche Karte die Sonne verdeckt hätte. Carrolls Geschichte spielt in einem imaginären, gedankenspielerischen Raum, in dem Zeit lediglich die für die Entwicklung der Kartografie zu immer größerer Genauigkeit erforderliche Dauer enthält. Aber nicht nur die Herstellung, sondern auch das Ausbreiten einer solchen Karte würde Zeit in kalendarischer Dimension beanspruchen: Die aufzuwendende Zeit würde die Vollendung des Kartenprojekts in einer Welt der produktiven Oberflächen auf den jüngsten Tag hinausschieben. Bereits hat, mit Adam Smiths Metapher (2008: II.2), der Kapitalismus die Straße in den Himmel verlegt, um das von ihr belegte Land für die produktive Nutzung zu gewinnen und damit eine kolossale Zeit-Raum-Kompression induziert. Das Projekt einer 1:1-Abbildung sowohl der Oberflächen als auch der Dauern von städtischen Prozessen würde deren rhythmische Verfassung in ähnlicher Weise tiefgreifend verändern.

3.4 Lefebvre: das Projekt der Rhythmusanalyse

Ein Jahr nach seinem Tod wurde aus dem Nachlass des Soziologen, Philosophen und Geografen Henri Lefebvre (1901–1991) ein nicht vollendetes Werk mit dem Titel *Grundlagen der Rhythmusanalyse* (*Éléments de rythmanalyse*, 1992) zusammengestellt. Es hat ebenso viel Interesse geweckt wie es Unsicherheit erzeugt hat, weil – einmal mehr bei Lefebvre – das erwartete „Rezept“, wie eine Rhythmusanalyse nach den Regeln der Kunst auszuführen sei, nicht drinsteht. Tatsächlich ergibt sich anlässlich der Übersetzung ins Englische (Lefebvre 1996, 2004) eine Art von „Gegenhype“: Mit diesen *Grundlagen* relativiert Lefebvre, wie Revol (2015: 29 f.) anmerkt, den Spatial-Turn-Hype seiner postmodernen Rezeption durch anglo-amerikanische Autoren und trifft den Nerv der humanistischen Strömungen in Geografie und Städtebau. Sie trägt zur Fliehkraft des Umschwungs von einer positivistischen zu einer humanistischen Zeitgeografie bei und hat in der neueren Zeit Autorinnen und Autoren der frankokanadischen und anglo-amerikanischen Raumwissenschaft inspiriert. Wie eine Klammer schließt der alte Fuchs sein in drei Bänden von 1947 bis 1981 erschienenes Hauptwerk *Kritik des Alltagslebens* mit dieser Rhythmusanalyse, die nicht mehr ist als eine Skizze: Revol stellt fest, wie Kolleginnen und Kollegen aus Soziologie und Geografie sich als von dieser Schrift verstört erklärten, weil sie die Erwartungen enttäuschte, es ließe sich auf ihrer Grundlage ein „Wissen“ generieren: „Von Beginn an ist das Ziel einer theoretischen Einsicht in den Rhythmus nicht von Handlung und Praxis (...) entkoppelt, was die erkenntnistheoretische Stellung dieses Wissens in Frage und den Forscher in der Ausübung seines Wissens auf die Probe stellt“ (Revol 2015: 21, übers. J. W.). Die kritische Stoßrichtung Lefebvres bleibt in diesem auf den ersten Blick schöngeistig wirkenden Werk erhalten und lässt keinen abgehobenen Gebrauch zu.

Wir entnehmen diesen *Grundlagen* immerhin, dass die Kritik der Verdinglichung durch Beobachten „des Werdens, der Bewegung, der allgemeinen Mobilität“ geführt wird und eigentlich mit dem Rhythmus als dem Konkrestesten weitergeführt werden müsste (Lefebvre 1992: 11). Der Akzent ist so sehr auf dem Rhythmus, dass dies der Grund sein könnte, weshalb der Autor der *Produktion des Raumes* hier den Raum und die Stadt nicht oder nur schemenhaft vorkommen lässt. Die Philosophie-Lektion im ersten Kapitel bringt denn in denkerischen Purzelbäumen, in denen zahlreiche Taxonomien wie offene Fallen herumstehen, bereits alles, was Lefebvres Kampfbegriff des Rhythmus ausmacht: Die Akteure des Rhythmus müssen erkennbar sein und bleiben, und „das Wissen vom Erfahrenen würde das Erfahren des Wissens verändern“ (Lefebvre 1992: 29, s. a. 2017), womit er im nachfolgenden Kapitel zum Zeichnen des Profils eines zukünftigen Rhythmusanalytikers (männlich in der Vorlage) übergeht. Dieser ist in seinem Beobachtungsfeld in erster Linie hörend und körperlich anwesend, präsent im Präsens, Konkretes erfahrend, transdisziplinär im Denken, denn er könnte den Rhythmus nicht erfahren, wäre er nicht Teil desselben.

In Lefebvres Text (1992: 18) treten einige „alte“ Gegensatzpaare auf die Bühne: Wiederholung / Abwandlung, mechanisch / organisch, zyklisch / linear, Entdeckung / Neuschöpfung, kontinuierlich / diskontinuierlich, quantitativ / qualitativ. Wir finden sie zu ebendieser Zeit, mit Überschneidungen und um weitere Zeitphänomene erweitert,

auch anderswo, namentlich in der Zeitökologie: Rhythmus / Takt, Systemzeiten / Eigenzeiten, Statik / Resilienz, Tempo / Autonomie (Held/Geißler 1995: 195; s.a. Klages 1933: 32). Der Unterschied in den Auffassungen zwischen dem Südfrenzen und den Bayern, wie diese Gegensatzpaare in die Welt eingebettet sind, könnte größer nicht sein, auch wenn Letztere im Rahmen der sozialökologischen Theorien durchaus einen Begriff von Entfremdung pflegen. Gegensatzpaare haben das Potenzial zur Politisierung der Diskussion; genau das will Lefebvre. Der politische Diskurs tendiert dazu, die „richtige“ Form vorzusetzen, und man kann mit Krämer-Badoni (1998: 92, damals auf die Zeitthematik allgemein gemünzt) fragen, ob hier das Rhythmus-Thema dasjenige ist, was „einer linksintellektuellen, politisch engagierten Restgruppe geblieben“ sei. Der Anlass dazu geht weit zurück, in die 1950er Jahre, als Lefebvre mit der Situationistischen Internationalen von Guy Debord in Kontakt kommt und einen „revolutionären Romantizismus“ (Revol 2015: 143) entwickelt, der das Leben in der Stadt zu einem künstlerischen Akt hochstilisiert. Alltagspraktische Zeit oder „Zeiten“ erweist sich darin als mehr als die Verwaltung von individuellen oder familiären Zeitbudgets, es geht, wie beim Arbeitspendler, der auf der Rolltreppe überholt, um das Unterlaufen der gesellschaftlichen Zeitrahmen und -normen, um ein „vertikales“ Zeithandeln, das abschließend etwas ausgeführt werden soll.

4 Rhythmus, zeitliche Vertikale und Zeitgerechtigkeit

4.1 Horizontale und Vertikale

Wir kennen von Hägerstrands Illustrationen, wie die Zeit aus dem *horizontalen* Stadtgrundriss als Säule aufsteigend dargestellt wird und die zweidimensionale Abstraktion des Raumes, den die Karte realisiert, in einen perspektivischen Zeitraum erweitert. Allerdings ist diese Vertikale nur eine solche der Darstellung, denn sie ändert nichts an den räumlich ausgebreiteten Funktionen, die von den monadischen Akteuren des Alltags mit diesen Zeitspuren verbunden wird. Dieser Zeitgrundriss sagt nichts aus über die tatsächliche Dreidimensionalität des Raumes, dessen Relief und bauliche Überhöhungen, deren Überwindung Energie und Zeit verbrauchen (Straßen, Bahnen, Lifte) und Regime des Tages und der Nacht, immaterielle und physische Grenzen, Reichweiten von Kommunikationsmitteln zum Einsatz kommen lassen. *Frequenz* und *Amplitude* sind ihre Mess- und Normgrößen, notwendigerweise zweidimensional, die lineare oder zyklische Zeitformen beschreiben, nicht aber deren ständige Gegenspieler, die Anfänge, die Enden, das Unzeitliche, die Parallelbewegungen. Ihre Variablen gestatten die Planung und Optimierung der temporalen Funktionen mit einer recht weitgehenden Modellierung der Zeitcharaktere der Gesellschaft (Henckel 1995).

Die *Vertikale* der Zeit muss in der Definition von Bachelard Qualitäten des Sprunghaften, Akzidentellen und Widersprüchlichen enthalten, vor allem aber, mit Lefebvre: Die Rhythmusanalystin „denkt mit dem Körper, nicht in der Abstraktion, sondern in der erlebten Zeitlichkeit“ (1992: 33). Damit ist nicht die Anforderung einer andauernden *in situ*-Situation postuliert – denn wir können nicht vierundzwanzig Stunden wach bleiben –, sondern die Überschreitung einer ästhetischen Schwelle. Dabei wird die Konsequenz aus der Erkenntnis gezogen, dass die erfahrene Zeit nicht mit der konzipierten

Zeit synchron läuft, dass Rhythmus ein Subjekt innerhalb des Zeitlaufs braucht, das eben „zeitet“ und der Stadt und ihren Zeiten sinnliche Substanz gibt. In diesem Sinne spricht Matos Wunderlich (2010: 45) davon, dass die Zeitphänomene an städtischen Orten „in einem erzeugt und wahrgenommen werden“ und dass Zeit eine kollektive Performanz sei. Die so entstehende Orts-Zeitlichkeit (*place-temporality*) versteht sie als repräsentierte, sinnlich wahrnehmbar, anschaulich gemachte und dadurch reflektierbar und ausdrückbar und gewordene Zeit. Diese lässt sich mit den Verfahren der philosophischen Ästhetik handhaben, wenn sie auf Phänomene des Alltags und der Routine statt auf Kunst bezogen wird. Die Aufgabe besteht in Anlehnung an die Einsichten der Philosophie des Pragmatismus darin, unscharfe, vermengte und unbewusste banale Wahrnehmungen zu fassen und die in ihnen liegende Rhythmus- und Zeiterfahrung des praktizierten Stadtraumes auszuformulieren (Matos Wunderlich 2010: 48).

4.2 Wie wird Rhythmusgerechtigkeit Zeitgerechtigkeit?

Es würde verwundern, wenn der hier postulierte begriffliche Unterschied von „Rhythmus“ und „Zeit“ sich in entsprechenden „Gerechtigkeits“-Begriffen nicht spiegeln würde. Eine irgendwie gedachte *Rhythmusgerechtigkeit* kann jedenfalls nur im Konkreten, nicht über den Ausgleich von monetären Zeitäquivalenten oder Schuldscheinen auf die Zukunft, stattfinden. Wie würde der kindgerechte Rhythmus in Barthes' Beobachtung gegen die Mutter durchgesetzt? Darf der komparative Vorteil Einzelner im Stau, in der Warteschlange, auf der Rolltreppe, zugunsten der Zeiteffizienz für die Gemeinschaft beschnitten werden? Würde die digitale Transparenz kulturelle Zeitformen eliminieren? Rhythmusgerechtigkeit wäre eine Zeitgerechtigkeit, die dem schwer messbaren „Guten Leben“ zugutekommt, das ebenso vom ruhigen Gang der Dinge wie von Überraschung oder Bruch lebt; das aber vor allem nicht eine natürliche Trajektorie, sondern eine individuelle Biografie ist, deren Vertikalität in der Geschichtlichkeit (Arendts „Gebürtigkeit“) der Stadtbewohner besteht.

Gerade die Utopisten der Renaissance, More und Campanella, haben die Erkenntnis vorweggenommen, dass der Rhythmus politischer, das heißt städtischer Systeme nicht „freilaufende“ Zeit im Sinne der liberalen Konsumgesellschaft ist. Wunenburger (2014) nimmt dies auf und postuliert, dass es Rhythmus nicht ohne Ko-Rhythmus, darüber hinaus aber nicht ohne kairisches Moment gibt. Kairós meint die Entstehung von Neuem durch Ergreifen des günstigen Augenblicks und ist ein trotz seines Alters nicht obsoleter Begriff, weil er auf die Freiheit des Handelns jenseits von konsumistisch verengter Wahlfreiheit zielt, auf grundsätzliche Offenheit statt optimierender Transparenz.

Rhythmusgerechtigkeit könnte als kritisches Projekt nur auf *time equity*, also Zeitfairness ungleich gestellter Akteure untereinander zielen, nicht aber auf *time parity*, Gleichstellung jenseits (potenziell diskriminierender) politischer und kultureller Merkmale. Es wäre zu untersuchen, ob die für die Rhythmik wesentliche elementare Ko-Präsenz und der Ko-Rhythmus bereits einen Teil des Gerechtigkeitspostulats erfüllen. Sie ereignen sich in der Weise produktiv wie *Zeit teilen* gesellschaftlich und kulturell *Zeit*

vermehren bedeutet. Rhythmusanalyse ist in diesem Sinn engagiert. Sie wird dort widerständig, wo die Unterwerfung des Zeit-Teilens der Arhythmie der Monofunktionalität unterworfen oder an die Ausbeutung von zukünftiger Zeit ausgeliefert wird. Rhythmus steht über allen Postulaten von Stetigkeit oder Geschwindigkeit und bildet letztlich die Grundlage von Demokratie und freiem Tun.

5 Fazit

Mit dem Gehen als Modell habe ich versucht, das Konzept der erst ein halbes Jahrhundert alten Rhythmusanalyse an einem empirischen Beispiel vorzustellen. Dieses kann das Funktionieren dieses Versuchs aufzeigen, räumliche und kulturelle Zeitphänomene anders als in einem chronometrischen Raster zu erfassen. Das Gehen bildet indes nur eine von vielen möglichen Skalen (siehe Abbildung 1) ab. Die mehrskalige Rhythmusanalyse liefert keine widerspruchsfreien Ergebnisse wie die einskalige chronometrische Analyse, weil sie weniger abstrahiert und nicht reduziert. Phänomenologische und kulturelle Zeiten und, vor allem, der Aspekt der Produktion von Zeit stehen im Mittelpunkt der rhythmusanalytischen Darstellung. In diesem Sinne macht die Rhythmusanalyse über das im Wort *Analyse* gemachte Versprechen hinaus eine *Synthese*. Sie ersetzt die objektive und quantifizierbare Zeit nicht, ergänzt sie aber um eine reflexive Zeit mit einer ästhetischen und ethischen Komponente.

Chronoskala	Sozioskala			
	<i>Körper/Leib</i>	<i>Gesellschaft & Wirtschaften</i>	<i>Kultur</i>	<i>Physische & technische Umwelt</i>
<i>pulsar (Augenblick)</i>	Rhythmen des Selbst Atem, Puls Aufmerksamkeitsspanne	Respons Umgang	Gesten Ausrufe Tippen	Hochfrequenz- Technologie
<i>horan (Stunde)</i>	Beginnen Aufhören	Rhythmen des Du Konversation	Informationsfrequenz	analoge Technologie
<i>dian (Tag-Nacht)</i>	Tätigkeit-Ruhe	Rhythmen des Ihr Arbeit-Ruhe Fahrpläne	Rhythmen des Wir Gestaltung der Übergangszeit	Rhythmen des Es Tag-Nacht Distanzüberwindung Netze
<i>hebdomadar (wachenweise)</i>	Tätigkeit-Ruhe	Kalendarien	Alltagspraxis Festlichkeiten	Wetter
<i>jahreszeitlich</i>	Aktivitätsdichte Reichweite	Saat, Ernte, Brache	Innen- und Aussenraum	Transportwiderstand
<i>biografisch</i>	Alterung, Lebensalter Reichweite	Überfluss, Mangel Beschäftigung	Adapatation Innovation	Extremereignisse
<i>mnemisch</i>	Erfahrungsakkumulatior	Perspektivenwechse	“Menschengedenken”	Technologiewandel Wandel der Raumausstattung
<i>historiografisch</i>	Wissensakkumulation	Machtwechsel	Paradigmenwechsel	Klimawandel
<i>spekulativ</i>	Unsterblichkeit	Konjunkturzyklen	Epochenabfolgen	Kataklysmen

Abb. 1: Mehrskaliges empirisches Feld der Rhythmusanalyse / Quelle: Eigener Entwurf

Als Fazit schlage ich, ganz im rhythmusanalytischen Geist, nicht einen „Abschluss“, sondern eine „Öffnung“ vor. Der Wunsch vieler über Rhythmusanalyse schreibenden Autorinnen und Autoren nach einer mehrskaligen Betrachtung führt mich zu einer versuchsweisen Matrix von *Zeiten* mal *Lebenswelten*, hier mit Skalen der Zeit und des Gesellschaftlichen dargestellt. Sie soll die Grundlage für das weitere Nachdenken über Rhythmusanalyse sein.

Literatur

- Andrews, J. H. (2001): Introduction: Meaning, knowledge, and power in the map philosophy of J. B. Harley. In: Laxton, P.; Andrews, J. H. (eds.): The new nature of maps: Essays in the history of cartography. London, 2-32.
- Augoyard, J.-F. (1979): Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain. Erstaufage, Paris.
- Augoyard, J.-F. (2017): Eine Rhetorik des Wohnens: Gehfiguren. In: Winkler, J. (ed.): Gehen in der Stadt. Ein Lesebuch zur Poetik und Rhetorik des städtischen Gehens. Weimar, 26-62.
- Bachelard, G. (1950): La dialectique de la durée. Paris.
- Bachelard, G. (1988): Der neue wissenschaftliche Geist. Frankfurt am Main.
- Barthes, R. (2002): Comment vivre ensemble: Cours et séminaires au Collège de France 1976-77. Paris.
- Barthes, R. (2011): Wie zusammen leben. Simulationen einiger alltäglicher Räume im Roman. Vorlesung am Collège de France. Frankfurt am Main. = Edition Suhrkamp 2402.
- Barton, N. (2004): Keeping London moving: Real time traffic management systems and operations in Transport for London. Lecture at the Proceedings of the 32nd Annual European Transport Conference (ETC) from 04. to the 10. October 2004 in Strasbourg, France.
- Batista, P. (2010): O filósofo fantasma: Lúcio Pinheiro dos Santos. Sintra.
- BBC London (ed.) (2009): Where does underground etiquette come from?
http://news.bbc.co.uk/local/london/hi/people_and_places/history/newsid_8320000/8320048.stm (13.02.2016).
- Bendix, A. (2016): What commuters get wrong about escalator etiquette. In: citylab 21.1.2016.
<https://www.citylab.com/transportation/2016/01/subway-escalator-standing-study-tfl-london/424950/> (20.1.2018)
- Bland, A. (2016): The tube at a standstill: Why TfL stopped people walking up the escalators.
<http://www.theguardian.com/uk-news/2016/jan/16/the-tube-at-a-standstill-why-tfl-stopped-people-walking-up-the-escalators> (12.02.2016).
- Bobst, C.; Saner, D. (1999): Beobachtungsprotokoll von Boulegon, Muletiers, Bernardines und Glacière in Aix-en-Provence vom 04. Juni 1999. Typoskript. Unveröffentlicht.
- Bourdieu, P. (1972): Esquisse d'une théorie de la pratique, précédé de trois études d'ethnologie kabyle. Genève.
- Bourdieu, P. (1976): Le sens pratique. In: Actes de la recherche en sciences sociales 2 (2.1), 43-86.
- Bourdieu, P. (1980): L'action du temps. In: Bourdieu, P. (ed.): Le sens pratique. Paris, 167-189. = Le sens commun.
- Braun, K. (2007): Biopolitics and temporality in Arendt and Foucault. In: Time & Society 16 (1), 5-23. DOI: 10.1177/0961463X07074099.
- Braun, M. (2001) Muybridge le magnifique. In: Études photographiques 2001 (10).
<http://journals.openedition.org/etudesphotographiques/262>. (20.1.2018).
- Bundesamt für Statistik (Hrsg.) (2013): Strukturhebung der eidgenössischen Volkszählung: 2011. Neuchâtel.
- Carpentier, A. (1956): The lost steps. New York.
- Carroll, L. (1893): Sylvie and Bruno concluded. London/New York.
- Crampton, J.; Krygier, J. (2006): An introduction to critical cartography. In: ACME: An International E-Journal for Critical Geographies 4 (1), 11-33.
- Degen, M. (2010): Consuming urban rhythms: "Let's ravalejar". In: Edensor, T. (ed.): Geographies of rhythm: Nature, place, mobilities and bodies. Franham/Burlington, 21-31.
- Elias, N. (1994): Time. An Essay. Oxford.
- Elias, N. (2014): Über die Zeit. Frankfurt am Main.
- Held, M.; Geissler K. A. (1995): Grundbegriffe zur Ökologie der Zeit. In: Held, M.; Geissler K. A. (Hrsg.): Vom Finden der rechten Zeitmaße: Von Rhythmen und Eigenzeiten. Perspektiven einer Ökologie der Zeit. Stuttgart, 193-208.
- Henckel, D. (1995): Rhythmen der Stadt. In: Held, M.; Geissler K. A. (Hrsg.): Vom Finden der rechten Zeitmaße: Von Rhythmen und Eigenzeiten. Perspektiven einer Ökologie der Zeit. Stuttgart: 157-167.
- Henckel, D. (2002): Wer verteilt die Zeit? Oder: Zwei Hände voll Wind. In: Henckel, D.; Eberling M. (Hrsg.): Raumzeitpolitik. Opladen, 209-230.
- Jahoda, M.; Lazarsfeld, P. F.; Zeisel, H. (1975): Die Arbeitslosen von Marienthal: Ein soziographischer Versuch über die Wirkung langandauernder Arbeitslosigkeit. Frankfurt am Main.
- Klages, L. (1933): Vom Wesen des Rhythmus. Kampen.

- Krämer-Badoni, T. (1998): Zeiten und Qualität der Stadt: Ein neues Thema erobert die Hitliste. In: Mückenberger, U. (Hrsg.): Zeiten der Stadt. Reflexionen und Materialien zu einem neuen gesellschaftlichen Gestaltungsfeld. Bremen, 88-96.
- Lefebvre, H. (1992): *Éléments de rythmanalyse: Introduction à la connaissance des rythmes*. Paris.
- Lefebvre, H. (1996): *Writings on cities*. Cambridge, MA.
- Lefebvre, Henri (2004): *Rhythmanalysis. Space, time, and everyday life*. Translated by Gerald Moore and Stuart Elden. London/New York.
- Lefebvre, H. (2017): Aus dem Fenster gesehen. In: Winkler, J. (ed.): *Gehen in der Stadt. Ein Lesebuch zur Poetik und Rhetorik des städtischen Gehens*. Weimar, 86-94.
- Matos Wunderlich, F. (2010): The aesthetics of place-temporality in everyday urban space: The case of Fitzroy Square. In: Edensor, T. (ed.): *Geographies of rhythm: nature, place, mobilities and bodies*. Franham/Burlington, VT, 45-56.
- Mayr, A. (2002): Die komponierte Stadt. In: Henckel, D.; Eberling M. (Hrsg.): *Raumzeitpolitik*. Opladen, 41-60.
- Michon, P. (2007): *Les rythmes du politique: Démocratie et capitalisme mondialisé*. Paris.
- Neuhaus, F. (2015): Emergent spatio-temporal dimensions of the city: Habitus and urban rhythm. Cham/Heidelberg/New York/Dordrecht/London.
- O Malley, James (2017): The Results Are in: The Holborn escalator trial proves that it is better to stand on the escalator (well, sometimes). In: *Gizmodo* 07.03. 2017
<http://www.gizmodo.co.uk/2017/03/the-results-are-in-the-holborn-escalator-trial-proves-that-it-is-better-to-stand-on-the-escalator-well-sometimes> (20.01. 2018)
- Revol, C. (2015): *La rythmanalyse chez Henri Lefebvre (1901-1991): Contribution à une poétique urbaine*. Lyon.
- Rosenberg, D.; Grafton, A. (2010): *Cartographies of time: A history of the timeline*. New York.
- Sauvanet, P. (1990): *Rythme*.
<http://www.universalis.fr/encyclopedie/rythme> (01.02.2016).
- Sauvanet, P. (2015): Existe-t-il un «concept» de rythme au XIXe siècle? Quelques réflexions à partir du mot «rhythme» chez Hegel. Conférence le Journée de l'étude „Histoire du rythme, histoire des rythmes” le 12 décembre 2014 à Paris.
https://www.youtube.com/watch?v=73E_RlCW0ko (02.02.2016).
- Scharfe, M. (2007): Hinauf. In: Scharfe, M. (Hrsg.): *Berg-Sucht: Eine Kulturgeschichte des frühen Alpinismus 1750-1850*. Wien/Köln/Weimar, 196-224.
- Scheidegger, T. (2010): Before – After: Architectural visualisations and the amazing reshape of urban public space. In: *IACSA Newsletter* 2 (3), 7-9.
http://www.iacsa.eu/IACSA_Newsletter_02_2010.pdf (14.02.2016).
- Smith, A. (2008) *An inquiry into the nature and causes of the wealth of nations*. Oxford.
- Sozialverband VdK – Sozialverband VdK Deutschland e.V. (Hrsg.) (2009): *Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung: Übungsheft*. Kaiserslautern/Mainz.
- Straus, E. W. (1960a): Über Gedächtnisspuren. In: *Der Nervenarzt* 31 (1), 1-12.
- Straus, E. W. (1960b): Die aufrechte Haltung. In: Straus, E. W. (Hrsg.): *Psychologie der menschlichen Welt: Gesammelte Schriften*. Berlin/Heidelberg, 224-235.
- Winkelmann, U. (2010): Manche pendeln weit – Berufspendler im Bundesländervergleich. In: *Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg* 2010 (4), 40-43.
- Winkler, J. (2002): Rhythmicity. In: Järviuoma, H.; Wagstaff, G. (eds.): *Soundscape studies and methods*. Helsinki, 133-142. = Finnish Society for Ethnomusicology 9.
- Wunenburger, J.-J. (2014): L'utopie conceptuelle du terme de rythme. Conférence le Journée de l'étude „Histoire du rythme, histoire des rythmes” le 12 décembre 2014 à Paris.
<https://www.youtube.com/watch?v=3OHmhcVI79k> (02.02.2016).
- Zerubavel, E. (1981): *Hidden rhythms: Schedules and calendars in social life*. Berkeley, CA/Los Angeles, CA.
- Zerubavel, E. (2003): *Time maps: Collective memory and the social shape of the past*. Chicago, IL/London.

Autor

Justin Winkler (*1955), Prof. Dr. phil., *Studium der Humangeographie, Musikwissenschaft und Ethnologie an der Universität Basel, Gastprofessor an der Simon Fraser University, GhK Universität Kassel, Universität Turku, Lehraufträge an Universitäten in Fribourg, Graz, Wien und Klagenfurt. Forschungen zum ländlichen Strukturwandel, Soundscape Studies und Themen der Umweltästhetik; ist als Übersetzer tätig.*



Charlotte Weber, Dietrich Henckel

NACHT UND GERECHTIGKEIT – DIE STADTNACHT ALS SPEZIFISCHER ZEIT-RAUM

Gliederung

- 1 Einführung
 - 2 Eroberung der Stadtnacht
 - 3 Nutzungen und raumzeitliche Konflikte in der Stadtnacht
 - 3.1 Arbeit und Produktion
 - 3.2 Nachtleben und Vergnügen
 - 3.3 Verkehr
 - 3.4 Stadtinstandhaltung
 - 4 Nachtleben – zwischen Freiheit und Konflikten
 - 4.1 Lärm
 - 4.2 Müll und Verunreinigung
 - 4.3 Alkohol und Drogen
 - 4.4 Sicherheit und Kriminalität
 - 4.5 Überwachung und Kontrolle
 - 4.6 Licht
 - 4.7 Restrukturierung und Verdrängung
 - 4.8 Akteure
 - 5 Aktuelle Handlungsansätze zur Steuerung der Stadtnacht
 - 6 Normative Fragen der Stadtnacht
 - 7 Fazit
- Literatur

Kurzfassung

Die Eroberung der Stadtnacht ist an die Verfügbarkeit der künstlichen Beleuchtung gebunden und erfolgte daher menschheitsgeschichtlich sehr spät. Stadtnacht wird trotz aller Erschließung – die allerdings weit von 24/7 entfernt ist – weiterhin als „anderer“ Zeit-Raum wahrgenommen. Zum einen ist Dunkelheit nach wie vor mit negativen Assoziationen behaftet, zum anderen scheint Nacht als Kapazitätsreserve, als Raum für Freiheit, Kreativität und Experiment, der andere Möglichkeiten als der Tag eröffnet. Gleichzeitig steigen durch die zeitliche Ausdehnung von Aktivitäten in die Nacht hinein auch ökonomische Potenziale der Nachtnutzung, Nacht gewinnt als Wirtschaftsfaktor an Bedeutung. Damit sind in besonderem Maße unterschiedliche Vorstellungen, Normen und Ansprüche zur wünschenswerten, zulässigen, akzeptablen Nutzung der Stadtnacht verbunden, mit der Folge hoher Konfliktpotenziale und Konflikintensität, die Fragen der Zeitgerechtigkeit in der Stadtnacht aufwerfen. Wer sind die Akteure der Kolonisierung der Stadtnacht? Welche Konsequenzen ergeben sich und wie sind die Folgen räumlich, zeitlich und sozial verteilt? Wenn es um die freiwillige Nutzung der Stadtnacht geht, ergeben sich darüber hinaus Fragen, ob die Erschließung der Stadtnacht für alle gleichermaßen erfolgt oder ob es spezifische raum-

zeitliche Selektivitäten gibt. Gerade im Zusammenhang mit dem Wachstum der nächtlichen Vergnügungswirtschaft und der nächtlichen Erschließung durch den öffentlichen Nahverkehr rücken Konflikte zunehmend auch ins öffentliche Bewusstsein, werden Teil einer öffentlichen Debatte um Stadtnacht. Diese Konflikte und der Umgang mit planerischen Steuerungs- und Interventionsmöglichkeiten spielen eine zentrale Rolle für die Auseinandersetzung mit Fragen der raumzeitlichen Gerechtigkeit in der Stadtnacht und stehen daher im Zentrum dieses Beitrages.

Schlüsselwörter

Stadtnacht – Nacht – Stadt- und Raumplanung – Gesellschaftsentwicklung – Recht auf Stadt – Stadtmarketing – Night-Time Economy – 24/7

Night and justice – the city night as a specific time-space

Extended Abstract

Since the availability of artificial light, it has been possible to observe a stepwise conquest of the urban night through the temporal expansion of activities and offerings. The extension of production hours and the increasing flexibility of working hours, the growing proportion of night work and corresponding changes in the availability of services, infrastructure and public transport, in addition to growth in the night-time entertainment industry have led to the colonisation of urban evenings and nights. Alongside critical investigations of, for instance, the adverse health effects of night work, the positive connotations of the ‘city that never sleeps’ are increasingly prominent. The urban night is gaining significance as an economic factor due to the potential it offers for an expansion of economic activities. Furthermore, in the context of neoliberal competition between cities, a lively urban nightlife is increasingly viewed as an important competitive factor for the attraction and long-term retention of visitors, inhabitants and firms. The opening up of the urban night is not a uniform process but one that is spatially selective. It is therefore not possible to define *one* urban night, but must rather be assumed that there are different, sometimes individually experienced levels of the urban night – in different cities but also within one city. This results in the emergence of a diverse nocturnal structure of use in which different imaginations, standards, expectations and demands concerning the desired, permissible and acceptable use of the urban night exist. The consequence, particularly in dense and mixed-use districts, is the emergence of a great potential for conflict and a growing number of disputes about the urban night, which raise questions of temporal justice. In addition to concrete conflicts about night work, noise, rubbish, alcohol, drugs, criminality, safety, displacement, control and surveillance, the issue of access to the urban night is of significance – both in terms of possible access to its present features and in terms of access to opportunities to participate in the negotiation and design of the nocturnal city and its (public) spaces. This paper therefore argues that the urban night requires a continuous, situational balancing of the differing, often subjective perceptions of conflict situations and ideal concepts of use, with the aim of identifying inequalities, offering trade-offs and balancing consequences so as to move towards a fair situation. The urban night is gaining significance and attention in both the specialist debate and in public urban-policy discussions, and various cities have developed and trialled concrete concepts for dealing with nocturnal conflicts. Nonetheless it is

almost impossible to find a focused examination of the urban night as a planning time-space. This is also due to the fact that the urban night continues to be perceived as a 'different' space and time, one of freedom, creativity and experiment, of spontaneous rather than planned character, which seems to withdraw from the regulations of the day. There is great potential for conflict and a risk that inequalities in the urban night will be strengthened if development is driven by economic interests. This seems to demand night-time governance so that temporal justice can be pursued in the urban night in a targeted, future-oriented and to some degree consistent fashion. In places where the increasing colonisation of the urban night brings new opportunities and requirements, the accessibility, organisation and design of the night will become indicators of quality of life. Inequalities in the urban night, the temporal or spatial privilege or disadvantage of social groups thus have corresponding effects on the overall temporal-spatial quality of life of a city and its inhabitants.

Keywords

Urban night – night – spatial planning – development of society – right to the city – city marketing – night-time economy – 24/7

1 Einführung

Im August 2016 wurden in London mit einem knappen Jahr Verspätung die ersten beiden der ursprünglich fünf geplanten Linien der Night Tube in Betrieb genommen. Damit fährt die U-Bahn in der britischen Hauptstadt freitags und samstags erstmals 24 Stunden durchgängig. In vielen Städten wie Berlin, Hamburg, New York, Stockholm oder Sydney längst Alltag, war der Großraum London nachts (von ca. 01:00 – 05:30 Uhr) bisher nur mit Bussen erschlossen.

Ein Grund für die Einrichtung der Night Tube ist die Beobachtung eines hohen Anstiegs der Nachtbusnutzung (um 170% seit dem Jahr 2000) sowie der U-Bahnfahrten nach 22 Uhr (vgl. TfL 2016), was eine wachsende Nachfrage eines nächtlichen Mobilitäts- und insbesondere ÖPNV-Angebots impliziert. Einer vom Londoner Verkehrsbetrieb Transport for London (TfL) in Auftrag gegebenen Studie zufolge, birgt die Einführung der Night Tube, neben einem Zeitersparnis von durchschnittlich 20 Minuten gegenüber der Nachtbusnutzung, eine Reihe von Potenzialen für die Night-Time-Economy Londons, darunter die Möglichkeit längerer Öffnungszeiten für Einrichtungen wie Bars, Restaurants, Kinos oder Museen, eine damit verbundene Ausweitung bzw. Ausdifferenzierung nächtlicher Aktivitäten und Ökonomien sowie die Unterstützung dauerhafter Jobs. Damit soll die Night Tube nach Aussagen von TfL dabei helfen, die Potenziale der Night-Time-Economy auszuschöpfen bzw. zu erweitern und die globale Wettbewerbsfähigkeit Londons zu sichern, denn die Studie kommt zu dem Schluss: „[i]t will support and help maintain London's status as a vibrant and exciting place to live, work and visit (...) – so that more people and businesses locate and invest here, and more tourists visit and spend money“ (Volterra 2014: 2). Die Einführung der Night Tube macht damit vor allem eines deutlich: eine räumlich und zeitlich ausgedehnte Erschließung der Stadtnacht, in der Besucher, Unternehmer und Bewohner gleicher-

maßen von einer vielseitigen Nachtökonomie profitieren,¹ scheint zunehmend als Wettbewerbsfaktor im Rahmen globaler Städtekonkurrenz begriffen zu werden und hat damit eine ökonomische, aber auch eine (stadt-)planerische Relevanz.

Letztere gewinnt vor dem Hintergrund konfligierender Interessen und Entwicklungsbestrebungen bezüglich städtischer Nächte zunehmend an Bedeutung. Auch hier verdeutlicht ein Blick nach London das Spannungsfeld, in dem sich Stadtnacht bewegt. Als Ergänzung der Night Tube plant TfL die Einrichtung von bis zu 20 neuen Nachtbuslinien, die suburban gelegene Stationen mit den zentraler gelegenen Night Tube Stationen verbinden sollen. Gleichzeitig beabsichtigt TfL eine Reduzierung des Nachtbus-einsatzes an Wochenenden auf 17 von 117 Routen als Reaktion auf die erwartete Umstellung vieler Londoner auf die Night Tube (vgl. Transport for London 2015). Obwohl die Night Tube zum „Off-peak“-Tarif fährt (ca. £ 2,40, Stand September 2017), bleibt eine Fahrt mit dem Nachtbus (ca. £ 1,50) nach wie vor die günstigere Variante. Da neben Nachtschwärmern insbesondere auch Schicht- bzw. Nachtarbeiter auf eine möglichst kostengünstige nächtliche Erschließung Londons angewiesen sind, stellen sich auf der einen Seite Fragen der Zugangs- und Verteilungsgerechtigkeit im Zusammenhang mit der Art nächtlicher Mobilitätsangebote. Wer profitiert tatsächlich von der Einführung der Londoner Night Tube? Würde eine zunehmende Umstellung von Nachtbussen auf die Night Tube eine gerechte Erschließung der Londoner Stadtnacht (als weitere Alternative zu Taxis, Minicabs, Uber) eher unterstützen oder durch die Reduzierung günstigerer Optionen hemmen? Auf der anderen Seite lässt sich das vorangestellte Ziel einer Unterstützung und Ausweitung nächtlicher Aktivitäten, insbesondere vor einem überwiegend ökonomischen Hintergrund, bereits an sich ambivalent bewerten. TfL betont die positiven Effekte für die Night-Time-Economy. Keine Erwähnung finden mögliche negative Folgen, wie das Entstehen von (Nutzungs-)Konflikten aufgrund wachsender nächtlicher Belastung z. B. von Anwohnern oder die zu befürchtende Verstärkung von Kommerzialisierungs- und Gentrifizierungsprozessen. Die Verzögerungen der Einführung der Night Tube – sie wurde angekündigt im Jahr 2014, war geplant für September 2015 und wurde teilweise umgesetzt im August 2016 – gehen auf konfliktreiche Tarifverhandlungen und damit ein drittes Problemfeld zurück, nämlich die Notwendigkeit zur Nachtarbeit mit den dazugehörigen Folgen für die Arbeitnehmer sowie die nächtliche Erschließung und Infrastruktur.

Vor diesem Hintergrund bleibt zu diskutieren, ob es sich bei der Einführung der Night Tube tatsächlich um eine „win-win-Situation“ handelt, wie Londons Bürgermeister Sadiq Khan bei der Eröffnung betonte (vgl. Bromwich 2016). Betrachtet man die zahlreichen Debatten um nächtliche Konflikte, ist es sogar fraglich, ob es in der Stadtnacht überhaupt so etwas wie eine Win-win-Situation, eine für alle zufriedenstellende, profitable und gerechte Situation geben kann. Einer möglichen Beantwortung dieser Frage versuchen wir uns in diesem Beitrag zu nähern und betrachten dazu die Eroberung der Stadtnacht, raumzeitliche Konflikte, mögliche Handlungsansätze und Steuerungselemente sowie normative Fragen der Stadtnacht.

1 Dass dies ein idealistisches, wenn nicht widersprüchliches und damit implizit konfliktverstärkendes Ziel ist, wird im Laufe des Artikels noch näher behandelt.

2 Eroberung der Stadtnacht

Tag und Nacht, hell und dunkel, laut und leise, gut und böse – lange Zeit standen Tag und Nacht in einem klar voneinander abzugrenzenden, meist gegensätzlichen Verhältnis zueinander. Während sich am Tag das geschäftliche, soziale und geregelte (öffentliche) Leben abspielte, war die Nacht der Ruhe und dem Schlaf (im Privaten) vorbehalten.² Das nächtliche Leben auf den Straßen außerhalb der eigenen Wohnung wurde zum Gegenstand von Mystifizierung und Kriminalisierung. In den Schatten der dunklen Stadtnacht vermutete man im Mittelalter Geister, Dämonen und Diebe, später Aussätziges und all diejenigen, die etwas zu verbergen zu haben schienen (vgl. Davis 2012). Die unterschiedlichen Konnotationen von Tag und Nacht manifestieren sich dabei schon in verschiedenen sprachlichen Assoziationen und Redewendungen zu Dunkelheit – Umnachtung und Verdunkelung als Synonyme für Gefahr, Unwissenheit bis hin zu Dummheit – und Helligkeit – Erleuchtung als Kennzeichen für Wissen, Erkenntnis und Klarheit. Die Einführung der Straßenbeleuchtung im 17. Jahrhundert als neu gewonnene Möglichkeit, „Licht ins Dunkel“ zu bringen, sich also weiter von der Natur und natürlichen Rhythmen zu emanzipieren, „die Grenzen der bekannten Welt zu erweitern, sich die Natur untertan zu machen“ (Gwiadzinski 2015: 5), wird damit auch zum Symbol für Fortschritt und Macht (vgl. Henckel 2017). Eine Synthese, die wiederum als Nährboden und Ausgangspunkt für den „Siegesszug“ der künstlichen Beleuchtung im Außenbereich und die beginnende Kolonisierung der Nacht gesehen werden kann (vgl. Melvin 1987). Während ursprünglich Sicherheitsbelange der dunklen Stadtnacht – die Sorge vor Straftaten und politischen Intrigen – Anlass für die gezielte und sich ausdehnende Beleuchtung der europäischen Nacht gaben, stellte sich künstliche Beleuchtung in der Folge als Schlüssel zur Eröffnung eines neuen Handlungs- und Möglichkeitsraumes heraus. Stadtnacht erhält eine ökonomische Dimension, sie wird zum Reservoir erweiterter ökonomischer Potenziale wie der Ausweitung von Produktionszeiten und nächtlichem Vergnügen. Dem steht eine soziale Dimension gegenüber, die Verteilung der Beleuchtung der Stadtnacht wird in ihrer räumlichen Selektivität – beleuchtet waren anfänglich in erster Linie Wohngegenden Wohlhabender und ökonomische Zentren – zum Spiegel der gesellschaftlichen Strukturen. Dies legt zum einen die Annahme nahe, dass die Eroberung der Stadtnacht ein sozial ungleicher Prozess ist, der in einem ungleichen Zugang zur Stadtnacht resultiert. Zum anderen bedeutet es, dass es in der kolonisierten Nacht durch eine nur selektive Beleuchtung weiterhin Raum für Dunkelheit und Schatten gibt, die Subkulturen, Mythen, Ängsten, Ungleichheiten, Geheimnissen und Sehnsüchten gleichermaßen Zuflucht bieten. Dies war eine Voraussetzung dafür, dass Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts die „nächtlichen Untiefen der großen Städte zum Sehnsuchtsort“ (Davis 2012: 2) und die „(nächtliche) Stadt [zur] Verführerin“ (Laimer 2011: 5) werden konnte, wobei ihr besonderer Reiz sowohl von den wachsenden Möglichkeiten nächtlicher Zerstreuung als auch von ihrem weiterhin nicht gänzlich offenbarten und nicht zuletzt beängstigenden Charakter ausging.

Heute scheinen die Grenzen zwischen Tag und Nacht zunehmend zu verwischen. Vormals tagesgebundene Aktivitäten dehnen sich in die Abend- und Nachtstunden aus.

² Das Bild der bei Kerzenschein nächtelang am Schreibtisch sitzenden Dichter und Denker zeigt, dass es schon immer Ausnahmen gab.

Veränderte Ansprüche, Flexibilisierung und Deregulierung von Arbeitswelt und Arbeitszeiten beeinflussen, ebenso wie die Diversifizierung von Lebensstilen, den Tag-Nacht-Rhythmus von Städten und ihren Bewohnern. Durch wachsende Vernetzungen im Rahmen der Globalisierung müssen lokale Zeiten zunehmend mit globalen Zeiten synchronisiert werden, wobei die (globale) Wirtschaft zu einem zentralen Treiber und Taktgeber des lokalen städtischen Rhythmus wird. Folge ist eine teilweise zeitliche Entkopplung des traditionell an bestimmte Uhrzeiten gebundenen Handelns (insb. des Arbeitens) und eine Ausdehnung der Aktivitäten in die Nacht hinein. Auch eine Ausdehnung von Produktionszeiten, bedingt durch steigende Kapitalintensität und eine kontinuierliche Produktion erfordernde Produktionstypen, ist einerseits direkter Treiber der Kolonisierung der Stadtnacht, andererseits – auch verstärkt durch die steigende Erwerbstätigkeit von Frauen – Auslöser für die Notwendigkeit weiterer zeitlicher Ausdehnungen (z.B. der Dienstleistungszeiten von Kindergärten, ÖPNV, Ärzten, Fitnessstudios, Einzelhandel etc.). Gleichzeitig nimmt durch Digitalisierung und die Zunahme an Onlinedienstleistungen die Verfügbarkeit von jederzeit zugänglichen Informations- und Kommunikationsangeboten zu, die von lokalen (Öffnungs-)Zeiten weitestgehend entkoppelt sind.

Die Verfügbarkeit von einfacher und möglichst günstiger künstlicher Beleuchtung im Innen- und Außenbereich ist ihrerseits sowohl Treiber als auch Ergebnis der Eroberung der Stadtnacht und Kennzeichen für ihre ökonomische Dimension. Auf nächtlichen Satellitenaufnahmen der Erde (s. Abbildung 1) heben sich ökonomische Zentren als helle (beleuchtete) Räume deutlich von den dunklen (nicht beleuchteten), meist wirtschaftlich schwächeren bzw. weniger erschlossenen Gebieten ab. Wirtschaftliche Aktivität, künstliche Beleuchtung und zeitliche Ausdehnung scheinen sich also gegenseitig zu bedingen. Darüber hinaus zeigt sich, dass sich die Eroberung der Stadtnacht als schrittweiser, nicht abgeschlossener Prozess gestaltet und von lokalen Besonderheiten gekennzeichnet nicht gleichmäßig, sondern räumlich selektiv verläuft.

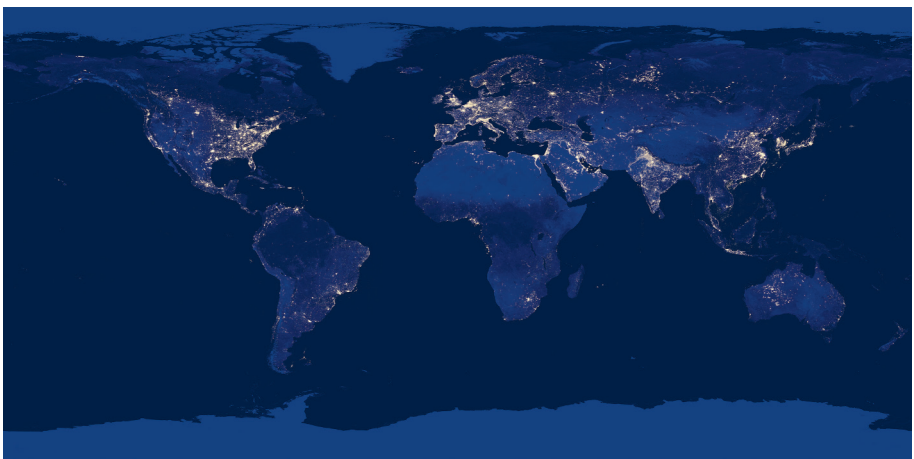


Abb. 1: Nächtliche Satellitenaufnahme der Erde / Quelle: Imhoff/Elvidge 1995: o.S.

Ein Bereich der Kolonisierung der Nacht gewinnt gerade in jüngster Zeit besonders an Bedeutung. Die nächtliche Vergnügungswirtschaft, die direkt mit Nacht bzw. Nachtleben verbundenen ökonomischen Aktivitäten, die ausgehend von der angelsächsischen Diskussion als eigener Sektor, die Night-Time-Economy, angesehen wird. Der in Großbritannien bereits seit den 1990er Jahren etablierte Begriff wird zunehmend auch im deutschen bzw. internationalen Kontext im Zusammenhang mit Untersuchungen der Stadtnacht bzw. des Nachtlebens genannt (vgl. Urban Studies Journal Limited 2015; HafenCity Universität Hamburg 2015; ARE 2015). Als Teil des angelsächsischen 24-hour-city-Konzeptes zur Revitalisierung von Innenstädten sollte die gezielte Ansiedlung von Nachtökonomie der zeitlich und funktional selektiven Nutzung britischer Innenstädte entgegenwirken und zu ihrer sozialen und ökonomischen Wiederbelebung beitragen (vgl. Thomas/Bromley 1999; Hadfield et al. 2001). Eine Ausweitung der Nutzungszeiträume und -arten durch eine stärkere Erschließung der Nacht ist dabei Kernidee des 24-hour-city-Ansatzes: „to extend the activity period and social mix of users of the city centre by offering a wider range of evening and night-time functions, and, in the process, to provide a safer city centre, with an image more likely to attract future investment“ (Thomas/Bromley 1999: 1409).

Obwohl heute eine zunehmende Zahl von Städten einerseits damit wirbt, eine 24/7-Stadt oder eine „Stadt, die niemals schläft“ zu sein (Bsp. der Slogan „365/24 Berlin“), rücken andererseits auch die konfliktreichen Folgen der zeitlichen Nutzungsausdehnung in den Fokus. Monofunktionale nächtliche Hotspots, Innenstädte bzw. Stadtteile, die sich zu „exclusively alcohol- and youth-centred leisure zones“ (Hadfield et al. 2001: 300 f.), häufig männlich dominiert, entwickeln und verbunden sind mit steigenden Sicherheitsbelangen, führen zu Konflikten zwischen unterschiedlichen Norm- und Nutzungsvorstellungen der Nacht. Dies begünstigt in negativer Weise soziale und ökonomische Selektions- und Exklusionsprozesse, ist aber auch Ausdruck von Aushandlungsprozessen im und um den öffentlichen Raum und damit Indiz für die Existenz bzw. Entwicklung eines „nächtlichen öffentlichen Raum[s]“ (Gwiadzinski 2015: 5). Ein bemerkenswertes Beispiel für diese Aushandlungsprozesse und die unterschiedlichen (möglichen) Dimensionen der Stadtnacht ist die bereits Ende der 1970er Jahre als Teil der italienischen Frauenbewegung erhobene Forderung „Riprendiamoci la notte“ (holen wir uns die Nacht zurück), die sich nicht nur auf Sicherheitsbelange, sondern vielmehr auf „die symbolische[n] Zuordnung von Zeiten und Räumen zu jeweils nur einem der Geschlechter“ (Geissler 1998: 1) bezog und mit dem Ziel einer umfassenden Veränderung der Zeiten zu einer Verankerung des Zeitdiskurses in der italienischen Planungskultur beigetragen hat.

Auf der einen Seite nähert sich die Erschließung der Nacht also auch über infrastrukturelle und ökonomische Aspekte hinaus zunehmend an die des Tages an, was die Frage aufwirft, ob die Stadtnacht damit auch den Rechten, Pflichten und Ansprüchen des Stadttages gerecht werden muss, wie Forderungen nach einem „right to the city’s night“ (Colaboratório 2014: 22) implizieren (vgl. Gwiadzinski 2015). Auf der anderen Seite erfolgt die Eroberung der Stadtnacht räumlich in sehr viel selektiverer Weise als die Erschließung des Tages. Die nächtliche Stadt ist damit konzentrierter (wenn auch dezentraler organisiert) und beschränkt sich auf wenige nachaktive Zentren, wobei es besonders „ausdehnungsaffine Orte“ (Henckel 2017: 10) wie bspw. Verkehrsknotenpunkte, Gewerbegebiete oder Ausgeviertel gibt. Folge ist eine Ausdifferenzierung

der Stadt(nacht) in mehrere Nächte³ – solche, die dem Schlaf, der Arbeit oder dem Vergnügen dienen – die parallel nebeneinander oder sich überlagernd existieren können (vgl. Gwiadzinski 2015). Somit kann weder eine Stadtnacht definiert werden, noch lässt sich nur eine Wahrnehmung von Stadtnacht identifizieren, es muss vielmehr von unterschiedlichen, mitunter individuell erlebten und möglicherweise konfliktiven stadtnächtlichen Ebenen ausgegangen werden.

Nach wie vor scheint Nacht eine gewisse Grenze, teilweise eine Unterbrechung des städtischen Rhythmus darzustellen. Obwohl zeitliche Ausdehnung vor allem in den späten Abendstunden (z. B. Öffnungszeiten von Supermärkten bis 24 Uhr) und Tendenzen zu einem 24/7-Betrieb in einigen Bereichen (z. B. Notruf, ärztliche Versorgung, Onlinedienste) durchaus Realität sind, lässt sich eine tatsächliche und umfassende Entwicklung in Richtung einer 24/7-Gesellschaft bzw. eine vollständige Angleichung von Tag und Nacht nicht empirisch belegen. Es ist daher anzunehmen, dass der Großteil der Stadtbewohner einem weitestgehend „normalen“ Tag-Nacht-Rhythmus folgt (vgl. Henckel 2017).

Dennoch ist die Nacht längst Teil des städtischen Alltags, wobei insbesondere dem Nachtleben eine hohe Bedeutung zugeschrieben wird, beispielsweise als Ausdruck städtischen Fortschritts: „Electric light means night life, and night life means progress“ (Edison zit. nach Beaumont 2016). Auch heute prägt ein vibrierendes Nachtleben das Gefühl von Urbanität und scheint beinahe untrennbar mit der (Groß-) Stadt verwoben zu sein. Großstädte geben uns gewissermaßen das Versprechen einer belebten Stadtnacht, die damit als selbstverständlicher Bestandteil – gewissermaßen als Baustein der Daseinsgrundfunktionen (stadtnachacht 2015: 9) – und gleichzeitig als mögliches Alleinstellungsmerkmal zur Attraktivität von Städten beiträgt und zur Vermarktung im Wettbewerb um Bewohner, Besucher und Unternehmen an Bedeutung gewinnt (vgl. z. B. Furedi 2015; HafenCity Universität Hamburg 2015). Der tatsächliche Versuch, eine Stadtnacht zu gestalten, die alle Bedürfnisse und Ansprüche erfüllt, wird vor dem Hintergrund der Vielzahl unterschiedlicher Vorstellungen jedoch zur Gratwanderung. Gewohnheiten derer, die weiterhin einem natürlichen, tagaktiven Rhythmus folgen, stoßen auf Ansprüche an einen verstärkt nachtaffinen Rhythmus – nächtliche Konflikte sind die Folge.

3 Nutzungen und raumzeitliche Konflikte in der Stadtnacht

Die Ausdehnung von Aktivitäten und Funktionen in die Nacht hinein führt zu einer – mindestens partiellen – zeitlichen und räumlichen Nutzungsintensivierung und -diversifizierung der Stadt(Nacht). Ansprüche und Erwartungen an den nächtlichen Stadtraum wachsen und differenzieren sich mit seiner Belebung weiter aus. Folge ist

3 Es wäre ein lohnender und zu vertiefender Ansatz, das Verhältnis von Tag und Nacht(-nutzung) differenzierter zu untersuchen: „As urbanist Rowland Atkinson (Atkinson 2003, zit. nach Garrett 2015) writes, „places at different times may change in their role for accommodating different social groups – for example, a city square may serve as a place for lunching office workers while providing a place for skateboarders or potential muggers as the day progresses““, wie auch die Nacht(-nutzung und -räume) differenzierter zu analysieren mit Blick auf unterschiedliche Zeiträume (Wochentage, Monate, Jahreszeiten) sowie Zonen mit unterschiedlicher Ausdehnung von Aktivitäten.

ein erhöhtes Konfliktpotenzial, insbesondere in verdichteten und gemischten Gebieten – die Stadtnacht wird mitunter zu einem konfliktreichen und umkämpften Raum. Konflikte manifestieren sich in unterschiedlichen Räumen, zu unterschiedlichen Zeiten, zwischen unterschiedlichen Gruppen und erscheinen auf den ersten Blick vielfältig und schwer erfassbar. Bei näherer Betrachtung lassen sich in unterschiedlicher Ausgestaltung wiederkehrende Konfliktfelder und Konfliktauslöser identifizieren.

Als Auslöser nächtlicher Konflikte können vier zentrale, sich teilweise überlagernde Felder abgegrenzt werden:

- > Arbeit und Produktion,
 - > Nachtleben und Vergnügen,
 - > Verkehr,
 - > Stadtinstandhaltung wie Straßenreinigung, Müllabfuhr und Bauarbeiten,
- für die jeweils unterschiedliche räumliche, zeitliche und soziale Rahmenbedingungen bestehen (siehe Tabelle 1).

3.1 Arbeit und Produktion

Der Mensch ist im Ursprung ein „tagaktiver Primat“. Das durch Nachtarbeit erforderliche Abrücken von diesem natürlichen Rhythmus kann gesundheitliche (Schlafmangel mit Folgen wie Depression, Suchtverhalten, Fettleibigkeit etc.) und soziale (Wegfall sozialer Kontakte) Probleme und Konflikte für die Arbeitenden mit sich führen. Nachtarbeit gilt daher als atypische Arbeitszeit – Nacht- und Schichtarbeit werden als Arbeit zu ungünstiger Zeit bzw. „unsocial hours“ (Henckel 2017: 5) bezeichnet. Seit 1992 lässt sich ein Anstieg des Anteils von Erwerbstätigen, die abends und nachts arbeiten von 15% auf aktuell 26% Prozent verzeichnen. Stärker als Nachtarbeit (2014 arbeiteten rund 9% aller Arbeitnehmer nachts) hat in den vergangenen Jahren der Anteil der Abendarbeit (bis 23.00 Uhr) zugenommen. Rund 24% der Arbeitnehmer und sogar etwa 45% der Selbstständigen arbeiteten im Jahr 2014 in den Abendstunden (vgl. Statistisches Bundesamt 2014). Nachtarbeit tritt dabei insbesondere in Wirtschaftsbereichen auf, die von einer höheren Anzahl von Zeit- und Leiharbeitern und einem geringeren Anteil Hochqualifizierter gekennzeichnet sind. Erwerbstätige mit einem niedrigeren Qualifikationsniveau sind daher stärker von Nachtarbeit⁴ betroffen als solche mit einer Fachhochschul- oder Hochschulreife (vgl. Statistisches Bundesamt 2010). Dies deutet auf eine soziale Selektivität der durch Nachtarbeit ausgelösten Konflikte hin, die stärker einkommensschwächere Gruppen berühren.

Gleichzeitig löst nächtliche Produktion Konflikte aus, die über die nachts Arbeitenden hinaus weitere Stadtbewohner, insbesondere Anwohner in direkter Nähe zu Produktionsstätten, betreffen. Diese Konflikte sind abhängig von den Standorten der Produktionsstätten, die wiederum von der räumlichen Organisation der Stadt (funktionale Mischung vs. Funktionstrennung) bedingt werden und damit räumlich selektiv auftreten. Zeitlich werden sie von den Produktions- bzw. Arbeitszeiten begrenzt. Die Ten-

⁴ Dies bezieht sich auf die formale Nachtarbeit. Insbesondere Selbstständige, darunter eine hohe Zahl Hochqualifizierter, arbeitet ebenfalls in den Abendstunden bzw. in die Nacht hinein.

denz eines niedrigeren Preisniveaus von Wohnraum in direkter Nähe zu lärmintensiven Produktionsstätten legt auch hier die Annahme einer Benachteiligung sozial schwächerer Gruppen, die auf günstigen Wohnraum angewiesen sind, nahe.

3.2 Nachtleben und Vergnügen

Unterschiedliche Norm- und Wertvorstellungen sowie unterschiedliche Konzepte der nächtlichen Stadtnutzung manifestieren sich besonders deutlich im Zusammenhang mit Nachtleben und vergnügungsgebundenen nächtlichen Aktivitäten. „Efforts to dissolve or displace the boundaries between night and day often must confront the longstanding and conflicting moral association of each” (Straw 2014: 18). Anwohner mit einem Ruhe- und Alltagsbedürfnis und vergnügungsaffine Feiernde auf der Suche nach Erlebnissen fernab dieser täglichen Routine stehen sich konfliktiv gegenüber. Die zunehmende abendliche und nächtliche Belebung öffentlicher Plätze und Straßen, einerseits als Wiederentdeckung von Urbanität und urbanen Qualitäten begrüßt, verstärkt andererseits das Konfliktpotenzial zwischen unterschiedlichen Ansprüchen an Stadtnacht. Mit der räumlichen Konzentration von Nachtleben in einzelnen nachtaktiven Gebieten treten auch Konflikte räumlich selektiv auf, verschärfen sich insbesondere in dichten, gemischten, meist innerstädtischen Gebieten. Rahmenbedingungen wie die Öffnungs- bzw. Schließzeiten von Bars und Clubs, Betriebszeiten des öffentlichen Nahverkehrs oder jahreszeitlich bzw. klimabedingte Saisonzeiträume (z. B. von Open-Air-Veranstaltungen oder der nächtlichen Nutzung öffentlicher Plätze) führen zu einer zusätzlich zeitlichen Begrenzung der Konflikte, die von lokalen Gegebenheiten und Gewohnheiten beeinflusst werden (ISR 2016). Die meisten Konflikte lassen sich im Bereich des Nachtlebens identifizieren, was zum einen auf die Vielfalt der beteiligten Akteure (Eigentümer/Betreiber von Lokalitäten, Anwohner, Besucher, öffentliche Hand etc.) und ihre häufig divergierenden Interessen am Nachtleben, zum anderen auf den offenen bzw. öffentlichen Umgang mit Konfliktsituationen (Medienpräsenz) zurückzuführen ist.

3.3 Verkehr

Verkehr kann auf vier Ebenen zum Auslöser nächtlicher Konflikte werden.

Erstens durch das Vorhandensein von nächtlichem Verkehr, der insbesondere durch die Art des Verkehrs (z. B. Lastenverkehr) und durch entstehende Lärmemissionen nahe der Verkehrsstrassen eine Belastung für Anwohner darstellt. Dies geschieht räumlich selektiv und hängt zeitlich beispielsweise von Betriebszeiten des ÖPNV ab. Es kann von einer Benachteiligung sozial schwächerer Gruppen ausgegangen werden, da Wohnraum durch eine direkte Nachbarschaft zu großen Verkehrsstrassen bzw. zu lärmintensiven Orten häufig Entwertungen erfährt und daher von einem eher günstigen Preisniveau geprägt ist (vgl. BAFU 2011).

Zweitens können durch die räumlich und zeitlich selektive Verteilung von nächtlichen Mobilitätsangeboten Konflikte in Form einer ungleichen Erschließung und damit eingeschränkter Zugänglichkeit zur Nacht entstehen, insbesondere zu Lasten derer, die

auf eine nächtliche Fortbewegung (z.B. aufgrund von Nacht-/Schichtarbeit) angewiesen sind. Die daraus möglicherweise entstehende Notwendigkeit, ein eigenes Auto oder Taxiangebote zu nutzen bzw. höhere Nachttarife des ÖPNV zu zahlen, kann den Zugang zur Nacht vor allem für einkommensärmere Gruppen erschweren und damit Ungerechtigkeiten erzeugen.

Drittens können Sicherheitsbelange die Nutzung des nächtlichen ÖPNV und eine nächtliche Fortbewegung insgesamt einschränken. Ein erhöhtes nächtliches Unsicherheitsgefühl und die Angst vor Belästigung betrifft insbesondere Frauen und kann erneut in einem ungleichen Zugang zur Stadtnacht resultieren. So zeigt ein „frauenspezifisches ÖPNV-Gutachten“ für die Stadt Essen, dass sich „als größtes Hemmnis für Mobilität Angst und Unsicherheit im Dunkeln gezeigt hat“ (Barck 2001, zit. nach Ruhne 2003: 20).

Viertens setzt eine Ausweitung des nächtlichen ÖPNV auch eine Neuorganisation der Arbeitszeiten der Beschäftigten voraus – damit zusammenhängende Schwierigkeiten illustrieren beispielsweise die langwierigen Tarifverhandlungen, die unter anderem zur Verzögerung der Einführung der London Night Tube geführt haben.

3.4 Stadtinstandhaltung

Stadtnacht wird für einmalige und regelmäßige Maßnahmen der Stadtinstandhaltung genutzt, um den Eingriff in den Ablauf des Stadtbetriebs möglichst gering zu halten. Beispiele sind Straßenreinigung, Müllentsorgung, Bauarbeiten. Damit einhergehende Konflikte sind abhängig von lokalen Organisationsspezifika und damit weder räumlich noch zeitlich eindeutig bestimmt. Sie sind abhängig von Zyklus und Dauer (einmalig, täglich gleichbleibende oder wechselnde Routen) der Maßnahmen, können sich damit verstetigen oder einmalig bzw. temporär bleiben. Denkbar, bisher jedoch – unseres Wissens – nicht empirisch untersucht, wäre eine Benachteiligung bestimmter sozialer Gruppen durch die Orientierung bzw. Taktung der Routen z.B. der Müllabfuhr an der Bewohnerstruktur der Stadtteile.

Konflikt-auslöser	Räumlich	Zeitlich	Sozial
Arbeit / Produktion	Abhängig von räumlicher Organisation: funktionale Mischung vs. Trennung	Unterscheidung zwischen Abend- und Nachtarbeit Abhängig von Produktionsabläufen	Mögliche Benachteiligung von Einkommensgruppen, die nachts arbeiten müssen, oder durch Wohnnähe zu Produktionsstätten

Konflikt- auslöser	Räumlich	Zeitlich	Sozial
Nachtleben / Vergnügen	Räumlich stark selektiv, meist innerstädtisch konzentriert in einzelnen Gebieten	Begrenzt durch Schließzeiten (Sperrstunden vs. 24/7-Ausdehnung), abhängig von kulturellen Unterschieden, lokalen Gegebenheiten, Jahreszeiten	Uneindeutig/heterogen, abhängig von der Art des Gebietes und des Nachtlebens, mögliche Benachteiligung (aufgrund ökonomischer, ethnischer oder geschlechtlicher Merkmale)
Verkehr	Selektiv, insbesondere entlang großer Verkehrsstrassen oder von Flughäfen	Abhängig von verkehrlicher Arbeitsteilung und den Betriebszeiten des ÖPNV bzw. des Flugverkehrs	Mögliche Benachteiligung schwächerer Einkommensgruppen durch Wohnnähe zu lärmintensiven Verkehrsstrassen
Stadtinstandhaltung (Straßenreinigung, Müllabfuhr, Bauarbeiten)	Selektiv, punktuell oder in wiederkehrendem Rhythmus/Zyklus	Abhängig von lokalen Organisationspezifika, täglich wechselnd	Mögliche Benachteiligung schwächerer Einkommensgruppen bei Routen-/Zyklusfestlegung

Tab. 1: Auslöser nächtlicher Konflikte und ihre Rahmenbedingungen / Quelle: Eigene Darstellung 2016

4 Nachtleben – zwischen Freiheit und Konflikten

Folge dieser Rahmenbedingungen sind vielfältige Konflikte. Sie reichen von der schlechten Verfügbarkeit von öffentlichen Diensten, insbesondere des öffentlichen Nachtverkehrs für Arbeitskräfte, bis hin zur mangelnden Verträglichkeit von Funktionen, deren Mischung am Tag unproblematisch ist, in der Nacht aber teilweise unvereinbare Ansprüche aufeinanderprallen lässt: „The working city, the sleeping city and the partying city do not always coexist peacefully“ (Gwiazdzinski 2005: 132, nach Mallet 2014: 15). Gerade die Förderung der Nachtökonomie – im Sinne des Nachtlebens – „(...) has, in many places, sparked into being conflicts between night-life visitors

and (gentrifying) residents in and around city centres (...)” (van Liempt et al. 2014: 6). So zeigen sich Konflikte der Stadtnacht besonders deutlich im Zusammenhang mit Nachtleben, weshalb dieses im folgenden Abschnitt genauer betrachtet werden soll.

Die aktuelle Nachtforschung und die Nachtmanagementpraxis beschäftigen sich vor allem mit Fragen und Konflikten ausgelöst durch Nachtleben im Sinne einer Steuerung der Chancen, Probleme und Konflikte ausgedehnter Vergnügungs- und Freizeitaktivitäten in der Nacht (Hadfield et al. 2001; Roberts/Eldridge 2009; Schweizerischer Städteverband 2012; Urban Studies Journal Limited 2015; HafenCity Universität Hamburg 2015). Es geht im Kern immer um die gleichen Konflikte: Lärm, Müll, „Wildpinkeln“, Alkohol und Drogen, zeitliche Regulierungen und Lizenzierung von Betrieben, Verkehrliche Erschließung, Erreichbarkeit bzw. Zugang, Überwachung und Kontrolle, Kosten.

Diese Konflikte sind teilweise ein zwangsläufiges Ergebnis unterschiedlicher Ansprüche, Erwartungen und Interessen der nachtrelevanten Akteure. Erst durch eine Systematisierung der Konflikte, der Interessenlagen und der Akteure lassen sich Bedeutung und Intensität stadtnächtlicher Konflikte identifizieren und lässt sich klären, inwieweit sie Ausdruck von Unterschieden sind, inwiefern Machtfragen eine Rolle spielen, also Ungleichheiten auftreten, und inwieweit diese Ungleichheiten Gerechtigkeitsfragen aufwerfen und damit Interventionsforderungen nach sich ziehen. Im Folgenden werden die zentralen Konfliktfelder des Nachtlebens dargestellt.

4.1 Lärm

Konflikte um Lärm und Ruhestörung sind direkte Folge der Konfrontation zwischen den bereits erwähnten unterschiedlichen Ansprüchen an die Stadtnacht. Sie entstehen zwischen Akteuren, die ein Bedürfnis nach Ruhe haben (meist Anwohner), und solchen, die die Nacht zum Vergnügen nutzen. Eine Ausdehnung nächtlicher Nutzungen und Aktivitäten – des Verkehrs, des Vergnügens, von (Open-Air-)Veranstaltungen, der Produktion, von Stadtinstandhaltung (insbesondere Bauarbeiten etc.) erhöht durch steigendes Lärmaufkommen das Konfliktpotenzial. Häufiger Auslöser ist der von Menschen produzierte Lärm beim Aufenthalt im öffentlichen Raum, im gastronomischen Außenbereich oder beim Ankommen bzw. Verlassen von Clubs oder Bars (Sprechen, Grölen, zerbrechende Flaschen), zu laut empfundene Musik oder Bassgeräusche von Clubs und Bars sowie Verkehrslärm durch nächtlichen ÖPNV und MIV.

4.2 Müll und Verunreinigung

In nachts stark frequentierten Gebieten gibt es insbesondere an Wochenenden häufig ein erhöhtes Müllaufkommen (Essens-, Verpackungsreste, Flaschen, Scherben) und Verunreinigungen (Urin, Erbrochenes, Vandalismus) im öffentlichen Raum. Dies empfinden vor allem Anwohner als störend. Gebiete mit hohen Besucherzahlen aus anderen Stadtbezirken oder Städten sind besonders stark betroffen, da sich ein fehlender bzw. geringer Bezug der Besucher zu ihrer Umgebung auch in einem achtloseren Umgang mit dem öffentlichen Raum zu äußern scheint (vgl. ISR 2016).

4.3 Alkohol und Drogen

Alkohol und Drogen sind durch ein sinkendes Verantwortungsgefühl für die Umgebung in erster Linie Auslöser bzw. Katalysator für weitere Konflikte wie Lärm, Müll oder Sicherheitsfragen durch Kontrollverlust oder aggressives bzw. rücksichtsloses Verhalten der Konsumierenden. Auch Sicherheitsfragen im Zusammenhang mit dem Dealen von Drogen sowie Banden- und Beschaffungskriminalität sind Teil dieses Konfliktfeldes. Unterschiedliche Normvorstellungen können in diesem Zusammenhang zusätzlich zu Konflikten führen, sowohl unter den Feiernden selbst als auch zwischen Feiernden und anderen Akteuren wie Anwohnern.

4.4 Sicherheit und Kriminalität

Obwohl es bisher keine empirischen Belege dafür gibt, dass die Nacht an sich Auslöser für einen Anstieg von Kriminalität ist, sind Sicherheitsfragen zentrales Thema der Stadtnacht. Zum einen orientiert sich Kriminalität (insbesondere Taschendiebstahl und Raub) an Bewegungsströmen, ist an stark frequentierten Orten höher und kann damit auch vermehrt in viel besuchten nachtaktiven Gebieten auftreten (vgl. ISR 2016). Zum anderen haftet der Nacht nach wie vor ein verstärktes Gefühl der Unsicherheit an, das für bestimmte Gruppen zu Konflikten führen kann: sowohl für solche, die sich aus Angst vor Kriminalität und Belästigung nicht frei in der Nacht bewegen (insb. Frauen sind hier betroffen), als auch für solche, die Stigmatisierung und Kriminalisierung auf Grund ihres Auftretens oder ihrer Herkunft befürchten müssen. Dabei stellt die gefühlte Unsicherheit mitunter ein größeres Problem dar als die tatsächlich nachgewiesene Kriminalität, was beispielsweise von Garrett (2015) kritisch hinterfragt wird: „Assuming that space becomes unsafe at night, however, is a self-fulfilling prophecy. If the night is a place where we think only violence happens, then people go into the night expecting that and make it manifest. However, if night-time is when people of diverse backgrounds and motivations gather, the night becomes safer, a space monitored by the ‚eyes upon the street‘ in the words of Jane Jacobs” (Garrett 2015).

4.5 Überwachung und Kontrolle

Überwachung und Kontrolle dienen meist als Reaktion auf Konflikte bzw. zur Konfliktprävention, sie sind in ihrer Anwendung jedoch umstritten. Überwachung stellt ein viel diskutiertes Problemfeld dar (z.B. im Zusammenhang mit Datenschutz). Kontrollen können stigmatisierend bestimmte Bevölkerungsgruppen benachteiligen und den Zugang zur Nacht für diese erschweren bzw. unattraktiv erscheinen lassen, wobei gleichzeitig fraglich bleibt, ob Kriminalität durch verstärkte Kontrolle tatsächlich behoben oder lediglich an andere Orte verschoben wird. Auch sind Überwachung und Kontrolle meist Reaktionen auf das Fehlverhalten einzelner, sie wirken jedoch kollektiv restriktiv (vgl. Raab/Grube/Göbel 2014).

4.6 Licht

Ein Zuviel an Licht im Rahmen einer wachsenden Lichtverschmutzung (durch direkte Straßenbeleuchtung oder indirekte Lichtquellen wie beispielsweise Werbetafeln) hat einerseits insbesondere negative ökologische Folgen für die Stadt und kann zusätzlich störend für Bewohner sein. Fehlende Beleuchtung andererseits kann das Unsicherheitsgefühl im nächtlichen Stadtraum erhöhen, Angsträume produzieren und damit zu einem Ausschlusskriterium der Nachtnutzung – mindestens für einen Teil der Bevölkerung – werden.

4.7 Restrukturierung und Verdrängung

Der Anstieg von Besucher- und Touristenströmen kann direkter Auslöser für Konflikte sein, wenn sich Anwohner bzw. die stationäre Bevölkerung eines Gebietes durch temporäre Besucher, ihr Verhalten oder den einhergehenden Anstieg der Frequentierung und Nutzung eines Raumes gestört fühlen. Die erhöhte und veränderte Nachfrage kann darüber hinaus zu einer Restrukturierung des Angebots zugunsten touristisch geprägter Infrastrukturen im Gebiet führen, wovon häufig nachtaktive Gebiete, z.B. durch eine auf Gastronomie konzentrierte monofunktionale Entwicklung, betroffen sind (vgl. ISR 2016). Folge kann die Verdrängung von Gewerbe und Bewohnern sein, die den Veränderungen nicht standhalten können oder wollen – ein Prozess, der zunehmend mit dem Begriff „Touristifizierung“ beschrieben wird.⁵ Auch Gentrifizierungsprozesse werden zunehmend in einen Zusammenhang mit Night-Time-Economy und Nachtleben gesetzt, die als Attraktivitätsfaktor zur Belebung und Aufwertung von Gebieten führen und damit ebenfalls Umstrukturierungs- und Verdrängungstendenzen forcieren können.

4.8 Akteure

Innerhalb der Konfliktfelder können zentrale Akteure identifiziert werden, denen wiederum bestimmte Interessenslagen und Rollen zugeordnet sind. Bewohner nachtaktiver Gebiete mit einem Interesse an Ruhe, Schlaf, Alltag und einer auf sie abgestimmten Infrastruktur befinden sich typischerweise in der Rolle der Belästigten; Nutzer bzw. Besucher des Nachtlebens auf der Suche nach Vergnügen und Ungezwungenheit sowie Gewerbetreibende und Eigentümer mit dem vorrangigen Ziel größtmöglicher Einnahmen werden häufig zu Konfliktauslösern. Auch Initiatoren bzw. Betreiber von Clubs und Kulturprojekten können analog zu den Gewerbetreibenden Konflikte auslösen, stehen häufig aber auch für die Entwicklung einer Clubkultur, die eng mit der Freiheit und dem Potenzial der Selbstorganisation, der Aneignung von Räumen und der Selbstgestaltung von Stadt verknüpft ist und ihrerseits durch Konflikte (verschwindende Freiräume, steigender Verwertungsdruck, Auseinandersetzungen mit Nachbarn) gefährdet wird (Clubsterben). Polizei, öffentliche Hand und dazugehörige Verwaltungsorgane bzw. Ämter übernehmen die Rolle der Verantwortlichen zur Lösung bzw. Vermeidung von Konflikten.

5 Vgl. den Beitrag Kramer zur Studentification in diesem Band.

Komplexer gestaltet sich diese Akteurskonstellation durch zusätzlich variiierende, teilweise divergierende Selbstwahrnehmungen und Vorstellungen innerhalb dieser Gruppen und zwischen ihnen: „Das Nachtleben ist voller Gegensätze – zwischen Angst und Vergnügen, zwischen Alltäglichkeit und Erlebnissen, zwischen Arbeit und Freizeit. Solche Gegensätze sind allerdings nicht Personengruppen zuzuordnen, z. B. für Jugendliche ist das Quartier bei Nacht Vergnügen und für MigrantInnen ist es Arbeit. Stattdessen werden die Pole schon von Einzelnen selbst ausgehandelt“⁶ (Vogelpohl 2011: 15). Es können also auch innerhalb von Akteursgruppen unterschiedliche Interessen verfolgt, Ansprüche gestellt und Potenziale bzw. Konflikte wahrgenommen werden. Die Konfliktintensität variiert mit dem Maß der Vereinbarkeit bzw. Unvereinbarkeit dieser unterschiedlichen Vorstellungen und Ziele. Kommt es zum Verlust eines Gleichgewichts zwischen verschiedenen Nachtkonzepten, überwiegen die einen überproportional die anderen, wächst das Konfliktpotenzial. Gleichzeitig sinken Erfolgchancen für das Wiederherstellen eines ausgewogenen Verhältnisses, da Maßnahmen aufgrund der Verschiebung schlechter greifen. Häufig erkennbarer Grund für den Verlust der Balance und die Verstärkung von Konflikten ist die Zunahme der temporären Bevölkerung gegenüber der stationären Bevölkerung (vgl. Stabilini 2015; ISR 2016). Für „City User“ und „Pendler“ (vgl. Martinotti 1997) hat die Stadt als temporärer Aufenthaltsort eine andere Bedeutung als für ihre ständigen Bewohner, sie stellen andere Ansprüche, haben weniger Bezug zu ihrer Umgebung und bringen selbst andere, meist höhere ökonomische Voraussetzungen mit. Es stellen sich Macht- und Verteilungsfragen, die im Folgenden nicht mehr nur auf das Nachtleben, sondern auf die gesamte Stadtnacht bezogen werden müssen. Für wen, von wem und wie sollte die Nacht gestaltet werden? Für wen bietet sie Vorteile, für wen Nachteile? Um eine Antwort auf diese Fragen finden zu können, müssen Zugangsmöglichkeiten und Barrieren betrachtet werden – sowohl für diejenigen, die die Nacht freiwillig für das Vergnügen nutzen, als auch für solche, die nachts arbeiten (s. Tabelle 2).

Der Zugang zur Nacht wird durch tatsächliche verkehrliche Erreichbarkeiten, durch ökonomische und soziale Rahmenbedingungen bestimmt. Diese können zu einem erschwerten Zugang für bestimmte Gruppen führen, die beim Angewiesensein auf nächtliche Stadtnutzung (Nachtarbeit) zu Benachteiligungen (längere Wegezeiten, höhere Kosten), im Rahmen freiwilliger meist vergnügungsgebundener Nachtaktivität zum selbstgewählten Fernbleiben oder zu einem erzwungenen Ausschluss von Stadtnacht und ihren Qualitäten und Optionen führen kann. Dieser erschwerte Zugang ist damit Indikator für Ungleichheiten und Ungerechtigkeit in der Stadtnacht.

Das Beispiel der Einführung der London Night Tube illustriert das komplexe Wirkungs- und Verflechtungsgefüge dieser Rahmenbedingungen. Für die neue Art der verkehrlichen Erschließung können je nach ökonomischen und sozialen Rahmenbedingungen positive oder negative Konsequenzen für die Zugänglichkeit der Nacht erwartet werden. Während für die einen der Zugang wächst (Alternative zu Taxis und Minicabs),

6 Als Veranschaulichung für die komplexe, teilweise auch widersprüchliche Position einzelner Akteure dient beispielsweise die Aussage eines von Vogelpohl interviewten Anwohners und Gewerbetreibenden aus dem Schanzenviertel: „Nachts ist mehr los manchmal, das ist schon interessant. Für mich gibt es da zwei Seiten, einmal als Bewohner, das ist manchmal ganz schön unangenehm. Dann bin ich aber Gewerbetreibender und Besitzer von dem Haus“ (Vogelpohl 2011: 15).

Zugang	Rahmenbedingungen	Mögliche Benachteiligungen
Verkehrlich	<p>Erschließung durch Öffentlichen Nahverkehr (Frequenz/Taktung)</p> <p>Art des Öffentlichen Nahverkehrs</p> <p>Verfügbarkeit eines Autos</p> <p>Private Mobilitätsangebote wie Taxis, Minicabs, Uber, private ÖPNV-Ergänzung wie Shuttlebusse zu Festivals etc.</p>	<p>Erschwerter Zugang durch fehlendes oder nicht ausreichendes Mobilitätsangebot oder Sicherheitsbelange</p> <ul style="list-style-type: none"> > für ökonomisch schlechter gestellte Gruppen > für Frauen
Ökonomisch	<p>Preise des öffentlichen Nahverkehrs</p> <p>Preise für private Mobilitätsangebote</p> <p>Verfügbarkeit eines eigenen Autos</p> <p>Gebühren für Parkplätze</p> <p>Eintritte zu Clubs/Bars/Veranstaltungen</p>	<p>Ausschluss ökonomisch schlechter gestellter Gruppen</p>
Sozial	<p>Art des nächtlichen Angebots</p> <p>Selektion/Türpolitik von Clubs/Bars</p> <p>Stigmatisierung/Kriminalisierung sozialer/ethnischer Gruppen</p> <p>Sicherheitsbelange/gefühlte Unsicherheit</p> <p>Platzverweise</p>	<p>Selbstgewähltes Fernbleiben wegen</p> <ul style="list-style-type: none"> > fehlendem Angebot für individuellen Geschmack > Angst vor Kriminalisierung (insbesondere aufgrund äußerer Merkmale/Herkunft) > Angst vor Kriminalität (insbesondere Frauen) <p>Erzwungener Ausschluss</p> <ul style="list-style-type: none"> > durch Türpolitik > durch Platzverweise

Tab. 2: Zugang zur Stadtnacht / Quelle: Eigene Darstellung 2016

sinken die Optionen für andere (Wegfall von günstigeren Nachtbuslinien). Für Erwerbstätige, die nachts arbeiten, soll die Zeitersparnis durch die Nutzung der schnelleren Night Tube die Lebensqualität erhöhen, gleichzeitig fürchten die zukünftigen Angestellten der Night Tube Nachteile durch die Ausweitung ihrer Arbeit in die Nacht hinein, wie die konfliktreichen Tarifverhandlungen belegen. Für die Verantwortlichen steht schließlich die Stärkung der Potenziale für die Nachtökonomie und die Sicherung bzw. Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit Londons in der Konkurrenz um zahlungskräftige Unternehmen und Bewohner im Vordergrund. Die Fokussierung der ökonomischen Dimension lässt soziale Konsequenzen (positiv wie negativ) zu Nebenerscheinungen werden. Dort, wo die zunehmende Kolonisierung der Stadtnacht neue Möglichkeiten und Notwendigkeiten⁷ mit sich führt, werden Zugänglichkeit, Organisation und Gestaltung der Nacht jedoch zu Indikatoren der Lebensqualität. Ungleichheiten in der Stadtnacht, zeitliche oder räumliche Bevorzugung oder Benachteiligung sozialer Gruppen, haben damit in gleicher Weise Auswirkungen auf die gesamtzeit-räumliche Lebensqualität und Attraktivität einer Stadt. Gerechtigkeitsfragen im Zusammenhang mit Stadtnacht sind also auch Gerechtigkeitsfragen im Zusammenhang mit Lebensqualität.

Durch die zeitliche Ausdehnung von Aktivitäten erhält Stadtnacht eine verstärkt öffentliche Dimension (Arbeit, Aufenthalt im öffentlichen Raum etc.) und ist gleichzeitig weiterhin eng mit der privaten Sphäre verknüpft. Durch die überwiegende Aufrechterhaltung des „normalen“ Tag-Nacht-Rhythmus wird die Nacht zu einem Zeitraum, in dem wir (mit entsprechenden Einschränkungen) stärker als am Tag die individuelle Entscheidungsmacht über die Gestaltung und Nutzung unserer Zeit zu haben scheinen. Gleichzeitig wächst mit zunehmender Erschließung und Beleuchtung der Stadtnacht das nächtliche Angebot und damit die Möglichkeit, private Interessen in der nächtlichen Öffentlichkeit zu bedienen. Es entsteht ein Spannungsfeld aus privaten Interessen, die in die Öffentlichkeit gerückt werden, und einer Öffentlichkeit, die das Ausleben privater Interessen erlaubt. Dabei ist Nacht nach wie vor ein „anderer Zeitraum“, ein Zeitraum, der anderen Normen, Vorstellungen und Möglichkeiten als der Tag unterliegt (vgl. Melbin 1987) und damit häufig zu einem Symbol für Freiheit, Kreativität und Abenteuer wird: „Throughout history, the night has been, in the words of geographer Tim Edensor, time for ‚transgression, fantasy and experimentation‘, when the public comes out to play“ (Garrett 2015). Stadtnacht legitimiert als Experimentierraum abseits alltäglicher Zwänge also das öffentliche Ausleben und gegenseitige Erleben privater Interessen. Insbesondere Nachtleben ermöglicht die Begegnung mit „den anderen“, fördert das Entdecken von Gemeinsamkeiten und Unterschieden und scheint gleichzeitig diese am Tag deutlich bestehenden Grenzen zu verwischen. Es wird häufig eine positive, romantische Dimension von Nacht in den Vordergrund gerückt. So stellt beispielsweise Eldridge (2016) fest: „(...) the day is still characterised as about state power, norms, and capitalist exchange. The night, on the other hand, is still associated with romantic ideas of creativity, the breakdown of norms, freedom, and escaping dominant structures of power.“

7 Es ist zu berücksichtigen, dass die Erwartungen und Bedürfnisse der einen (die verstärkt die Nacht nutzen möchten) Notwendigkeiten für andere schaffen, das gewünschte Angebot bereitzustellen. Dabei gehen Freiheit und Zwang nächtlicher Aktivität Hand in Hand, wobei von einem sozialen Gefälle zwischen der Nachfrage- und Angebotsseite ausgegangen werden muss.

Dabei lässt sich derzeit beobachten, dass, in einem Moment als absolute Freiheit gedeutet, das Aufeinandertreffen unterschiedlicher Vorstellungen im nächsten Augenblick zu Konflikten führt. Unvereinbare Nutzungsvorstellungen verlangen gegenseitige Einschränkungen, die dem Wunsch nach Ungezwungenheit gegenüberstehen und gegenseitige Akzeptanz erschweren. Stadtnacht wird vor der Prämisse der Selbstbestimmtheit auch zu einem egoistischen Raum, in dem gegenseitige Akzeptanz eingefordert wird, ohne dass die Bereitschaft zur eigenen Nachsichtigkeit besteht. Sie kann dem Ziel einer gleichberechtigten Nutzung damit nur schwer gerecht werden. Gleichzeitig treiben die ökonomischen Potenziale der Nacht ihre Kolonisierung voran, lassen Nutzungsmöglichkeiten und Konfliktpotenziale weiter steigen. Stadtnacht erfordert daher ein ständiges Abwägen zwischen den unterschiedlichen, häufig subjektiven Wahrnehmungen von Konfliktsituationen und idealen Nutzungskonzepten, um Ungleichheiten zu erkennen, trade-offs anzubieten und sich an eine gerechte Situation anzunähern.

5 Aktuelle Handlungsansätze zur Steuerung der Stadtnacht

Die gezielte Steuerung der Stadtnacht stellt trotz fortschreitender Kolonisierung keinen selbstverständlichen Bestandteil der Planungspraxis dar. Zwar lassen sich vereinzelt Handlungsansätze erkennen, dennoch ist Planung nach wie vor ein „Tagesgeschäft“. Mit der zunehmenden Eroberung der Stadtnacht, dem Bedeutungszuwachs ihrer ökonomischen und sozialen Potenziale und einem gleichzeitig steigenden Konfliktrisiko wächst jedoch die Notwendigkeit der nächtlichen Steuerung.

In Städten wie London, Amsterdam oder Berlin lässt sich eine intensivere Auseinandersetzung der öffentlichen Hand mit der Stadtnacht beobachten. Der Blick ist dabei meist auf Nachtleben, als ein Bestandteil der Stadtnacht, verengt. Grund dafür ist auf der einen Seite die direkt mit Nachtleben verbundene Wertschöpfung sowie seine Bedeutung im Zusammenhang mit Stadtmarketingstrategien. Für diese gewinnt Nachtleben als Attraktivitätsfaktor im Wettbewerb um Touristen und Besucher, vermehrt jedoch auch um die „kreative Klasse“, die sowohl als Bewohner als auch als Unternehmer langfristig an die Stadt und ihre Qualitäten gebunden werden soll, zunehmend an Bedeutung: „Late-night people are typically young, educated, creative, entrepreneurial – people you want in your city, and who work in the creative industries and startups you also want. If places like Berlin have flourished, it’s not just because of low rents. It’s because they’re nightlife capitals” (Milan zit. nach Henley 2016). Auf der anderen Seite ist es die wachsende Zahl bzw. steigende Intensität von Konflikten und nächtlichen Fronten, die im Zusammenhang mit Nachtleben stärker als in anderen Bereichen in den Fokus öffentlicher Debatten rücken. Damit sind es unterschiedliche Perspektiven, unterschiedliche Motivationen, aus denen heraus Handlungsoptionen zur Steuerung der Nacht geprüft und entwickelt werden.

Standortentwicklung	
Weiche Instrumente	<p>Imagekampagnen Nachtbürgermeister Runde Tische Kiezwerkstätten Tag des offenen Clubs Nachtschwärmerstadtpläne Gezielte Werbung Einflussnahme auf Werbung</p>
Planerisch/ Planungsrechtliche Instrumente	<p>Innenstadtnutzungskonzepte Flächenmanagement Gewerbeleerstandsmanagement Gewerbeflächennutzungskonzepte Gebietsmonitoring Baurecht (z.B. BauNVO, BauVerVO, BauO) frühzeitige Beteiligung von Stakeholdern Multitemporale Mehrfachnutzung Gezielte Ansiedlung/Ausschluss von Nachtökonomien</p>
Regulative Instrumente	<p>Sperrzonen vs. Vorranggebiete Sperrstunden vs. Deregulierung Nutzungsuntersagung</p>
Technische Instrumente	<p>Beleuchtung</p>
Konkrete Maßnahmenbeispiele	<p>Nachtstadtpläne Amsterdam: Welcome to Amsterdam Berlin: Nachtstadtplan Friedrichshain-Kreuzberg Berlin: App GoingLocal</p> <p>Nachtbürgermeister u.a. Amsterdam: Nachtburgermeister Paris: Maire de la Nuit Berlin: Clubcommission</p> <p>Gebietsmonitoring Berlin: fair.kiez Berlin: lokal.leben Istanbul: TAK Kadife Sokak</p> <p>Sonstiges Bern: Konzept Nachtleben Berlin: Tag des offenen Clubs im Sisypheos Berlin: Einflussnahme auf Easyjet Werbung</p>

Lärm	
Weiche Instrumente	Benennung von Ansprechpersonen Patrouille von Mediatoren Künstlerische Interventionen Schilder und Hinweise Imagekampagnen
Planerisch/ Planungsrechtliche Instrumente	Subventionierung von Lärmschutzmaßnahmen Baurecht (z.B. BauNVO, BauVerVO, BauO) Beurteilungsinstrumente für schallintensive Veranstaltungen (BIV)
Regulative Instrumente	Ordnungsbehördliche Kontrollen Beschränkungen des Außenausschanks
Technische Instrumente	Dezibelanzeiger
Konkrete Maßnahmenbeispiele	<p>Künstlerische Intervention (Pantomimen) Paris: Les Pierrots de la Nuit Budapest: Csend Bohócok Brüssel: Les Gentlemen Noceurs Barcelona: Los Mimos</p> <p>Mediatoren Zürich: SIP Züri Paris: Correspondants de Nuit München: Silencer Köln: Mediator Brüsseler Platz</p> <p>Dezibelanzeiger Freiburg: Säule der Toleranz St.Gallen/Zürich/Bacelona</p> <p>Schilder/Hinweise Barcelona: SHHH! Köln: Lasst uns schlafen! Lausanne: Claire de Lune</p> <p>Imagekampagnen Barcelona: Ssssplau Nancy: Bruit, nonmerci!</p>

Sauberkeit	
Weiche Instrumente	Sensibilisierungskampagnen Patrouille von Mediatoren Schilder und Hinweise Künstlerische Interventionen
Planerisch/ Planungsrechtliche Instrumente	Zusätzliche Stadtreinigung
Regulative Instrumente	Ordnungsbehördliche Kontrollen Verkaufsverbot von Glasflaschen etc. Beschränkungen des Außenausschanks
Technische Instrumente	Aufstellen öffentlicher Toiletten Ausstellen zusätzlicher/größerer Mülleimer
Konkrete Maßnahmenbeispiele	Bern: Clubcontainer Köln: Zusätzliche Stadtreinigung am Brüsseler Platz

Sicherheit	
Weiche Instrumente	Patrouille von Mediatoren Schulung von Personal
Planerisch/ Planungsrechtliche Instrumente	Security-Konzept Städtebauliche Kriminalprävention
Regulative Instrumente	Verstärkte Polizeipräsenz Privater Wachschutz (Video-) Überwachung
Technische Instrumente	Beleuchtung (Video-) Überwachung Schließung von öffentlichen Anlagen/Parks Baumschnitt
Konkrete Maßnahmenbeispiele	Bern: Security-Konzept Manchester: Best Bar None Kopenhagen: Tryg Den Af Chattanooga (USA): Ab-, Einschalten nächtlicher Beleuchtung durch Polizei

Licht	
Weiche Instrumente	
Planerisch/ Planungsrechtliche Instrumente	Lichtkonzept/Lichtplanung
Regulative Instrumente	Abschalten von Beleuchtung; Lichtmodulation
Technische Instrumente	Beleuchtungsmedium
Konkrete Maßnahmenbeispiele	Florenz: Lichtkonzept Chattanooga (USA): Ab-, Einschalten nächtlicher Beleuchtung durch Polizei

Verkehrliche Erschließung	
Weiche Instrumente	Überblick der Mobilitätsangebote
Planerisch/ Planungsrechtliche Instrumente	Verkehrsplanung insb. ÖPNV (Taktung etc.)
Regulative Instrumente	Begrenzung vs. Ausdehnung der Fahrpläne
Technische Instrumente	Verkehrsanzeiger im öffentlichen Raum Apps
Konkrete Maßnahmenbeispiele	Diverse

Tab. 3: Beispiele für Steuerungsansätze für die nächtliche Vergnügungswirtschaft / Quelle: Eigene Zusammenstellung auf Grundlage von Raab/Grube/Göbel 2015 und ISR 2016

Eine Steuerung der Stadtnacht besteht neben einer weiteren Erschließung durch Beleuchtung und Mobilitätsangebote insbesondere im Umgang mit Konflikten. Vereinzelt werden Instrumente zu einer gezielten Entwicklung nachtaktiver Orte oder zur Stärkung nächtlicher Ökonomien eingesetzt (Bsp. Großbritannien), meist geben jedoch raumzeitliche Konflikte der Stadtnacht Anlass für Reaktion und Prävention durch gezielte Eingriffe und Modifikationen. Weiche, auf Kommunikation, Dialog und Information ausgelegte Instrumente stellen Austausch und Sensibilisierung in den Vorder-

grund, werden insbesondere im Zusammenhang mit konfliktreichen Situationen des Nachtlebens eingesetzt. Neben situationsgebundenen kurzfristigen Interventionen sind es meist längere Abwägungsprozesse, deren Wirkung u. a. von der Bereitschaft zur Beteiligung relevanter Akteure und einer Akzeptanz der Maßnahmen durch Betroffene abzuhängen scheint (vgl. Raab/Grube/Göbel 2014). Einige Instrumente werden bottom-up von Anwohnern initiiert, andere werden gezielt von der öffentlichen Hand eingesetzt und häufig durch regulative Maßnahmen z. B. im Rahmen von Lizenzierung ergänzt. Für direkte kurzfristig wirksame Lösungen stehen repressive regulative Maßnahmen, wie erhöhte ordnungsbehördliche Kontrollen, Wachschatz und Strafen bei Fehlverhalten, im Vordergrund, die schnelle Ergebnisse versprechen und deren Wirkung durch technische Instrumente wie Beleuchtung und Überwachungstechnik unterstützt wird.⁸

Planerische bzw. planungsrechtliche Instrumente bieten neben der Konfliktbehebung Potenziale für eine gezielte Steuerung, Strukturierung und Entwicklung von Stadtnacht, werden derzeit jedoch nur bedingt eingesetzt. Stadtnacht wird nicht als eigenständige Planungsaufgabe begriffen, vermittelt vielmehr ein Gefühl von Nicht-Planbarkeit und wird in der Praxis als Planungsproblem wahrgenommen (vgl. ISR 2016). Neben der Haltung, dass die Spontanität der Nachtentwicklung als besondere Charakteristik schützenswert ist, „(...) fehlen gerade Akteur_innen der Verwaltung konkrete Handlungsinstrumente bzw. die Offenheit und Flexibilität, gegebene Steuerungsmöglichkeiten anzupassen oder umzudenken. Dies hängt zum einen mit dem geringen Umfang rechtlicher und planerischer Grundlagen zusammen, wird aber auch von einem lange Zeit fehlenden Verständnis für die Bedeutung des Themas bedingt. Stadtnacht wird nach wie vor in erster Linie singulär und konfliktbezogen betrachtet und stellt kein integriertes Handlungsfeld im Zusammenhang mit der Erarbeitung von gesamtstädtischen Konzepten dar. Somit fehlen häufig nicht nur die Grundlagen, sondern auch ein Verständnis eines möglichen vorausschauenden und differenzierten Umgangs mit Nachtökonomie“ (ISR 2016: 126 f.). Dabei sind es nicht gänzlich neue, sondern überwiegend modifizierte Instrumente der „täglichen“ Planung, die für die Steuerung der Stadtnacht eingesetzt werden sowie mögliche Perspektivwechsel, die zur Konfliktvermeidung beitragen könnten. Ein Beispiel dafür ist die Bestrebung der Clubcommission in Berlin, u. a. zum Schutz von Clubkultur im Rahmen der Bauordnung sicherzustellen, dass (an Clubs und Bars) heranrückender Neubau bei zu erwartendem Lärmkonflikt für den erforderlichen Schallschutz sorgt, anstatt Lärmschutz ausschließlich als Aufgabe der lärmintensiven Betriebe zu sehen (vgl. ISR 2016).

Doch bürokratische Hürden und ungeklärte Zuständigkeiten bezüglich der Durchführung oder Finanzierung von Maßnahmen hemmen die Handlungsfähigkeit relevanter Akteure und erschweren Prozesse. Auch gibt es nicht für jede Herausforderung der Stadtnacht die passende Lösung oder Herangehensweise. Teilweise stehen sich Maßnahmen gegensätzlich gegenüber, ihre Auslegung stellt eine Einzelfallentscheidung dar. Amsterdams Nachtbürgermeister Mirik Milan sieht die Lösung einiger Konflikte in einer Ausweitung der Lizenzierung: „Twenty-four-hour licenses are also an experiment

⁸ Es ist zu berücksichtigen, dass repressive Maßnahmen und insbesondere Überwachung ihrerseits zu Konflikt- und Aggressionsherden werden können. Sie stellen also nicht per se einen Sicherheitsaspekt, sondern mitunter ein eigenes Konfliktpotenzial dar.

to see whether city-wide closing times, which ensure thousands of unhappy people are kicked out on to narrow, city centre streets at 4 or 6 am (...) may not always be a good idea (...) the night can end more naturally” (Milan zit. nach Henley 2016). Auf der anderen Seite arbeitet London seit einigen Jahren mit einer Verschärfung der Lizenzierungs- und Reglementierungspraxis, setzt Maßnahmen wie Sperrstunden, das Aufstellen von Ausweisscannern und Metalldetektoren vor Clubs und Bars und das verstärkte Versagen bzw. die Abnahme von Lizenzen ein. Eine Vorgehensweise, in deren Folge ein anhaltendes Clubsterben, auch von etablierten Bars und Clubs in London, zu beobachten ist (vgl. Harris 2015).

Nicht nur zwischen unterschiedlichen Städten, sondern auch innerhalb einer Stadt lässt sich eine durch Widersprüche gekennzeichnete Politik der öffentlichen Akteure bezogen auf die Stadtnacht erkennen. Solche Widersprüche städtischer Politik werden am Beispiel eines Hamburger Stadtviertels exemplarisch von Vogelpohl (2011) beleuchtet: „»Das Schanzenviertel (kurz: Schanze) ist das beliebteste Quartier für Nachtschwärmer, bevor diese nach St. Pauli und zur Reeperbahn weiterziehen. Die Dichte an Kneipen und Bars ist hoch – hier ist für jeden etwas dabei. So wird auf den Internetseiten der Stadt Hamburg sowohl unter den Rubriken Bars und Kneipen als auch Shopping das Schanzenviertel für TouristInnen vorgestellt. Solche und ähnliche Verknüpfungen eines pulsierenden Nachtlebens mit Konsummöglichkeiten und Tourismus verfolgen verschiedene Ziele gleichzeitig: sie zielen auf eine Art Wirtschaftsstimulation, die Gastronomie und Einzelhandel fördert; sie versprechen aufregende Erlebnisse in einer unüberblickbaren Vielfalt von Angeboten; sie entwerfen das Bild einer lebendigen Stadt, die für BewohnerInnen und potenzielle Zuziehende attraktiv erscheint. Dass diese Stoßrichtungen miteinander in Widerspruch geraten können, darauf weisen schon die so implizit angesprochenen Zielgruppen hin. Statt diesen Gedanken jedoch aufkommen zu lassen, wird eine harmonische Koexistenz suggeriert, in der ‚für jeden etwas dabei‘ ist.“ (Vogelpohl 2011: 13). Im Versuch, Nachtleben zur zeitgleichen Bedienung unterschiedlicher Interessen einzusetzen, wird das nächtliche Konfliktpotenzial durch das Vorgehen öffentlicher Akteure noch verstärkt, das notwendige Abwägen zwischen unterschiedlichen Interessen bleibt zugunsten einer Vermarktung von Stadtnacht aus.

Gerade weil sich eine Vielzahl unterschiedlicher, subjektiv geprägter Interessen gegenübersteht, ist aber die öffentliche Hand der Akteur, der die Mittlerrolle übernehmen muss und konfligierende Erwartungen kennen, berücksichtigen, nicht jedoch selbst produzieren sollte: „According to Alain Reynaud (Reynaud 1981), public authorities must play a redistributive role in order for justice to be. To correct spontaneous evolutions, public authorities can adopt three positions:

- > They can assist, or passively arrange things. Public policies then adapt to evolutions without questioning their legitimacy;
- > They can accelerate spontaneous tendencies. Public authorities then favor the most dynamic socio-spatial classes, to the detriment of others, resulting in a reinforcement of differences;

- > They can correct spontaneous tendencies, or voluntarily arrange them. Public authorities then go against laissez-faire and individual interests in order to favor public interest” (Mallet 2014: 13).

Im Umgang mit Stadtnacht wäre also die dritte Vorgehensweise gegenüber den anderen zu priorisieren, ein bewusstes Einwirken auf Entwicklungen vor dem Hintergrund eines Interessenausgleichs bzw. eines öffentlichen Interesses. Es geht dabei nicht primär um das Lösen von Konflikten in der Stadtnacht, sondern um deren Einhegung, um eine Abmilderung der Konsequenzen und eine verträglichere Gestaltung der Nacht bzw. nächtlichen Lebens.

Obwohl die Notwendigkeit einer nächtlichen Steuerung zunehmend von Städten erkannt zu werden scheint, handelt die öffentliche Hand derzeit stärker reaktiv als proaktiv. Die Vielzahl an Konflikten und offenen Fragen im Zusammenhang mit der weiter fortschreitenden Kolonisierung der Stadtnacht legen jedoch eine gezieltere Auseinandersetzung mit dem Thema Stadtnacht als eigenes Planungsfeld, als eigenen Planungs-Zeit-Raum nahe. Dies setzt eine systematische Analyse stadtnächtlicher Dynamiken, aber auch der Unterschiede zwischen der Tag- und der Nachtstadt voraus. Erst eine bewusste, situationsbedingte Priorisierung von Entwicklungen unter Prüfung und Abwägung möglicher Verteilungsmöglichkeiten bzw. -wirkungen und Konsequenzen würde Städte befähigen, Stadtnacht in zielgerichteter, vorausschauender und ansatzweise konsistenter Weise zu gestalten. Dabei muss nicht zwingend eine einheitliche Vorgehensweise verfolgt werden. Vielmehr sollte der Unterschiedlichkeit von Räumen und ihrer (möglichen) zeiträumlichen Gestaltung, auch im Sinne der Chronotope⁹, Rechnung getragen werden, indem für unterschiedliche Räume unterschiedliche Regeln und Zielrichtungen gelten können.

6 Normative Fragen der Stadtnacht

Obwohl wir noch weit entfernt von einer tatsächlichen 24/7-Gesellschaft sind, wirft die zeitliche Ausdehnung von Aktivitäten und Nutzungsmöglichkeiten in die Nacht hinein Fragen der zeitlichen Gerechtigkeit von Städten auf.

Öffentlicher Raum gilt als Plattform des Aushandelns von Macht- und Gesellschaftsfragen, ist Raum für Begegnung, Teilhabe, Konfrontation und Austausch. Wenn sich eine zunehmende Veröffentlichung der Nacht, eine Entwicklung eines nächtlichen öffentlichen Raums beobachten lässt, stellt sich die Frage, ob dieser ebenso zu einer gesellschaftlichen Plattform wird, nächtlicher öffentlicher Raum die gleichen gesellschaftlichen Aufgaben übernimmt, ob in der Nacht also die gleichen Voraussetzungen und Rechte wie am Tag gelten sollten (vgl. Gwiadzinski 2015). Das 2014 in São Paulo erarbeitete „Manifesto da Noite“ fordert genau dieses „right to the city’s night“ (Co-laboratório 2014: 22), sieht die Nacht, insbesondere Nachtleben, als gesellschaftswirksamen Zeitraum, der durch gleiche Zugangschancen einen Beitrag zur gerechte-

⁹ Siehe Beitrag „Regionalisierung zeit-räumlicher Stadtstrukturen“ von Pohl in diesem Band.

ren und diverseren Gestaltung von Stadt leisten sollte.¹⁰ Gleichzeitig rückt die verstärkte Nutzung der Nacht, insbesondere eine Ausweitung der Night-Time-Economy, als Ausdruck einer (zeitlichen) Ausweitung des Kapitalismus in den Fokus kritischer Stadt- und Sozialforschung. Diese problematisiert die Kommerzialisierung des nächtlichen öffentlichen Raums und seine an neoliberalen Prämissen orientierte Entwicklung (vgl. Eldridge 2016). Es muss also unterschieden werden, mit welchem Ziel die zeitliche Ausdehnung von Aktivitäten erfolgt, ob sie an den Bedürfnissen der Stadtnutzer orientiert bzw. von ihnen selbst gestaltet wird oder, ob vor dem Hintergrund ökonomischer Interessen „künstlich“ exklusive Bedürfnisse geschaffen werden, die verstärkt zu einer ungleichen und ungerechten Stadt(nacht)entwicklung beitragen. Es geht also auch darum, von wem und für wen das „Recht auf Nacht“ ausgestaltet wird, denn das Recht der einen kann immer auch zur Benachteiligung bzw. Pflicht der anderen führen.

Somit macht die Forderung nach einem Recht auf Nacht, einer zugänglichen, gerechten Stadtnacht, das Erfassen und Systematisieren nächtlicher Ungleichheiten, je nach Vorhandensein von trade-offs, von räumlichen, zeitlichen und sozialen Ungerechtigkeiten in der Stadtnacht notwendig, um Handlungsnotwendigkeiten zu erfassen und auszuloten. Es stellt sich die Frage, wer die Verlierer und wer die Gewinner der Stadtnacht sind, wie sich diese Verteilung ergibt und wie ein Gleichgewicht zwischen ökonomischen, sozialen und ökologischen Potenzialen, Notwendigkeiten und Konflikten hergestellt werden könnte. Dazu ist eine situationsbezogene Betrachtung notwendig, da die Grenzen zwischen Gewinnern und Verlierern mitunter fließend sein können. So können Lärmverursacher wie Clubs, die z.B. von Restrukturierungs- und Gentrifizierungsprozessen bedroht sind, als kulturelles Gut, aber auch als Ausdruck der Selbstgestaltung und Aneignung von Stadt ebenso schützenswert sein wie StadtbewohnerInnen, deren Lebensqualität durch stadtnächtliche Konflikte wie Lärm eingeschränkt wird.

Wie könnte also diese gerechte Gestaltung der Stadtnacht aussehen? Ist es die verstärkt restriktive Reglementierung, eine Eindämmung ungewünschter Aktivitäten in der Nacht, die Ungleichheiten und Konflikte minimiert? Oder ist es eine gezielte Liberalisierung und Diversifizierung nächtlicher Aktivität, die den Zugang zu einer sicheren und gerechteren Stadtnacht erhöht, wie Garrett in einem Artikel im Guardian (2015) vermutet: „Perhaps if we take the lead from the Netherlands, and begin making more diverse use of public space at night rather than continuing to govern it in the spirit of the suspicions of William the Conqueror, we can both expand our rights to the city at night, and make our night-time cities safer by making night space participatory rather than exclusionary.“ Vor dem Hintergrund der Zeitgerechtigkeit scheint die zweite Vorgehensweise, eine vorherige Aushandlung von Zielrichtungen und das Abwägen von Interessen vorausgesetzt, zu favorisieren.

10 Dabei muss berücksichtigt werden, dass auch der Tag keinesfalls ein vollständig gerechter, für alle zugänglich und inklusiv gestalteter Raum ist (vgl. Eldridge 2016).

7 Fazit

Die zunehmende Kolonisierung der Stadtnacht eröffnet eine Reihe von Potenzialen, Konflikten und Fragen, nicht selten von Widersprüchlichkeiten. Fragen der Zugänglichkeit beziehen sich auf die Erreichbarkeit der Nacht zum einen für die, die im Rahmen von Nachtarbeit darauf angewiesen sind, zum anderen für solche, die das nächtliche Vergnügen suchen, und können schließlich auch Indikator für die Lebensqualität unterschiedlicher Gruppen in einer Stadt sein.

Stadtnacht rückt als Wettbewerbsfaktor in den Vordergrund der Auseinandersetzung, wird als feste Komponente der Stadt und mögliches Alleinstellungsmerkmal zum Bestandteil von Tourismus- und Stadtmarketingstrategien. Im Zentrum des Interesses steht dabei das Nachtleben als eine Facette der Stadtnacht, das sich durch den Bezug zur Nachtökonomie als eigener Wirtschaftssektor und die damit verbundenen ökonomischen Potenziale auszeichnet. Neben direkten (Steuer-)Einnahmen gilt Nachtleben zunehmend als Teil der Attraktivität einer Stadt, soll Besucher, Unternehmer und Bewohner gleichermaßen anziehen und langfristig an die Stadt binden. Die Widersprüchlichkeit dieser Bestrebung manifestiert sich in zahlreichen raumzeitlichen Konflikten. Am deutlichsten zeigen sich auch diese im Zusammenhang mit dem Nachtleben, da sie hier medienwirksam kommuniziert und zum Bestandteil öffentlicher Debatten werden – mehr als dies für Konflikte um Nachtarbeit oder ökologische Auswirkungen der Ausdehnung von Licht und Aktivitäten in die Nacht hinein der Fall ist.

Lösungsversuche von Konflikten und Steuerungsmöglichkeiten der Stadtnacht zielen dabei nicht auf eine vollständige Lösung oder Prävention von Konflikten ab, sondern bemühen sich um eine Einhegung und Abmilderung der Konsequenzen. Wie das Beispiel der Einführung der Londoner Night Tube zeigt, gibt es nicht die gerechte Lösung. Es geht immer um offenes Austragen der Konflikte, die Analyse der trade-offs und Verteilungswirkungen, der Pros und Contras sowie um akzeptable Prozeduren für die Entscheidungen. Es bleiben immer Entscheidungen mit Nebenwirkungen. Ausschlaggebend sollte es in diesem Sinne sein, dass Vorteile nicht zum Nachteil bzw. auf Kosten anderer entstehen, dass es ein möglichst ausgeglichenes Verhältnis zeiträumlicher Bevorzugung und Benachteiligung gibt. Weniger als um eine Gerechtigkeit, die zu jeder Zeit an jedem Ort für jeden gilt, geht es um die Herstellung von Gerechtigkeiten, von individuell ausgeloteten Situationen, die nach intensiver Abwägung die eine oder andere Zielrichtung favorisieren und mitunter zur Abgrenzung unterschiedlicher Räume mit unterschiedlichen Zielvorstellungen führen. Grundsatz sollte aber – wie in der praktischen Steuerung der Nacht in Basel – der Ansatz sein, eine inklusive Nachtpolitik zu betreiben mit dem Ziel, dass sich zukünftig alle völlig frei in der Nacht bewegen können (vgl. Kessler 2015; vgl. auch Colaboratório 2014).

Um dies gewährleisten zu können reicht es nicht, die Nacht partiell und nur dann zu betrachten, wenn Potenziale oder Konflikte dies nötig erscheinen lassen. Vielmehr sollte eine auch temporal ganzheitliche und integrative Planung verfolgt werden, in der Stadtnacht als Planungs-Zeit-Raum wahrgenommen wird. Eine zeitgerechte Stadt erfordert ebenso wie eine Gestaltung des Tages auch eine Gestaltung der Nacht, nicht aber um Nacht einer starren Planung zu unterwerfen, sondern um einer rein von ökonomischen bzw. Partikularinteressen geleiteten Entwicklung entgegenzuwirken, um

Freiräume für die charakteristische Spontanität der nächtlichen Entwicklung zu erhalten und gleichzeitig ein Gleichgewicht zwischen wünschenswerter nächtlicher Erschließung und einem notwendigen Schutz der Nacht herzustellen.

Literatur

- ARE – Bundesamt für Raumentwicklung (Hrsg.) (2015): Raumentwicklung und Nacht: Die Folgen der 24-Stunden-Gesellschaft. Bern. = Forum Raumentwicklung 3.
- Atkinson, R. (2003): Domestication by Cappuccino or a Revenge on Urban Space? Control and Empowerment in the Management of Public Spaces. In: *Urban Studies* 40 (9), 1829–1843.
- BAFU – Bundesamt für Umwelt (2011): Lärm entwertet Mietliegenschaften. <http://www.bafu.admin.ch/laerm/13598/16674/index.html?lang=de> (02.01.2017).
- Barck, S. (2001): Die unfreiwillige ökologische Avantgarde. Frauen im Verkehr. Größtes Hemmnis für Mobilität sind Angst und Unsicherheit im Dunkeln. In: Freitag (09.02.2001).
- Beaumont, M. (2016): The heart of darkness that still beats within our 24-hour cities. <https://www.theguardian.com/culture/2016/aug/14/london-night-street-lighting-24-hour-city> (14.09.2016).
- Bromwich, K. (2016): Countdown to a non-stop capital: London goes 24-hour. <https://www.theguardian.com/cities/2016/aug/14/night-time-economy-london-countdown-to-non-stop-city> (14.09.2016).
- Colaboratório (ed.) (2014): Manifesto da noite em busca de uma cidadania 24h: Invisíveis Produções. São Paulo.
- Davis, M. (2002): Urbanität: Die Nacht ist lang. http://www.zeit.de/2002/52/Titel_2fDark_Sky_52 (11.06.2015).
- Eldridge, A. (2016): Berlin Paper: Whose 24 Hour City? Vortrag im Rahmen der „Nights 2016 – Stadt Nach Acht Conference“ vom 25.11.2016 in Berlin. Nachträglich in schriftlicher Form zur Verfügung gestellt.
- Furedi, F. (2015): Forward into the night: The changing landscape of Britain's cultural and economic life. Report, Night Time Industries Association, UK, 19 June 2015. <http://www.ntia.co.uk/wp-content/uploads/2015/06/Forward-into-the-Night-Report.pdf?567959&567959> (07.07. 2015).
- Garrett, B. (2015): Cities at night: Why our right to use public spaces after dark is under threat. <https://www.theguardian.com/cities/2015/nov/19/cities-at-night-right-to-use-public-spaces-after-dark-curfews-lockout-laws> (13.09.2016).
- Geissler, B. (1998): Alltagszeit und die „Zeiten der Stadt“ – Von Italien lernen. In: Mückenberger, U. (Hrsg.): *Zeiten der Stadt: Reflexionen und Materialien zu einem neuen gesellschaftlichen Gestaltungsfeld*. Bremen, 35-42.
- Gwiadzinski, L. (2015): Zwischen Bewahrung und Eroberung der nächtlichen Stadt. In: *Forum Raumentwicklung* 2015 (3), 4-7.
- Hadfield, P.; Lister, S.; Hobbs, D; Winlow, S. (2001): The 24-hour city – condition crucial. In: *Town and Country Planning* 70(11) 300-302.
- HafenCity Universität Hamburg (Hrsg.) (2015): stadtnachacht: Management der Urbanen Nachtökonomie. https://www.hcu-hamburg.de/fileadmin/documents/Professoren_und_Mitarbeiter/Projektentwicklung___management/Forschung/stadtnachacht_2015.pdf (17.01.2016).
- Harris, J. (2015): End of the party: How police and councils are calling time on Britain's nightlife. <https://www.theguardian.com/music/2015/jun/26/fight-for-britains-nightlife-police-council-strangling-night-time-economy> (13.09.2016).
- Henckel, D. (2018): Die Eroberung der Stadtnacht – auf dem Weg zur 24/7-Stadt? (In Vorbereitung).
- Henley, J. (2016): The stuff of night mayors: Amsterdam pioneers new way to run cities after dark. <https://www.theguardian.com/cities/2016/mar/21/night-mayor-amsterdam-holland-mirik-milan-night-time-commission> (13.09.2016).
- Imhoff, M.; Elvidge, C. (1995): Artificial lights showing the locations of light pollution. https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/ca/Earth_at_Night.jpg (23.01.2017).
- ISR – Institut für Stadt- und Regionalplanung (Hrsg.) (2016): Konflikte der Nachtökonomie: Vergleich Berlin und Mailand. Studienprojekt WS 2015/16. Berlin (TU Berlin, vervielfältigt).
- Kessler, C. (2015): Gestaltung des städtischen Nachtlebens – Perspektiven kommunaler Zeitpolitik. Vortrag auf der Tagung „Nacht.Leben: Eine Nachtung“, 27.11.–28.11.2015 in München.
- Laimer, C. (2011): Urban Nightscapes: Die Eroberung der Nacht. In: *dérive* (44), 4-7.
- Mallet, S. (2014): The urban rhythms of neoliberalization. In: *justice spatiale | spatial justice* (6), 1-19.
- Martinotti, G. (1997): Perceiving, conceiving, achieving: The sustainable city. A synthesis report. Dublin.
- Melbin, M. (1987): *Night as frontier: Colonizing the world after dark*. New York/London.

- Raab, S.; Grube, N.; Göbel, J. (2015): Stadtverträglicher Tourismus: Internationale Erfahrungen im Vergleich mit Berlin und best practice in Friedrichshain-Kreuzberg. Berlin.
- Roberts, M.; Eldridge, A. (2013): Re-populating the nighttime city: Hospitality and gender. In: Henckel, D.; Thomaier, S.; Könecke, B.; Zedda, R.; Stabilini, S. (eds.): Space-time-design of the public city, 49-60. Dordrecht. = Urban and Landscape Perspectives 15.
- Ruhne, R. (2003): Raum Macht Geschlecht: Zur Soziologie eines Wirkungsgefüges am Beispiel von (Un)Sicherheiten im öffentlichen Raum. Opladen.
- Stabilini, S. (2015): Urban Times, Urban Nights and Chronomaps. Vortrag im Rahmen des Studienprojekts „Konflikte der Nachtökonomie“ des Instituts für Stadt- und Regionalplanung an der Technischen Universität Berlin am 04.12.2015 in Mailand.
- Statistisches Bundesamt (/Hrsg.) (2010): Arbeiten, wenn andere schlafen. https://www.destatis.de/DE/Publikationen/STATmagazin/Arbeitsmarkt/2010_04/2010_04Nachtarbeit.html (13.09.2016).
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2014): Abend- und Nachtarbeit. https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Indikatoren/QualitaetArbeit/Dimension3/3_3_AbendNachtarbeit.html (13.09.2016).
- Straw, W. (2014): The night and the city: Forthcoming in Michael Darroch and Janine Marchessault. Cartographies of place, Montreal.
- Thomas, C. J.; Bromley, R. D. F. (1999): City-centre revitalisation: Problems of fragmentation and fear in the evening and night-time city. In: Urban Studies 37 (8), 1403-1429.
- Transport for London (ed.) (2015): Night bus changes from 12 September: Faster journey times, more travel choices and new night bus routes. <https://consultations.tfl.gov.uk/buses/night-bus-review/> (08.02.2017).
- Transport for London (ed.) (2016): The night tube. <https://tfl.gov.uk/campaign/tube-improvements/what-we-are-doing/night-tube> (13.09.2016).
- Urban Studies Journal Limited (2015): Special Issue: Geographies of the urban night. London. = Urban Studies 52 (3).
- Vogelpohl, A. (2011): Lebendig, laut, lukrativ? Zur Produktion von Widersprüchen in 24/7 Quartieren. In: *dérive* (44), 13-16.
- Volterra (ed.) (2014): Impact of the night tube on London's night-time economy. <http://content.tfl.gov.uk/night-time-economy.pdf> (14.09.2016).
- van Liempt, I.; van Aalst, I.; Schwanen, T. (2014): Introduction: Geographies of the urban night. In: Urban Studies. Online veröffentlicht am 9. Oktober 2014.

Autoren

Dietrich Henckel (*1950), Prof. em. Dr., bis 2017 Lehrstuhl für Stadt- und Regionalökonomie am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin. Studium der Volkswirtschaft, Sozial- und Rechtswissenschaften an der Universität Konstanz, Promotion ebenfalls in Konstanz. Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Universität Stuttgart, von 1979–2004 am Deutschen Institut für Urbanistik, ab 2004 an der TU Berlin. Vorstandsmitglied der Deutschen Gesellschaft für Zeitpolitik, ordentliches Mitglied in der ARL und DASL. Forschungsschwerpunkte: Technologischer Wandel und Raumentwicklung, Zeitstrukturen und Raumentwicklung, Zukunft der Arbeit, Wirtschaftsförderung, Sicherheit in der Stadt, Verlust der Nacht – Lichtverschmutzung, gebäudeintegrierte Landwirtschaft, unsichtbare Stadt.

Charlotte Weber (*1991), B.Sc. Urbanistik, Studentin im Master-Studiengang Stadt- und Regionalplanung und studentische Mitarbeiterin am Institut für Stadt- und Regionalplanung an der TU Berlin (FG Stadt- und Regionalökonomie). Derzeitige Arbeitsschwerpunkte: Zeitstrukturen/Zeitpolitik, Nacht und urbane Gerechtigkeitsfragen.



Michael Wieden, Charlotte Weber

CHRONOCITY – AUSBLICK AUF EINE CHRONOBIOLOGISCH OPTIMIERTE STADT

Gliederung

- 1 Einführung
 - 2 Was ist Chronobiologie?
 - 3 Vision einer ChronoCity
 - 3.1 Wirtschaft
 - 3.2 Bildung
 - 3.3 Gesundheit
 - 3.4 Architektur
 - 3.5 Handlungsbedarf
 - 4 ChronoCity Bad Kissingen
 - 4.1 Klinik Hescuro
 - 4.2 Jack-Steinberger-Gymnasium
 - 4.3 St. Elisabeth Klinik / Helios Bad Kissingen
 - 4.4 Staatsbad Bad Kissingen GmbH
 - 4.5 Problematiken und Hindernisse
 - 4.6 Schlussfolgerung aus den Erfahrungen
 - 4.7 Weitere Schritte
 - 5 Fazit
- Literatur

Kurzfassung

Der Organisation und Gestaltung von Städten wohnt der Versuch des Menschen inne, sich durch technische und soziale Überformungen von natürlichen Gegebenheiten und Rhythmen zu entkoppeln. Künstliche und institutionalisierte Rhythmen sind zu Taktgebern des städtischen Lebens geworden, nach denen sich die Gesellschaft unabhängig von natürlichen und individuellen zeitlichen Impulsen richtet und dabei mehrheitlich gegen ihre „innere Uhr“ lebt. Die Folgen und Probleme, die sich aus dieser rhythmischen Asynchronität ergeben, werden zunehmend sichtbar. Die Chronobiologie widmet sich, als Wissenschaft von der zeitlichen Organisation von Organismen, in Bezug auf den Menschen vereinfacht gesagt der inneren Uhr bzw. den inneren Uhren und den rhythmischen (circadianen) Prozessen des menschlichen Organismus. Sie unterscheidet primär drei Chronotypen (Früh-, Normal-, und Spättypen), deren Bezeichnung sich vorrangig auf die natürliche Schlafmitte in der MEZ bezieht. Durch die zeitliche Organisation von Städten, insbesondere der Arbeitswelt, werden derzeit rund 80% der Menschen aufgrund ihres natürlichen Chronotyps benachteiligt, künstliche Rhythmen können nicht mit natürlichen Rhythmen, wie dem natürlichen Aufwachzeitpunkt, synchronisiert werden (Roenneberg et al. 2012). Zeichen dafür sind die Notwendigkeit, mit einem Wecker aufzustehen, und das zunehmende Schlafdefizit mit dazugehörigen gesundheitlichen Schäden einer Vielzahl von Arbeitnehmenden.

Dies impliziert, dass der Taktung des städtischen Lebens eine Zeitungerechtigkeitsdimension innewohnt. Das in Bad Kissingen initiierte Projekt „ChronoCity“ stellte den Versuch dar, durch eine chronobiologisch optimierte Stadt (Anpassung von Schichtplänen, Schulbeginnzeiten, „Lichtsetting“) die Möglichkeiten aller Chronotypen zu verbessern, ein Leben nach der inneren Uhr zu führen und so zu einer größeren Zeitgerechtigkeit beizutragen.

Schlüsselwörter

Chronobiologie – circadiane Rhythmik – Rhythmus – Schlaf – Gesellschaftsentwicklung – Stadt- und Raumplanung – Bad Kissingen – ChronoCity

ChronoCity – prospects for a chronobiologically optimised city

Extended Summary

Chronobiology is the science of the temporal organisation of organisms. Simply put, human chronobiology is concerned with the internal clock or internal clocks of human beings. These internal clocks are the permanent instigators for all the rhythmic processes that take place in human beings, e.g. sleep-wake patterns, hunger etc. The characteristics of these internal clocks are genetically based and it is quite clear that different people tick differently. Early types or morning people (‘larks’) and late types or evening people (‘owls’) are the best known manifestations of these different internal clocks. It is as difficult to change whether people are owls or larks as it is to change their shoe size or the shape of their heads.

Since industrialisation people have become increasingly alienated from these natural rhythms. Many established processes within human society are no longer synchronised with natural impulses but are based on artificial, efficiency-based impulses created by human-beings. The best-known of these is the alarm clock. Over 70% of German employees are woken on working days by an alarm clock (Roenneberg et al. 2012). For the majority of employees, this regular interruption of natural sleep leads to an increasing sleep deficit that cannot usually be compensated on non-working days. The health consequences include sleep disorders, addictive behaviour, obesity, and even depression.

People are thus forced to comply with artificial time structures regardless of their genetic predispositions (early or late type). This leads to chronobiological advantages and disadvantages that raise central issues of temporal justice. People whose natural chronotype corresponds with established (working) rhythms have advantages, while people whose natural individual rhythms do not comply with the artificial time structures suffer from ‘temporal injustice’. This applies to the majority of the population.

The project ChronoCity – Pilotstadt Chronobiologie is a first attempt to combat this temporal injustice in a municipal context. It was initiated by Michael Wieden with the chronobiologist Dr. Thomas Kantermann in 2013 in Bad Kissingen and was linked to local business promotion. The project aimed to raise awareness of chronobiological topics in the municipal context and to initiate optimisation measures. The first stage of the project involved providing the management of businesses and institutions (hos-

pitals, clinics, hotels, etc.) with information about the topic in general and the project in particular. This then allowed the joint development of ways of integrating chronobiological considerations with existing structures. Ideas included a later start to the school day, optimised shift plans and the optimisation of working hours in businesses and clinics, as well as innovative therapeutic approaches in appropriate institutions. Architectonic measures to support people's internal clocks were also used, such as improved lighting and an increased proportion of natural light in enclosed spaces. In the course of the project a number of measures were initiated at participating institutions (schools, clinics, management of the health resort). It was possible to detect an increased awareness and understanding of the ChronoCity idea among participants, as made clear, for instance, by worldwide media coverage. Alongside these initial successes, however, there were also hindrances that hampered the implementation of this complex project. These included the lack of basic information on and almost non-existent awareness of the issue at hand; the capacities required of initiators and participants; the necessary finance; the interest, support and willingness to make decisions of the (municipal)-political level; and the lack of short-term visibility of results.

From these findings it has been possible to further develop the ChronoCity project, which will be pursued in the future as ChronoCollege. The aim of the next stage is to found an academy for applied human chronobiology with the primary objective of providing (further) education and easily accessible information on the topic of chronobiology and the ChronoCity.

The article presents the idea of the ChronoCity and the successes and failures of its implementation, as well as developments and approaches derived from the project. It aims to contribute to increasing awareness of chronobiology and views temporal justice as a holistic approach that could be more strongly pursued and supported through chronobiological policy and planning measures.

Keywords

Chronobiology – circadian rhythm – rhythm – sleep – development of society – urban and spatial planning – Bad Kissingen – ChronoCity

1 Einführung

Die Stadt gilt mitunter als das komplexeste menschliche Artefakt, als effizienteste Siedlungsform (Glaeser 2011), in der Menschen auf engem Raum zusammenleben und durch soziale und technische Rahmenbedingungen die zeitliche Organisation bestimmen. Dabei sind Raum und Zeit die zentralen Kategorien, in denen Stadt und städtisches Leben strukturiert und organisiert sind. Während „Raum“ bereits ein seit langem etablierter Bezugspunkt wissenschaftlicher Auseinandersetzungen um Stadt und Stadtgesellschaft ist, stellt, wie in der Einleitung dieses Sammelbandes bereits dargestellt, Zeit ein weit weniger beachtetes Thema dar. So ist auch die Chronobiologie des Menschen eine noch relative junge Wissenschaft, die die zeitliche Prägung des Menschen durch genetisch bedingte Anlagen untersucht, im Kern die inneren Uhren des Menschen als tagaktiven Primaten.

Städte stellen in wesentlichen Punkten einen Versuch dar, sich von natürlichen Gegebenheiten abzukoppeln, natürliche Rhythmen und Bedingungen durch technische, soziale und andere Potenziale zu überformen. Langsam wird jedoch erkennbar, dass die Missachtung der natürlichen Rhythmen des Menschen zu erheblichen Problemen unterschiedlicher Art führen kann. Was liegt daher näher, als zu fragen, welche Rolle chronobiologische Erkenntnisse für eine Verbesserung der Lebensbedingungen in der Stadt spielen können und welchen Einfluss diese Erkenntnisse auf die Planung von Städten im weitesten Sinn haben könnten oder sollten.

Die Gesellschaft und auch die Organisationsstrukturen heutiger Städte benachteiligen in chronobiologischer Hinsicht die Mehrzahl ihrer Bewohner, indem sie einem System folgen, welches dem Chronotyp¹ entspricht, der lediglich 20–30% der Bevölkerung ausmacht. Wenn wir im Sinne der Chronobiologie also von einer „Zeitgerechten Stadt“ sprechen, müssen wir von einer Stadt sprechen, die durch rhythmische Anpassungen den individuellen, genetisch bedingten Rhythmen der Bewohner gerecht wird. Oder, bei anderer Gerechtigkeitsdefinition, optimalerweise niemanden aufgrund seiner genetisch bedingten circadianen Rhythmik² (seines Chronotyps) benachteiligt, wie es bisher der Fall ist. Wie aber kann vor diesem Hintergrund Zeitgerechtigkeit hergestellt werden? Ein Weg wäre, die Bevorzugung einer Minderheit durch die Bevorzugung oder zumindest Berücksichtigung der Mehrheit zu ersetzen. Dies würde eine Umkehrung der Mehrheitsverhältnisse bedeuten (und entspräche dem Pareto-Prinzip³, wie es im Marketing genutzt wird). Dabei muss der Fokus darauf gelegt werden, die Grundlagen chronobiologischer Parameter innerhalb der Gesetzgebung so zu verankern, dass ein langfristiger Prozess zu einer Optimierung, wenn auch nicht zu einer Perfektionierung führen kann. Eine stärkere Berücksichtigung der Verteilung der Chronotypen bei der Gestaltung zeitlicher Organisationen wäre sicherlich schon ein Fortschritt und es lohnt sich, den Wandel in dieser Richtung anzustoßen, auch wenn die daraus folgenden Umverteilungsprozesse aus der Sicht von Zeitgerechtigkeit genauer geprüft werden müssten.

Als zentrales Beispiel für chronobiologische Gerechtigkeitsfragen lässt sich das aktuelle Schulsystem diskutieren. Der frühe Schulbeginn um 8:00 Uhr (oder sogar früher) schafft eine tatsächliche Benachteiligung der Schüler, die zu Normal- oder Spättypen zählen (Mehrheit). Dies führt im Umkehrschluss zu einer Bevorzugung der Frühtypen (Minderheit) sowie einem tendenziell besseren Notendurchschnitt und damit besseren beruflichen Voraussetzungen dieser Chronotypen (vgl. Tonetti/Natale/Randler 2015: 795). Es besteht in chronobiologischen Überlegungen daher die These, dass die bestehende Bevorzugung von Frühtypen in der Schule dazu führt, dass sie eher Führungspositionen einnehmen, in denen sie sich dann für einen Erhalt des Status Quo für die Frühtypen einsetzen, um ihren Vorteil im beruflichen Verteilungskampf zu erhalten. Denn obwohl es empirisch nachgewiesen ist, dass ein späterer Schulbeginn zu

1 Der Begriff des Chronotyps wird im folgenden Kapitel näher erläutert.

2 Die circadiane Rhythmik beschreibt die endogenen Rhythmen über eine Periode von ca. 24 Stunden, beispielsweise den Schlaf-Wach-Rhythmus. Nach Halber und Stephens (1959).

3 80/20-Regel, siehe auch Schmidt-Voigt, N. (o. J.).

besseren Noten führen würde (vgl. Tonetti/Natale/Randler 2015: 799), wehren sich Führungskräfte und Politik nach wie vor gegen Veränderungen zugunsten späterer Chronotypen.

Ziel des Beitrages ist es, diese beiden Aspekte – Chronobiologie des Menschen und Planung von Stadt – in ihren wechselseitigen Bezügen zu analysieren und Potenziale der Optimierung auszuloten. Dazu werden zunächst in der gebotenen Kürze wichtige chronobiologische Erkenntnisse und Konzepte dargestellt, um darauf aufbauend ein „Idealbild“ einer chronobiologisch ausgerichteten Stadt zu skizzieren. Eine Stadt, Bad Kissingen, hat dieses Konzept aufgegriffen und zentrale Bausteine in einen Leitbild- und Umsetzungsprozess überführt. Daher sollen die kommunal bisher einmaligen Erfahrungen in ihrem gegenwärtigen Stand beschrieben und abschließend darauf aufbauend Erkenntnisse und Empfehlungen formuliert werden.

2 Was ist Chronobiologie?

Chronobiologie ist die Lehre von der zeitlichen Organisation biologischer Systeme und Prozesse in Bezug auf Physiologie und Verhalten – oder, vereinfacht ausgedrückt, die Wissenschaft von der inneren Uhr.⁴ Sie liefert Erkenntnisse, die es einerseits ermöglichen, den Menschen in seiner Funktion als Arbeitskraft wesentlich effizienter arbeiten *und* andererseits gleichzeitig in seiner Gesellschaftsfunktion wesentlich gesünder wachsen und sich entwickeln zu lassen. Im Fokus der Chronobiologie stehen dabei folgende Bereiche:

- > Schlaf – Dauer, Zeitpunkt, Zeitraum, Qualität und damit verbundene Schlafdeprivation (Schlafmangel) (vgl. Lack und Wright 2007)
- > Licht – Sonnenlicht vs. Kunstlicht⁵
- > Rhythmik – Natürlicher Rhythmus vs. gesellschaftlich/wirtschaftliche Rhythmen (Wittmann et al. 2006)

Grundsätzlich gilt dabei:

- > Der Chronotyp ist genetisch beeinflusst (Kalmbach et al. 2017)
- > Arbeiten gegen den eigenen Chronotyp kann langfristig zu Leistungseinbußen und negativen gesundheitlichen Langzeitfolgen führen (Wittmann et al. 2006)

Die zentrale innere Uhr des Menschen liegt im sogenannten SCN (suprachiasmatischen Nucleus), einem Kerngebiet im Gehirn, das wiederum Taktgeber für die weiteren inneren Uhren, die die verschiedenen körperlichen Rhythmen steuern, ist. Dieser SCN wird durch das Sonnenlicht justiert (jedoch nicht gesteuert).

⁴ <http://lexikon.stangl.eu/13781/chronobiologie/> (14.03.2017).

⁵ Fördergemeinschaft Gutes Licht (2012).

Zentral für die Chronobiologie ist die Unterscheidung von Chronotypen, die Menschen aufgrund ihrer natürlichen Rhythmen in hauptsächlich drei Kategorien unterteilen: Frühtypen, weithin als „Lerchen“ bekannt (<20%), Normaltypen (etwa 60%) und Spättypen, sogenannte „Eulen“ (>20%). Diese Bezeichnungen beziehen sich insbesondere auf die natürlichen Einschlaf- und Aufwachzeiten bzw. die jeweilige Schlafmitte. Demnach liegt der natürliche Einschlafzeitpunkt von Normaltypen zwischen 0:00 und 1:00 Uhr, der Aufwachzeitpunkt zwischen 8:00 und 9:00 Uhr, wenn sie ihrem natürlichen genetisch bedingten Rhythmus folgen dürften, und wir von einer durchschnittlichen Schlafdauer von 8 Stunden ausgehen. Frühtypen schlafen natürlicherweise bereits gegen 22:00 Uhr ein und wachen gegen 6:00 Uhr auf (vgl. Roenneberg/Wirz/Merrow 2003). Bei einer Mehrheit der Menschen verändert sich der Chronotyp im Lebensverlauf. Von Beginn der Pubertät an bis zum Ende der Adoleszenz gehören mehr Menschen zu späten Chronotypen, Männer wesentlich ausgeprägter als Frauen. Ab Anfang 20 nimmt die Anzahl früherer Typen wieder zu (vgl. Roenneberg Kuehnle/Pramstaller et al. 2004: R1038). Da bestehende Strukturen, beispielsweise Arbeitszeiten oder der Schulbeginn, meist zentral festgelegt sind und weder auf diese Veränderungen noch die individuellen zeitlichen Bedürfnisse reagieren, ist es der Mehrheit der Menschen nicht möglich, ihrem chronobiologischen Rhythmus zu folgen. Rund 70 % der Europäer würden bei gleichbleibender Schlafdauer ohne Wecker bis ca. 8:00 Uhr morgens (oder später) schlafen. Um den gegebenen Arbeitszeitregelungen entsprechen zu können, brauchen daher gegenwärtig 80 % der arbeitenden Bevölkerung morgens einen Wecker und leiden damit häufig an chronischem Schlafmangel (vgl. Roenneberg 2012).

Folgen dieses chronischen Schlafmangels und der Missachtung der natürlichen Rhythmen sind gesundheitliche Schäden wie zunehmende Schlafstörungen, Suchtverhalten, Fettleibigkeit und Depression (vgl. DAK-Gesundheit 2017: 49 ff.).

Wichtig beim Umgang mit Chronotypen ist, zu beachten, dass das Ziel nicht ist, neue Schubladen zu schaffen, sondern durch greifbare Parameter ein Bewusstsein zu erzeugen, dass Menschen unterschiedlich „ticken“.

Obwohl die allgemeine Chronobiologie für Flora und Fauna schon vergleichsweise alt ist (StanglLinz 2018), steckt sie in Bezug auf den Menschen mehr oder weniger noch in – gleichwohl bereits mit Laufsohle ausgestatteten – Kinderschuhen. Dies liegt nicht zuletzt daran, dass sich Feldstudien hier durch die Komplexität des Menschen als Individuum, aber auch als Teil gesellschaftlicher Strukturen, um ein Vielfaches aufwendiger gestalten als in der Tier- und Pflanzenwelt. Gleichzeitig fehlt weithin das Bewusstsein für den Nutzen chronobiologischer Erkenntnisse in Bezug auf den Menschen und damit die Bereitschaft, Kosten für umfangreichere Forschung zu tragen. Grundlegend sind hierfür die Forschungen im Rahmen der sogenannten Andechser Bunkerexperimente von Anfang der 60er bis zum Ende der 80er Jahre gewesen.⁶ Dennoch bedarf es daher einer Sensibilisierung für das Thema Chronobiologie und einer breiteren öffentlichen Diskussion dessen, was mit jetzigen, aber auch zukünftigen Erkenntnissen auf diesem Gebiet vor allem in Bezug auf die Gesundheit des Menschen und damit auch die gesellschaftliche und volkswirtschaftliche Entwicklung erreicht werden kann.

6 https://www.mpg.de/933134/S003_Rueckblende_060_061.pdf (16.01.2018).

Denn der Schlaf-Wach-Rhythmus und seine damit verbundenen 24h-Phasen beeinflussen in letzter Konsequenz jede noch so unbedeutend erscheinende Lebenssituation und somit unsere Gesellschaft (kommunal, regional, international) als Ganzes – genaugenommen alle 7,5 Mrd. Menschen auf diesem Planeten. Einen wichtigen Impuls stellt hierfür sicher die Vergabe des Nobelpreises für Psychologie oder Medizin 2017 an drei Chronobiologen dar (Nobel Media AB 2018).

Schlafzeiten ohne äußeren Zwang

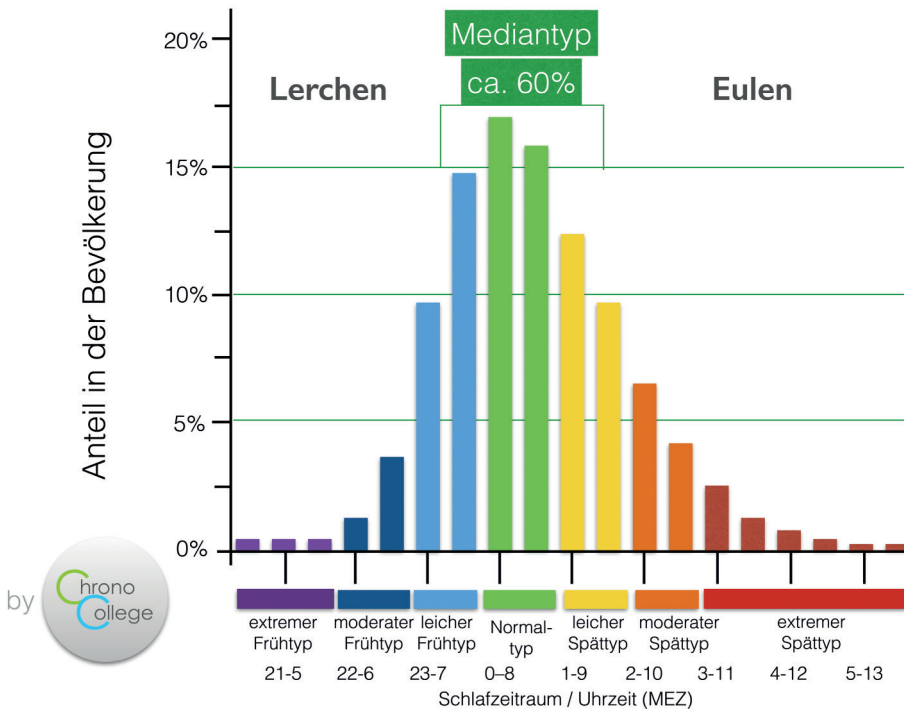


Abb. 1: Schlafzeiten ohne äußeren Zwang / Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Fragebogens der Ludwig-Maximilians-Universität München (2017)

3 Vision einer ChronoCity

„Die Arbeit um den Menschen biegen, statt den Menschen um die Arbeit – das wäre die echte Evolution der Arbeitswelt des 21. Jahrhunderts.“

Michael Wieden

Schulbeginnzeiten, Arbeitszeiten, Öffnungszeiten von Geschäften, Büros etc. sind genau getaktet. Es erscheint inzwischen als „natürlicher“ Vorgang, dass wir mit dem Wecker aufwachen und Dinge zu festgelegten Zeiten tun, weil wir es schon immer so

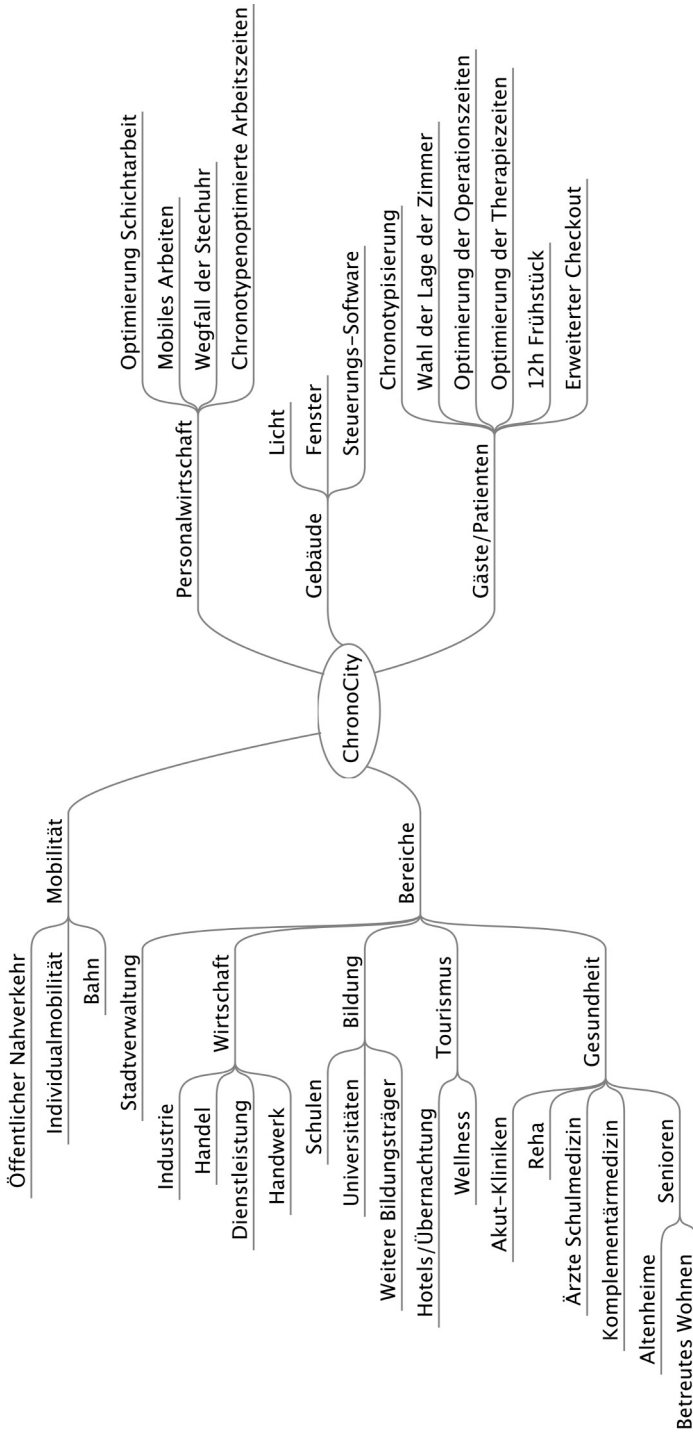


Abb. 2: Bestandteile einer ChronoCity / Quelle: Wieden (2016: 179)

gemacht haben. Problematisch dabei ist, dass an diese künstlichen Rhythmen alle Erwartungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens geknüpft sind. Um diesen zu entsprechen, muss also in den meisten Fällen gegen natürliche Rhythmen gearbeitet werden, ein Verhalten, das bereits mit der Erziehung weitergegeben und von der jeweils nächsten Generation adaptiert wurde und wird. Dies bedeutet, dass auch Kindern natürliche Rhythmen quasi „entzogen“ und durch künstliche ersetzt werden. Was ein Entzug natürlicher Rhythmen bedeuten kann, sehen wir bereits an den Auswirkungen der Störung des ökologischen Gleichgewichts durch den Menschen. Als gesellschaftliche Beispiele können hier die Schichtarbeit, aber auch fehlende Berücksichtigung natürlicher und notwendiger Gesundungsprozesse zugunsten einer höheren Arbeitseffektivität genannt werden.

Wie aber kann im Lichte dieser offensichtlichen Widersprüche überhaupt eine Stadt, die chronobiologischen Erkenntnissen Rechnung trägt, eine „ChronoCity“, aussehen? Wie sähen Anpassungen aus und wie gerecht wären sie jeweils gegenüber den verschiedenen Gruppen der Betroffenen? Wie komplex die Einbindung ist, macht Abbildung 2 Grafik deutlich.

Dabei ist zu beachten, dass jede Veränderung in einem Bereich auch Notwendigkeiten zur Veränderung auf anderen Feldern nach sich zieht. Eine alleinige Betrachtung der Branche „Wirtschaft“ ist ohne Miteinbeziehung z. B. der Branchen „Bildung“ und „Mobilität“ nicht möglich. Diese Wechselbeziehungen sind jedoch Teil einer jeden Veränderung und sollen somit nur der Vollständigkeit halber erwähnt werden.

Die Grundidee der ChronoCity besteht darin, urbane Strukturen chronobiologisch so zu optimieren, dass sie verstärkt ein Leben nach der inneren Uhr ermöglichen, ohne dabei ihre ursprüngliche Funktionsfähigkeit zu verlieren. Im nichtkommunalen Kontext lassen sich einzelne Bereiche bereits heute optimieren. Dies kann in kleinen Unternehmen der Fall sein, wie auch in der Schichtarbeit. Viele Optimierungsprozesse werden jedoch spätestens dann gebremst, wenn sich Voraussetzungen außerhalb eines geschlossenen Bereiches ändern müssten, damit die Optimierung innerhalb erreicht werden kann. Nur die übergreifende Vernetzung und Kommunikation birgt eine reelle Chance, tatsächlich die bisherige Benachteiligung von 80 % der Chronotypen signifikant zu reduzieren.

Die Hauptaufgabe besteht zunächst darin, ein Klima zu schaffen, in dem der Mensch chronobiologische Anpassungen einfordern darf, ohne negative Reaktionen oder Folgen befürchten zu müssen. Um erste Ansätze zum Umbau von Städten im Sinne einer idealtypischen ChronoCity aufzuzeigen, werden im Folgenden zentrale Bereiche urbaner Organisationsformen (wissend, dass es weitere gibt) hinsichtlich möglicher chronobiologischer Umgestaltungen bzw. Anpassungen betrachtet:

- > Wirtschaft

- > Bildung

- > Gesundheit
- > Architektur

Anschließend wird der zentrale Handlungsbedarf formuliert.

3.1 Wirtschaft

Als eines der Kernprobleme der Industrialisierung hat sich der Zwang herauskristallisiert, rund um die Uhr produzieren zu müssen. Damit dies erreicht werden kann, müssen Menschen in Schichten arbeiten. Im Gegensatz zu Krankenhäusern oder dem Polizeidienst ergibt sich diese Notwendigkeit innerhalb der Industrie häufig aus ökonomischen Zwängen heraus. Die Wechselschicht, und hier vor allem der vor allem der Nacht-Schicht-Betrieb ist als „Worst Case“ für den menschlichen Organismus innerhalb der Arbeitszeitstrukturmodelle anzusehen. Zu Zeiten der Einführung dieses Systems waren Chronobiologie, Chronotypen oder circadiane Rhythmik als Begriffe und Konzepte zwar noch unbekannt, dennoch wusste man bereits, dass Nachtschichten eine hohe Belastung für den Körper darstellen. Eine tatsächliche Auseinandersetzung und ein Bewusstsein dafür haben sich jedoch erst mit einem stärkeren Engagement der Gewerkschaften und einer Zunahme der Kenntnisse über die Folgekosten manifestiert. Statt jedoch die Arbeitsform bzw. die Prozesse selbst zu optimieren, wurde ein finanzieller Ausgleich wie zum Beispiel Nacht- oder Schichtarbeitszuschlag eingeführt. Diese Vorgehensweise ist auch heute noch ein probates Mittel, um Menschen negative Auswirkungen von Nacht- und Schichtarbeit schmackhaft oder zumindest erträglich zu machen.

Die Erkenntnisse der Chronobiologie bieten jedoch die Grundlage, Arbeitsrhythmen, insbesondere Schichtarbeit, tatsächlich zu optimieren, indem z. B. Wechselschichten schrittweise durch fixe, chronotypenoptimierte Schichten ersetzt werden. Eine Abfrage innerhalb der Belegschaft, wer Interesse an der Nutzung dieser fixen Schichten hätte, wäre hier ein erster Schritt für Anpassungen. So könnte die Schichtverteilung stärker an den individuellen chronobiologischen Bedürfnissen der Mitarbeitenden orientiert werden. Einer solchen Entwicklung stehen jedoch institutionelle Hürden wie der „Nachtzuschlag“ entgegen. Hier wäre es an der Politik, zusammen mit den Unternehmen und Gewerkschaften Entwicklungen zu unterstützen, die Gerechtigkeit nicht über finanziellen Ausgleich, sondern über die Nutzung natürlicher Gegebenheiten herstellt.⁷ Gleichzeitig ergeben sich Fragen der sozialen Einbettung solcher fixen Schichten, insbesondere von Nachtschichten, die nicht nur gesundheitliche Folgen, sondern ebenfalls Auswirkungen auf das soziale Leben der Arbeitnehmer haben – z. B. hinsichtlich der Vereinbarkeit von Familie und Beruf oder der Pflege sozialer Kontakte im Allgemeinen.

7 Der Nachtzuschlag macht gleichzeitig die Bedeutung sozialer Arrangements deutlich. Mit dem Nachtzuschlag werden Anreize geschaffen, die sich lange etabliert haben, sodass eine Abschaffung durchaus ein konfliktreiches Unterfangen sein könnte.

Aber auch über Schichtarbeit hinaus bieten die aktuellen Arbeitszeitmodelle kaum Spielraum, um tatsächlich gesunde nachhaltige Arbeitsumgebungen zu schaffen. Wie oben dargestellt, müssen 80 % der arbeitenden Bevölkerung mit einem Wecker aufstehen, um unternehmerischen Arbeitszeitmodellen zu entsprechen. Dazu gehört auch, dass Arbeitnehmer häufig an fixen, externen Arbeitsplätzen arbeiten müssen, was jedoch aufgrund der technischen Entwicklung oft ebenso in flexibler Weise orts- und zeitungebunden möglich wäre. Durch eine stärkere Einführung mobiler Arbeitsformen könnten Arbeitnehmer diese Zwänge umgehen und insbesondere Pendelzeiten verringern. Berufspendler sind im Durchschnitt 74 Minuten täglich unterwegs, um zur Arbeit und wieder zurück nach Hause zu kommen (errechnet auf Basis BiB 2016: 1). Dass dies psychische und körperliche Belastungen mit sich bringt, ist nachvollziehbar und äußert sich beispielsweise in erhöhten Fehlzeiten (vgl. Badura/Ducki/Schröder et al. 2012). Zusätzlich bieten mobile Arbeitsformen auch für Unternehmen (finanzielle) Einsparpotenziale, beispielsweise durch den Wegfall der Bereitstellung von festen Arbeitsplätzen und dazugehörigen Infrastrukturen. Wie hoch und in welcher Form jedoch der Nutzen für Unternehmen tatsächlich ausfällt, ist umstritten. So ist beispielsweise IBM, seit den 1980er Jahren Vorreiter für mobile Arbeitsformen, derzeit wieder dabei, „Homeoffice“-Möglichkeiten durch feste Arbeitsstandorte abzulösen (vgl. Schindler 2017).

Ein Wegfall der täglichen Pendelzeiten zugunsten von Schlaf wäre eine Entwicklung, die tatsächlich die Belastung der Volkswirtschaft durch Fehlzeiten, Behandlung psychischer Krankheiten, Wegeunfälle wegen Übermüdung etc. drastisch reduzieren könnte. So würde ebenfalls die Abhängigkeit von Mobilitätsmöglichkeiten wie ggf. einem eigenen PKW oder der ÖPNV-Taktung verringert werden. Denn auch die Dichte der Zurverfügungstellung von Mobilitätsoptionen hat Einfluss auf Bevorzugung oder Benachteiligung bestimmter Chronotypen sowie deren Arbeitsrhythmen und steht in einer (mitunter hemmenden) Wechselbeziehung mit möglichen Anpassungen von Arbeitszeitregelungen.

Ein weiteres Element dieser mobilen Arbeitswelt ist die unternehmensinterne Schaffung einer ausreichenden Anzahl eigener sogenannter Coworking-Spaces, an verschiedenen Orten, in denen Mitarbeiter tage-, und sogar stundenweise Büros nutzen können.⁸ Die Buchung der jeweiligen Plätze erfolgt durch die Mitarbeiter selbst, die so individuell darüber entscheiden können, wann und wo sie arbeiten und ob sie dazu pendeln möchten. Sicher ist dieses Modell nicht für jeden Mitarbeiter von Anfang an geeignet. Die Erfahrungen von Firmen wie O2 oder Credit Suisse mit der partiellen Abschaffung von fixen Arbeitsplätzen haben jedoch gezeigt, dass die Einführung solcher Möglichkeiten in der Regel die Fachkräfte anzieht, die genau solche Arbeitsstrukturen suchen. Einer sinnvollen Entwicklung stehen hier jedoch mehrere Parameter entgegen. Zum einen sind es die Unternehmen selbst, denen die Kompetenz für das Führen von mobilen Mitarbeitern fehlt. Zum anderen stellen überproportional bürokratisierte Regelungen in Bezug auf die Unfallsicherheit und die Ergonomie von Ar-

8 Einige stark fortschrittliche Unternehmen wie Semco, Accenture, Amway, Coca-Cola, Ericsson, PwC, Sprint, State Farm und Twitter gehen bereits dazu über, anstelle von zentralen Büroeinheiten mit fixen Arbeitsplätzen von Mitarbeitern temporär buchbare Arbeitsplätze in kleineren Büroeinheiten zu mieten oder eigene Coworking-Spaces zu bauen.

beitsplätzen eine entscheidende Hürde dar. Gerade in Zeiten der Veränderung der Arbeitswelten fehlt hier die Rechtssicherheit für interessierte Unternehmen, Veränderungen im Sinne nachhaltiger Mitarbeiterführung tatsächlich durchführen zu können.

Beteiligte an Veränderungsprozessen

Ein Veränderungsprozess ist in erster Linie dann zu erreichen, wenn das Bewusstsein im obersten Management vorhanden ist. Aber auch die Mitarbeiter müssen bei den Changeprozessen mit einbezogen werden. Wichtige Partner sind Berufsgenossenschaften, Krankenkassen und Verbände sowie Gewerkschaften. Vor allem bei Letzteren ist aktuell wenig Veränderungskompetenz auf diesem Gebiet vorhanden, da der Fokus eher darauf liegt, Schwächen von Veränderungen zu erkennen, anstatt eigene, angepasste Konzepte zu entwickeln. Eine entscheidende Rolle kommt darüber hinaus der Politik zu, die (rechtliche) Grundlagen und ggf. Anreize für mögliche Veränderungen schaffen müsste.

3.2 Bildung

Wie in der Einführung bereits angeschnitten wurde, benachteiligt das aktuelle Bildungssystem mit einem Schulbeginn zwischen ca. 7:45 und 8:00 Uhr in chronobiologischer Hinsicht eine Mehrzahl der Schüler, die häufiger zu Normal- und Spättypen als zu Frühtypen zählen. Insbesondere in der Pubertät zählen junge Menschen mehrheitlich zu Spättypen. Ihre Ruhephase beginnt daher eher nach 24:00 Uhr, was bei einer gesunden Schlafdauer von acht Stunden zu einem Aufwachzeitpunkt gegen 8:00 Uhr führen würde. Zu diesem Zeitpunkt sind sie aber teilweise bereits über zwei Stunden wach. Besonders benachteiligt sind hier Schülerinnen und Schüler mit einem langen Anfahrtsweg, die häufig bereits um 5:30 Uhr aufstehen müssen, um die Schule rechtzeitig zu erreichen (Wieden 2016). Die hier offensichtlich vorhandene Benachteiligung baut kontinuierlich ein Schlafdefizit auf und wirkt sich so auf die Leistung eines jeden betroffenen Schülers / einer jeden betroffenen Schülerin aus. Diese Benachteiligungen gelten teilweise ebenso für Fort- und Weiterbildung im Erwachsenenalter.

Neben dem Unterrichtsbeginn kann auch der Zeitpunkt für Stegreifaufgaben, Schulaufgaben, Prüfungen etc. zu Benachteiligungen führen. So erhalten Frühtypen in Prüfungen, die vor 10:00 Uhr stattfinden, tendenziell bessere Noten als Normal- oder Spättypen, werden also mit früheren Prüfungszeitpunkten indirekt bevorzugt. Da Prüfungsnoten deutlichen Einfluss auf die berufliche und damit auch gesellschaftliche Laufbahn haben, führt die Festlegung früher Prüfungszeitpunkte also zu einer tatsächlichen und nachhaltigen Benachteiligung einer Mehrheit der Menschen, die aufgrund ihrer natürlichen Rhythmen frühmorgens weniger leistungsfähig sind als andere (Zerbini 2017).

In anderen Ländern, wie z. B. England (Wikimedia Foundation Inc. 2017) oder Spanien (Kanarische Treuhand S.L o. J.), ist der Unterrichtsbeginn ab 9:00 Uhr bereits Standard. Auch in Deutschland finden sich Schulen, in denen der Unterricht später beginnt, was zeigt, dass eine Veränderung der Unterrichtsbeginnzeiten grundsätzlich machbar ist. Schulen in Ballungsgebieten oder Großstädten haben dabei einen entscheidenden Vorteil, da durch die hohe Nahverkehrsdichte in der Regel Anpassungen

der Nahverkehrspläne an neue Schulzeiten leichter möglich sind. Dies wiederum ist für die Schulen in ländlichen Gebieten ein entscheidendes Hindernis, da die Versorgungsdichte niedriger und häufig auf die Schulzeiten abgestimmt ist.

Dabei zeigt eine aktuelle Studie der „RAND Corporation“, dass der US-Staatshaushalt bei Verlegung des Unterrichtsbeginns auf 8:30 Uhr innerhalb von zwei Jahren trotz anfallender Kosten, wie Änderung der Busfahrpläne etc., 8,6 Milliarden Dollar einsparen könnte (Hafner et al. 2017). Nach 15 Jahren würde die Einsparung sogar 9,3 Milliarden Dollar pro Jahr betragen. Auch wenn sich eine solche Erhebung nicht eins zu eins auf Deutschland übertragen lässt, ist doch anzunehmen, dass sich auch hier ein entsprechender Effekt zeigen würde, ganz unabhängig von den oben beschriebenen positiven Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit.

Beteiligte an Veränderungsprozessen

Neben den direkt betroffenen Schulen sind auch Unternehmen als Arbeitgeber der Eltern beteiligt. Hier geht es um flexiblere Arbeitszeiten, bzw. mobile Arbeitsoptionen, damit Kinder (unabhängig von den Unterrichtsbeginnzeiten) nicht zwangsweise regulär geweckt werden, weil die Eltern zur Arbeit müssen. Weiterhin betrifft es den öffentlichen Nahverkehr, denn neue Schulzeitmodelle haben starke Auswirkungen auf die zeitkritische Verfügbarkeit des Nahverkehrssystems. Allerdings ist aus eigener Erfahrung die Motivation in Bezug auf Veränderungsimpulse bei den Entscheidungsträgern in den ländlichen Gebieten eher gering, was wohl zum einen den vordergründig kurzfristig anfallenden Mehrkosten, aber zum anderen auch einer eher dogmatischen Grundeinstellung zum System „Schule“ geschuldet ist. Der wichtigste Akteur ist auch im Bildungsbereich die Politik. Sie müsste ein größeres Bewusstsein für die chronobiologischen Rahmenbedingungen und die daraus resultierenden Folgen für Leistung, Gesundheit und den späteren Erfolg von Schülerinnen und Schülern entwickeln und darauf aufbauend Rahmenbedingungen für eine effiziente und nachhaltige Veränderung schaffen.

3.3 Gesundheit

Im Bereich Gesundheit, hier vorrangig auf die Akut- und Rehamedizin eingegrenzt, bieten sich mannigfaltige Möglichkeiten, das Thema „Chronobiologie“ zu platzieren. Das Gesundheitswesen muss dabei aus zwei Perspektiven, der Patientensicht und der Mitarbeitersicht, gesehen werden, die nicht losgelöst voneinander betrachtet werden können. Für alle Innovationsprozesse gilt, dass eine Optimierung nicht zulasten der jeweils anderen „Partei“ erfolgen darf.

In Bezug auf die Patienten hat bereits eine Vielzahl von Studien belegt (vgl. z. B. ver.di 2016), dass erhöhte Therapieerfolge erzielt werden können, wenn die Therapien chronotypspezifisch durchgeführt werden. Gleiches gilt für Operationszeiten, für die morgendliche Visite sowie die Zimmerbelegung. Durch die gegenwärtige zeitlich effizienzbasierte Strukturierung (ähnlich wie in anderen Sektoren der Arbeitswelt) sind hier die Chronotypen benachteiligt, deren innere Uhr gegenläufig zu den gegebenen Strukturen tickt. Auf Mitarbeiterseite liegt die Zeitungerechtigkeit vor allem im

Schichtbetrieb. Eine Vielzahl an Studien belegt, dass vor allem rotierende Schichtsysteme, die sehr kurze Zyklen haben, extrem gesundheitsschädlich sind. Somit entsteht mit jedem Schichtwechsel eine neue Ungerechtigkeit.

Auch im Gesundheitswesen ergibt sich auf Basis chronobiologischer Betrachtungen, wie auch im Bildungs- und Wirtschaftssektor, eine ähnliche Begünstigung der Minderheit der Fröhlypen durch die standardisierten Prozessabläufe innerhalb der klinischen und therapeutischen Organisationsstrukturen. So ist beispielsweise die Morgenvisite ausschließlich auf Prozessabläufe innerhalb der Klinik ausgerichtet und nicht an einer optimalen Rehabilitation der Patienten orientiert, was insbesondere bei späteren Chronotypen die Genesung durch zu frühe Visitezzeiten beeinträchtigen kann. Gleiches gilt für Weckzeiten, Frühstückszeiten und Therapieprogramme am Morgen. Wissenschaftlich belegt ist, dass die circadianen Prozesse im Körper (Schlaf-Wach-Rhythmus, Hunger etc.) nicht bei allen Menschen gleich ablaufen. Die Rhythmen sind vergleichbar, die Amplituden liegen jedoch zeitlich versetzt. Dies bedeutet, dass Menschen nicht zum gleichen Zeitpunkt gleich gut auf therapeutische Maßnahmen, Operationen oder Medikamenteneinnahme reagieren. Beispielhaft lässt sich das an der Einnahme von Krebsmedikamenten zeigen: „Die Hälfte von 278 Darmkrebspatienten erhielt Antikrebsmittel gleichmäßig, die andere Hälfte im speziell ausgetüftelten Tagesrhythmus dosiert. Starke Mundschleimhautentzündungen plagten bei der herkömmlichen Behandlungsmethode als häufigste Nebenwirkung 89% aller Patienten. Bei der tageszeitabhängigen Dosierung sank die Zahl aller Entzündungen auf ein Neuntel, also rund 10%. Gleichzeitig konnte die Tagesdosis der Zellgifte um ein gutes Fünftel erhöht werden, was den Behandlungserfolg, gemessen an der Größenabnahme der Tumore, im Mittel von 32% auf 53% verbesserte“ (vgl. Spork 1996 zitiert nach Zeit 1996).

Die Schulmedizin hat es jedoch bis heute nur in Ansätzen geschafft, ganzheitliche Ansätze in Rehabilitations- und Therapieabläufe zu integrieren. Die folgenden Ansätze könnten hier wesentliche Verbesserungen der Zeitgerechtigkeit für Patienten bringen:

- > Individuelle Optimierung von Therapiezeiten nach Chronotypen
- > Individuelle Optimierung von Operationszeiten nach Chronotypen (natürlich nicht bei akuten Notfällen)
- > Individuelle Verabreichung von Medikamenten nach Chronotypen
- > Wegfall der pauschalen Morgenvisite

Hinsichtlich einer Verbesserung der Zeitgerechtigkeit für Mitarbeiter ist die Schichtarbeitssituation ein zentrales Element, das auf Basis chronobiologischer Erkenntnisse optimiert werden kann, ähnlich wie dies bereits für den Bereich Wirtschaft dargestellt wurde. Zwar ist die Schichtarbeit im Gesundheitswesen in seiner grundsätzlichen Notwendigkeit alternativlos, dennoch könnten auch hier die individuellen zeitlichen Bedürfnisse der Mitarbeiter stärker berücksichtigt und Schichtpläne chronobiologisch angepasst werden.

Wie die Studie von Francis Lévi (vgl. Lévi/Zidani/Misset 1997), die das große Potenzial der sogenannten Chronotherapie aufzeigt, bereits in den 1990er Jahren eindrucksvoll belegt, bietet der Gesundheitssektor ein hohes Potenzial zur Herstellung einer „echten“ Zeitgerechtigkeit. Wichtig wäre es dazu, die rein prozessorientierte Betrachtungsweise zugunsten einer nachhaltigen, ganzheitlichen ökonomischen Betrachtungsweise zu revidieren. Der volkswirtschaftliche Nutzen chronobiologischer Ansätze übertrifft dabei die Erträge rein betriebswirtschaftlicher Prozessoptimierung um ein Vielfaches.

Beteiligte an Veränderungsprozessen

Neben den Kliniken selbst sind ebenso alle am Gesundheitswesen beteiligten Gewerke (Berufsgenossenschaften, Krankenkassen, Versicherungen) wichtige Akteure möglicher Veränderungen. Erneut ist es auch die Politik, die gesetzliche Voraussetzungen schaffen müsste, um in diesem Zusammenhang chronopharmakologische Ansätze zu fördern.

3.4 Architektur

Rhythmen und (Sonnen-)Licht sind die Kernelemente der Chronobiologie. Da sich Menschen zu 80–90 % ihrer Lebenszeit in geschlossenen Räumen aufhalten (vgl. BAuA 2010: 29), kommt der Architektur ein maßgeblicher Anteil zu, Grundlagen für ein Leben nach der inneren Uhr zu schaffen. Im ersten Schritt geht es darum, Kunstlicht und Sonnenlicht in einem dynamischen Verhältnis einzusetzen, indem Naturlicht priorisiert wird und sich Kunstlicht dann dynamisch hinzuschaltet, wenn der Naturlichteintrag z. B. bei bedecktem Himmel nicht mehr ausreicht. Eigene Messungen zeigen, dass selbst an trüben Tagen im Außenraum ein Vielfaches der Lichtmenge eines gut ausgeleuchteten Innenraums zu verzeichnen ist.

Ein großes Defizit der aktuellen Arbeitsplatzverordnung ist in diesem Zusammenhang, dass sich Helligkeitsvorgaben nach der Notwendigkeit an Helligkeit bezogen auf die Tätigkeit, nicht aber nach den Bedürfnissen des Körpers richten. So kommt es, dass die Arbeitsplätze von z. B. technischen Zeichnern, Uhrmachern und Graveuren mit bis zu 2000 Lux ausgeleuchtet sind, wohingegen die Räume beispielsweise von Lageristen nur 50 Lux aufweisen müssen. Auch die 300 – 400 Lux, mit denen Bürobereiche beleuchtet sein müssen, sind im Vergleich zu den Außenwerten von 5000 Lux an bewölkten Tagen bis hin zu 20.000 Lux an Sonnentagen sehr niedrig angesetzt (vgl. BAuA 2011). Der erste wichtige Ansatz wäre also, das Lichtangebot quantitativ und qualitativ auch an den Notwendigkeiten für den Körper, und nicht ausschließlich an der Notwendigkeit für die Arbeit selbst auszurichten.

Hinzu kommt, dass sich die innere Uhr nicht am Licht selbst orientiert, sondern an der Lichtqualität verbunden mit dem Sonnengang (Sonnenauf- und Untergang), den Kunstlicht nur bedingt simulieren kann (z.B. biodynamische Lichtsysteme). Um dieses Defizit auszugleichen, können sogenannte Solatubes⁹ eingesetzt werden. Dies sind

⁹ Vgl. <http://www.interferenz.de/solatube.0.html> (16.01.2018).

Spiegeltunnelsysteme, die über spezielle Prismengläser gebündeltes Naturlicht in geschlossene Räume übertragen. Somit wird in geschlossenen Räumen ohne Zutrag von Kunstlicht die natürliche Außen-Lightsituation bzw. der natürliche Lichtverlauf abgebildet. Auf diese Weise kann der Körper lichttechnisch Kontakt zur Außensituation halten und die Synchronisation der inneren Uhr durchführen.

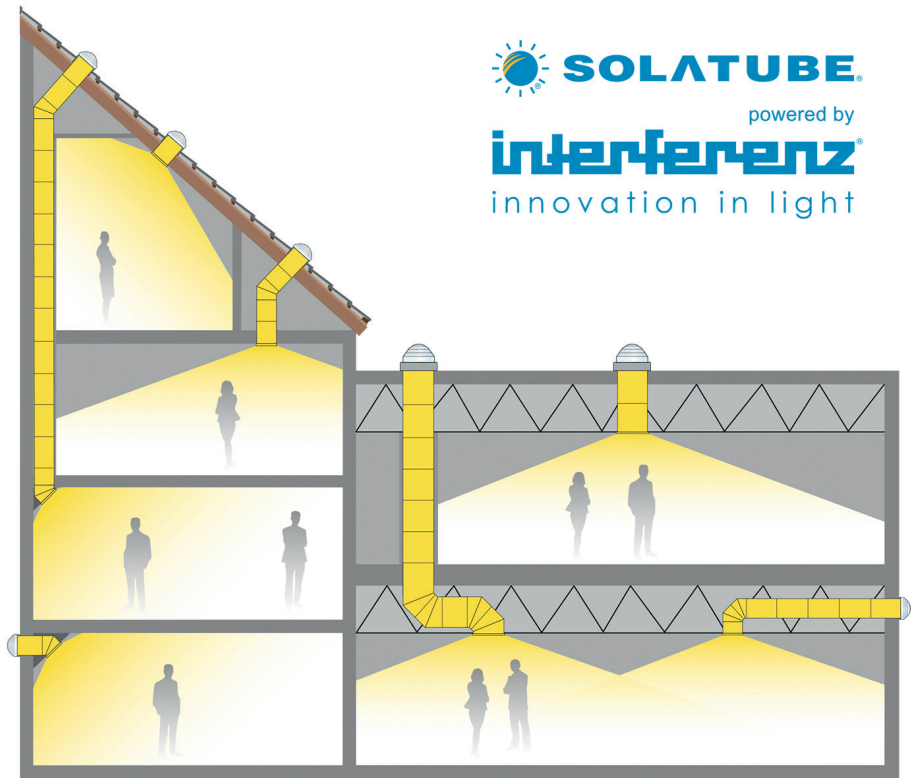


Abb. 3: Abbildung der Funktionsweise einer Solatube / Quelle: www.interferenz.de (16.01.2018)

Weitere Elemente wären spezielle Gläser mit Nanotechnologie (z. B. Photonspace¹⁰), deren Lichtdurchlässigkeit sich den natürlichen Vorgängen anpasst.

Neben der Art und Intensität des Lichts in geschlossenen Räumen spielen auch in diesem Zusammenhang Arbeitszeitregelungen eine Rolle. Denn Arbeitszeitregelungen können den Zugang zu Naturlicht einschränken, wenn die Arbeit den überwiegenden Aufenthalt in geschlossenen Räumen erfordert. Dies kann insbesondere im Winter dazu führen, dass Arbeitnehmer nur wenig mit Naturlicht in Berührung kommen. In Stockholm, wo teilweise monatelang kein signifikanter Naturlichtzugang möglich ist,

¹⁰ Vgl. www.thephotonspace.com (16.01.2018).

gibt es daher sogenannte Lichtcafés, die durch ein helles Kunstlicht in speziell hellweiß ausgestatteten Räumen einen gewissen Ausgleich schaffen. Ähnliches könnte in Winterzeiten auch in Deutschland möglich sein. Auch Unternehmen könnten solche Lichtcafés für ihre Mitarbeiter einrichten, um ein fehlendes angemessenes Lichtsetting innerhalb der Büroräume auszugleichen.

Beteiligte an Veränderungsprozessen

Der Mensch wird ohne das Mitwirken bzw. die angemessene Gestaltung der Architektur nur begrenzte Möglichkeiten haben, tatsächlich ein Leben nach seiner inneren Uhr zu führen. Die technischen Mittel sind bereits da, das Bewusstsein hierfür wächst. Ein wichtiger weiterer Schritt wäre es, das Thema Chronobiologie in das Architekturstudium zu integrieren, um das nötige Bewusstsein zu schaffen und technische Grundlagen zu vermitteln.

3.5 Handlungsbedarf

Aus dem Dargestellten ergeben sich konkrete Forderungen an öffentliche (kommunale) und private Akteure, chronobiologisch basierte Optimierungsansätze zu unterstützen. Hier möchte ich auf das Pareto-Prinzip zurückkommen. Die Definition von groß oder klein in Bezug auf Veränderungen muss im Lichte der möglichen Effekte (ganzheitlich) betrachtet werden. Wollen Bereiche wie Wirtschaft, Bildung und Gesundheit Erfolge erzielen, müssen die unterstützenden Maßnahmen über Politik und Kommune erfolgen. Wie so häufig funktioniert dies aber nur, wenn alle Protagonisten Veränderungen im Sinne des gemeinsamen Zieles wollen, und die Worte „Es geht nicht, weil ...!“ einem „Wie schaffen wir es gemeinsam, dass ...?!“ weichen. Dabei ist zu beachten, dass es zentrale Aufgabe der Politik ist, das im Grundgesetz verankerte Recht auf körperliche Unversehrtheit zu berücksichtigen. Dieses in Anspruch nehmen zu können, sollte auf der Agenda von Politik und Kommune stehen. Zumindest in der Art und Weise, dass die Protagonisten aus Wirtschaft, Bildung und Gesundheit, die hierfür interne Grundlagen schaffen wollen, entsprechende Unterstützung erfahren. Die kann sich vor allem über Förderprogramme und Gesetzgebung zeigen, aber auch über aktives Engagement etwa durch die Etablierung der Funktion eines Gesundheitslotsen oder Chronobiologie-Managers.

4 ChronoCity Bad Kissingen – Pilotstadt Chronobiologie

Bad Kissingens Wirtschaft ist geprägt von den Themen Gesundheit und Tourismus. Die klassische Industrie findet man in der Kurstadt nicht, allenfalls in Mischformen wie z. B. einer Großbäckerei mit Schichtbetrieb. Sowohl im Gesundheits- als auch im Tourismusbereich tangiert das Thema Chronobiologie Mitarbeiter auf der einen und Kunden, Gäste sowie Patienten auf der anderen Seite.

Im August 2013 wurde auf meine Initiative ein LOI (Letter of Intent) gemeinsam von der Stadt Bad Kissingen, der Staatsbad GmbH, der LMU München sowie Dr. Thomas Kantermann und mir unterschrieben. Ziel war die Unterstützung des gemeinsamen

Vorhabens, das Thema Chronobiologie innerhalb der Stadtgrenzen von Bad Kissingen zu etablieren. Zu Beginn wurden mehrere Treffen von Entscheidungsträgern aus Unternehmen, Kliniken und Bildungseinrichtungen initiiert, aus denen sich dann erste Projektansätze herauskristallisierten, die im Folgenden dargestellt werden.

4.1 Klinik Hescuro

Die Klinik Hescuro mit über 100 Mitarbeitern war, begleitet von dem damaligen Verwaltungsleiter Thom Plögen, von Beginn an Teil des Projektes. Langfristziel war auf der Mitarbeiterseite die Optimierung von Schichtplänen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Reduzierung von Fehlzeiten. Konkret sollte die Erstellung der Schichtpläne bestmöglich an die chronobiologischen Voraussetzungen der Mitarbeiter angepasst werden.

Dies setzte im ersten Schritt eine Chronotypisierung der Mitarbeiter voraus, um im nächsten Schritt einen Abgleich von individuellen chronobiologischen Bedürfnissen mit den Schichtplänen vornehmen zu können. Da Veränderungen nicht über Zwang hervorgerufen werden sollen, war die Chronotypisierung freiwillig.

In diesem ersten Durchlauf nahmen nur wenige Mitarbeiter an der Chronotypisierung teil, insgesamt zu wenige, um auf dieser Grundlage tatsächlich Schichtpläne modifizieren zu können. Dies lässt sich auf eine unzureichende Information der Mitarbeiter über die Maßnahme, die Ziele und das Thema zurückführen. Zwar waren die Mitarbeiter im Vorfeld grob von der Klinik über das Projekt informiert worden, allerdings fehlten das grundsätzliche Bewusstsein für und allgemeine Kenntnisse über Chronobiologie. Zusätzlich war das Projekt „ChronoCity“ in den lokalen Medien bisher nur lückenhaft korrekt wiedergegeben worden. Dies hat zu Vorbehalten geführt, die sachliche Informationen überlagert haben. Ein weiteres Hemmnis war die hohe Auslastung der Klinik, infolge derer das Personal keine Kapazitäten zur Begleitung von Projekten außerhalb des täglichen Betriebs hatte. Für eigenes dem Projekt zugeordnetes Personal wurden keine Mittel zur Verfügung gestellt.

Die ersten Schritte in der Klinik Hescuro haben gezeigt, dass vor jeder Maßnahme eine unternehmensunabhängige Informationsgrundlage für Teilnehmer der Projekte unverzichtbar ist. Denn das Thema Chronobiologie ist so komplex, dass die Information durch die Unternehmen nicht ausreicht, um ein auf Fakten basiertes Bewusstsein zu schaffen. Auf diesen Erfahrungen aufbauend wurde das Projekt optimiert und ein zukünftiges Verfahren entwickelt.

Information als Grundlage für Bewusstseinsbildung

Für das Schaffen einer soliden Informationsgrundlage wurde in der Folge ein mehrstufiges System entwickelt, das zum Zweck der Mitarbeiterinformation branchenübergreifend angewendet werden kann:

(1) Erstellung einer Informationsbroschüre über das Thema „Chronobiologie“

Diese Broschüre soll als valide Informationsgrundlage dienen und neben der Grundlagenvermittlung auf einfache Weise die FAQ bereits im Vorfeld stellen und beantworten. Die Formulierung und Darstellung ist darauf ausgerichtet, Mitarbeitern die Angst vor Veränderung zu nehmen. Die Broschüre kann mit einem Schreiben der Unternehmensführung an alle Mitarbeiter verschickt werden (z. B. mit der Gehaltsabrechnung). Die Broschüre wurde Ende April 2017 im Rahmen der Gesundheitstage Bad Kissingen vorgestellt und soll zukünftig als Informationsgrundlage für die Gäste und Patienten dienen. Speziell für Patienten sollen jedoch erst Konzepte erstellt werden, wenn erste Umsetzungsfolge bei den Mitarbeitern sichtbar sind.

(2) Informationsmeeting mit Multiplikatoren und Meinungsführern

Um Fehlkommunikation vorzubeugen, werden Multiplikatoren und Meinungsführer identifiziert und zu einem Informationsgespräch über die Ziele der Veränderungsmaßnahmen eingeladen. Dies erfolgt in der Regel zwischen zwei bis vier Wochen nach Versenden der Broschüre, die auch als Grundlage für das Meeting dient. Dieses Gespräch ist unabdingbar, um Widerstände zu identifizieren, im Vorfeld weitere Ängste zu nehmen und Falschinformationen zu vermeiden. Eine Einladung zu einer Mitarbeiter-Informationsveranstaltung wird hierbei ebenso thematisiert und ggfs. bereits gemeinsam geplant.

(3) Mitarbeiter-Informationsveranstaltung mit integrierter Chronotypisierung

Dritter Baustein ist eine Mitarbeiter-Informationsveranstaltung. Die Teilnahme sollte auf freiwilliger Basis erfolgen und – als zusätzlicher Anreiz – als Arbeitszeit dargestellt werden. Idee ist es dabei, im Sinne eines „Gebens und Nehmens“, dass das Unternehmen Zeit zur Verfügung stellt, um durch Einsatz der Mitarbeiter, jedoch ohne die Notwendigkeit privater Zeitinvestitionen, eine Optimierung der (Arbeits-)Zeiten zu ermöglichen.

Die Chronotypisierung der Mitarbeiter (Ausfüllen eines Fragebogens) ist Teil der Veranstaltung. Die anonymen Fragebögen sind mit einer laufenden Nummer versehen. Wer aktiv an einer Verbesserung teilnehmen möchte, kann via laufender Nummer eine Zuordnung seines Fragebogens am Informationsabend oder zu einem späteren Zeitpunkt selbst anstoßen. Die Auswertung kann dann in zwei Bereiche unterteilt werden:

- > Anonyme Fragebögen: Hier wird in der Summe die Grundstruktur der Chronotypen aller Mitarbeiter mit dem Ziel analysiert, den Ist-Anteil an Früh-, Normal- und Spättypen mit dem Soll-Anteil zu vergleichen.
- > Personalisierte Fragebögen: Diese werden direkt mit den Einsatzzeiten verglichen, um den Deckungsgrad zu ermitteln. Gespräche in der Folge sollen Möglichkeiten ermitteln, Schichtarbeiten z. B. über Tausch mit anderen Mitarbeitern oder Fix- statt Wechselschichten zu optimieren. Es geht dabei immer um das Machbare und nicht um den Zwang.

Beteiligte an Veränderungsprozessen

Bei der Klinik Hescuro war das Anstoßen des Veränderungsprozesses nur über das Bewusstsein des Verwaltungsleiters möglich. Die Mitarbeiter müssen, ggfs. über die Multiplikatoren, in der Folge in die Vorbereitungen zum Veränderungsprozess miteinbezogen werden, ansonsten zeigt sich auf Basis des Umfangs des Tagesgeschäftes in Verbindung mit mangelnder Information kaum Bereitschaft zur Teilnahme an dem Prozess.

4.2 Jack-Steinberger-Gymnasium

Das Jack-Steinberger-Gymnasium war ebenfalls von Beginn an über den Direktor in das Projekt ChronoCity eingebunden. Das Ziel für das Gymnasium ist ein späterer Schulbeginn zwischen 8:30 und 9:00 Uhr – ein Ansatz der sowohl den Schülern zugutekommen als auch zur Attraktivität von Bad Kissingen für Lehrkräfte und Eltern beitragen soll.

Bad Kissingen ist mit seinem schulischen Angebot als Mittelzentrum im ländlichen Raum ein Anlaufpunkt für Schüler auch aus entfernteren Orten. Dies hat zur Folge, dass bei Planungen zu Veränderungen von Schulbeginnzeiten grundsätzlich auch der öffentliche Nahverkehr mit einbezogen werden muss, was trotz erster Gespräche bisher von dem zuständigen Landrat abgelehnt wurde. Der öffentliche Nahverkehr scheint insbesondere in ländlichen Räumen die größte Hürde darzustellen.

Dennoch hat das Direktorat eigene Maßnahmen ergriffen, um zumindest kleine Schritte in Richtung eines chronobiologisch angepassten zeitgerechteren Schulbeginns zu gehen. So wurde eine Empfehlung an alle Lehrer herausgegeben, Lernzielkontrollen nicht vor 10:00 Uhr stattfinden zu lassen. Inwieweit sich daraus messbare Erfolge ergeben, wird zu einem späteren Zeitpunkt evaluiert werden.

Ebenso wurde auf Basis des Projektes ChronoCity im Jahr 2013 ein P-Seminar¹¹ zum Thema Chronobiologie angeboten, an dem von fast 40 Interessenten schließlich 14 Schüler teilnehmen konnten. Über 600 Schüler wurden im Verlauf dieses Seminars anhand eines Fragebogens chronotypisiert. Das Ergebnis zeigte deutlich, dass die meisten Schüler eher Spättypen sind, was sich mit allen bisherigen Studien deckt. Es hat sich zudem gezeigt, dass alle teilnehmenden Schüler im Laufe des Seminars ein positives Bewusstsein für chronobiologische Anforderungen und mögliche Benachteiligungen durch bestehende Strukturen entwickelt haben. Dies macht deutlich, dass auch einfache Initiativen ausreichen können, um ein Bewusstsein für eine Verbesserung im Sinne der Zeitgerechtigkeit zu schaffen.

Die Erfahrungen aus der Zusammenarbeit mit dem Jack-Steinberger-Gymnasium bestätigen dabei auch die Erkenntnis aus der Klinik Hescuro, dass Veränderungen nur mit einer ausreichenden Informationsgrundlage erfolgen können.

¹¹ Projektseminar für Gymnasiasten vor dem Abitur.

Beteiligte an Veränderungsprozessen

Zentrale Akteure sind hier die Schulgemeinschaft, insbesondere Lehrer und Schüler sowie die Verwaltung. Auch der öffentliche Nahverkehr müsste stärker mit eingebunden werden, wofür jedoch die Unterstützung und das Mitwirken von „Entscheidern“ aus Politik und Nahverkehr nötig wäre. Private Lösungen zu finden, verlangt einen zeitlichen Aufwand, der in Anbetracht der Hürden ohne finanzielles Sponsoring kaum zu meistern ist. Es zeigt sich an diesem Beispiel sehr deutlich, dass auch ein hohes Maß an Information und Bewusstsein innerhalb der Politik herzustellen ist mit dem Ziel, die Grundlagen für eine effektive und gesunde Wissensaufnahme sowie eine (zeit-)gerechte Wissensabgabe (Tests, Schulaufgaben, Prüfungen etc.) zu schaffen.

4.3 St. Elisabeth Klinik / Helios Bad Kissingen

Eines der ersten Projekte, in dem das Thema Chronobiologie innerhalb von Chrono City sichtbar gemacht werden sollte, startete als nichtöffentliches Projekt. Gemeinsam mit einem internationalen Konzern aus dem Bereich der künstlichen Beleuchtung plante die St. Elisabeth Klinik eine Studie, in der festgestellt werden sollte, ob sich ein spezielles Lichtsetting innerhalb der Räumlichkeiten der Wochenbettstation positiv auf Wochenbettdepressionen der Mütter auswirkt. Mit der speziellen Ausstattung von Räumlichkeiten sollte ein Ausgleich zu möglichen negativen Auswirkungen des Kunstlichts und einem fehlenden Naturlichtzugang geschaffen werden, um einen natürlichen Schlaf-Wach-Rhythmus zu unterstützen.

Während der Vorbereitungsphase wechselten die Eigentumsverhältnisse der Klinik, die nun Teil des Helios-Konzerns ist. Nach einer anfänglichen Zusage des Helios-Konzerns, die Studie weiterhin zu unterstützen – auch um die Attraktivität der Geburtsstation des Krankenhauses als Versorger für den gesamten Bad Kissingener Landkreis sowie die Rhön zu festigen – kündigte Helios Anfang 2015 die Schließung der Geburtsstation und damit das Ende des Studienprojektes an. So konnte die Studie, trotz Interventionsversuchen der politischen Ebene, schließlich nicht durchgeführt werden.

Beteiligte an Veränderungsprozessen

Neben der Klinik selbst war hier insbesondere der Konzern aus dem Bereich der künstlichen Beleuchtung ein Hauptakteur, denn die Durchführung aufwendigerer technischer und damit vor allem kostenintensiver Projekte lässt sich nur schwer ohne Sponsoring durchführen. Dazu braucht es Initiatoren und Verantwortliche, die die Suche nach möglichen Sponsoren bzw. Kooperationspartnern übernehmen.

4.4 Staatsbad Bad Kissingen GmbH

Die Hauptaufgabe der Staatsbad Bad Kissingen GmbH ist die Verwaltung der Kuranlagen sowie die Einforderung der Kurtaxe von den örtlichen Kurhaltern (Beherbergungsbetriebe und Kliniken). Seit dem Wechsel des Kurdirektors im Jahr 2013 unterstützt auch die Staatsbad Bad Kissingen GmbH die strategische gesundheitstouristische

Ausrichtung von Bad Kissingen und die Idee von ChronoCity. Obwohl eine touristische Vermarktung von ChronoCity anfänglich nicht geplant war, arbeiteten Vertreter aus Staatsbad, Stadtverwaltung und Wirtschaft in einem 2013 organisierten Strategie-workshop schließlich „Zeit“ als Thema einer möglichen Neupositionierung Bad Kissingens heraus. Über den Claim „Entdecke die Zeit“ sollen Gästen, aber auch Bewohnern Möglichkeiten an die Hand gegeben werden, sich mit dem Thema Zeit auf individuelle Weise auseinanderzusetzen und ein größeres Bewusstsein für das Thema zu erlangen.

Darauf aufbauend wurde im Jahr 2016 zudem ein neues gesundheitstouristisches Konzept entwickelt, das stark auf psychische Gesundheit konzentriert ist. Touristische Konzepte, aber auch Bildungsangebote gehen in diesem Zusammenhang verstärkt auf Zeit, psychische Gesundheit und Chronobiologie ein. Psychische und psychosomatische Krankheiten lassen sich häufig auf Stress und fehlende Zeitgerechtigkeit im Sinne gesunder Arbeitszeiten zurückführen. Eine Sensibilisierung für Chronobiologie sowie chronobiologisch angepasste und individualisierte Angebote und Therapieformen würde daher eine Vielzahl von Behandlungspotenzialen bieten und zusätzlich ein Alleinstellungsmerkmal Bad Kissingens darstellen.

Unabhängig von den Angeboten der Betriebe denkt auch die Staatsbad Bad Kissingen GmbH über Veränderungen wie chronobiologisch optimierte Arbeitszeiten ihrer Mitarbeiter auf Grundlage von Chronotypisierungen oder die chronobiologische Anpassung der Brunnenausschankzeiten der Heilbrunnen nach.

Hemmnisse für den Veränderungsprozess stellen fehlende finanzielle Mittel sowie fehlende Information dar. Eine neue gesundheitstouristische Ausrichtung würde im Rahmen des Gesamtkonzeptes eigene Konzepte zum Thema von den beteiligten Einrichtungen wie Kur- und Beherbergungsbetrieben, Gesundheitseinrichtungen etc. erfordern. Für deren Entwicklung fehlt es jedoch an Wissen, Bereitschaft, Arbeitskapazitäten und finanziellen Anreizen.

Beteiligte an Veränderungsprozessen

Für Veränderungsprozesse aufseiten der Staatsbad Bad Kissingen GmbH bedarf es der Einbindung der Gesellschafter, des Geschäftsführers sowie der Mitarbeiter. Die Gesellschafter der Staatsbad Bad Kissingen GmbH bestehen zu 60% aus dem Freistaat Bayern sowie zu 40% aus der Stadt Bad Kissingen. Somit ist indirekt auch der Freistaat Bayern maßgeblicher Beteiligter an Veränderungsprozessen. Für Veränderungen aufseiten der Protagonisten (Beherbergungsbetriebe etc.) sind die Entscheidungsträger dort maßgeblich an Veränderungsprozessen beteiligt, sowie ggfs. deren Gesellschafter und Mitarbeiter und letztendlich auch deren Gäste.

4.5 Problematiken und Hindernisse

Aus den Bad Kissinger Erfahrungen der letzten drei Jahre haben sich folgende zentrale Themen als größte Herausforderungen für den Anstoß von chronobiologisch optimierten Veränderungsprozessen herauskristallisiert.

> **Information**

Im Kern sind Kenntnisse zu Chronotypen z. B. hinsichtlich der Unterscheidung von „Eulen“ und „Lerchen“ verbreitet. Für die Schwierigkeiten und Chancen, die sich hinter diesen beiden Bezeichnungen verbergen, fehlt es jedoch an Wissen und Bewusstsein. Aufklärung und Information sind daher zentral, um für das Thema sensibilisieren zu können und mögliche Anstöße für Veränderungsprozesse zu geben. Diese sollten auch strategisch in urbane Entwicklungskonzepte integriert sein. Das Feld weiterer Forschungsmöglichkeiten hinsichtlich der Chronobiologie im urbanen Kontext ist sehr groß. Eine stärkere Einbindung des Themas im Bildungsbereich, sowohl in Schulen als auch Universitäten, könnte Informations- und Wissenslücken schließen und Chronobiologie grundsätzlicher als Handlungs- und Forschungsfeld verankern. Zusätzlich würde der Pool der Multiplikatoren auf diese Weise automatisch wachsen.

> **Arbeitskapazität**

Um diesem Informationsbedarf gerecht zu werden, bedarf es entsprechender personeller Ressourcen. Die Erfahrungen aus Bad Kissingen haben gezeigt, dass Zeit und ausreichend finanzielle Mittel nötig wären, um schnelle bzw. sichtbare Erfolge zu erzielen. Diese wären bei einem wenig bekannten und wenig sichtbaren Thema wie der Chronobiologie zur Förderung von Akzeptanz und Beteiligungsbereitschaft besonders wichtig. Obwohl es sich im Kern um langfristige Ansätze handelt (z. B. eine umfassende Anpassung von Arbeitszeiten/-orten), braucht es zu Beginn auch kurzfristig umsetzbare Projekte. Zusätzlich hat die Zusammenarbeit mit Unternehmen und Einrichtungen gezeigt, dass diese selbst bei hohem eigenem Interesse eine fachliche Begleitung benötigen, um Überforderungen zu vermeiden. Langfristig können die Chancen der ChronoCity nur greifen, wenn dem Projekt der entsprechende Wert beigemessen wird und sich dies auch in der Zurverfügungstellung von Arbeitskapazität manifestiert.

> **Finanzielle Mittel**

„Wert beimessen“ gilt auch in finanzieller Sicht. Will man die gegebenen Chancen nutzen, muss ein solches Projekt die finanzielle Ausstattung erhalten, die notwendig ist, um Arbeitskapazität, universitäre Anbindung und Projektmanagement zu finanzieren. Dabei sind die Notwendigkeiten einer finanziellen Ausstattung eines ChronoCity-Projektes wesentlich geringer als für andere, beispielweise bauliche urbane, Projekte. Die internationale Aufmerksamkeit, die das Pilotprojekt in Bad Kissingen erlangt hat, sowie das signalisierte Interesse unterschiedlicher Industriezweige, insbesondere der Gesundheits- und Lichtindustrie, zeigen, dass Chrono City langfristig finanziell tragbar sein könnte, insbesondere wenn sich Interventionen zu einem selbsttragenden Zweig innerhalb einer urbanen Wirtschaftsstruktur entwickeln, an der die Kommune selbst beteiligt sein kann.

> **Politik**

Innerhalb des Pilotprojektes hat es sich gezeigt, dass die Politik (in diesem Fall Kommunalpolitik) einen maßgeblichen Einfluss auf den Erfolg von ChronoCity als urbanes Projekt hat. Besonders deutlich ist dies mit den Veränderungen in der Entscheiderstruktur nach der Kommunalwahl in Bad Kissingen geworden. Auch

hier zeigt sich, dass Information ein entscheidender Faktor bzw. eine wichtige Voraussetzung dafür ist, politische Vertreter für mögliche Veränderungsprozesse sensibilisieren bzw. gewinnen zu können, auch wenn den Veränderungen nach wie vor parteipolitische Grundsätze und starre bürokratische Strukturen entgegenstehen können. Unter anderem aufgrund des Bestehens politischer Hürden wird derzeit (Stand September 2017) eine privat finanzierte Weiterführung des Pilotprojektes in Bad Kissingen in Betracht gezogen.

> **Presse**

Die Erfahrungen aus Bad Kissingen haben gezeigt, dass Berichterstattung und Presse deutlichen Einfluss auf den Erfolg der Projekte haben können. Die überregionale Presse, als erstes das New Yorker Online-Magazin „The Atlantic“, hat bereits in einem sehr frühen Stadium positiv über das Projekt ChronoCity berichtet.¹² Die darauf folgende mediale Aufmerksamkeit hat zum einen den Bekanntheitsgrad von ChronoCity in positiver Weise erhöht. Auf der anderen Seite wurde eine hohe Erwartungshaltung aufgebaut, die zeitlichen Druck erzeugte, wodurch das langfristig angelegte Projekt extern unter Beschleunigungsdruck geriet. Dies hat einer soliden Entwicklung auf Basis der zur Verfügung stehenden Arbeitskapazitäten eher geschadet. Zusätzlich steht die überregionale Presse dem Projekt zwar positiv gegenüber, die eher negative Berichterstattung der lokalen Presse hat jedoch zu Vorbehalten der Bad Kissinger gegenüber dem Projekt geführt, was seine erfolgreiche Umsetzung wiederum gehemmt hat.

4.6 Schlussfolgerung aus den Erfahrungen

„Der Mensch muss sehen, was er glauben soll!“ Mit diesem Satz lässt sich die Schlussfolgerung zusammenfassen. Es ist davon auszugehen, dass ein erfolgreicher Abschluss des bereits genannten Studienprojektes am St. Elisabeth Krankenhaus ChronoCity durch Sichtbar- und Greifbarmachung der Veränderungen und Möglichkeiten einen wichtigen Impuls gegeben und die Akzeptanz in der Bevölkerung erhöht hätte. Chronobiologie sichtbar zu machen, ist für das Projekt ChronoCity von entscheidender Bedeutung. Sichtbarkeit mit Information zu verbinden, erscheint als logische Konsequenz für die Fortführung des Projektes. Hieraus wiederum lässt sich subsumieren, dass es im Kern darum geht, Information zum Teil des sichtbaren Erfolges zu machen. Auch wenn ChronoCity selbst als langfristiges Projekt ausgelegt ist, sollte es nicht zu lange auf einer rein theoretischen Ebene behandelt und kommuniziert werden, sondern früh praktisch spürbare Veränderungen zumindest ansatzweise anstoßen. Dazu muss frühzeitig über Projekte informiert werden, auch um kurzfristig sichtbare Erfolge aufzeigen zu können. Chronobiologie und Zeitgerechtigkeit haben gemeinsam, dass sie zunächst nicht greifbar erscheinen. Je stärker ein Projekt jedoch von Erfolgen abhängig ist, desto schneller muss es greif- und erlebbar gemacht werden. Hier sollten schon zu Beginn die politischen Entwicklungsoptionen mit einbezogen werden, denn ein Wechsel von Entscheidungs- und Entscheiderstrukturen kann zu einem plötzlichen Bremsen oder zum Ende eines Projektes führen. So kann es von Vorteil sein, rechtzeitig den Ausstieg aus kommunalen Entscheidungsstrukturen zu planen, um in

¹² <http://www.chronocollege.de/the-atlanticnew-york-05-02-2014/> (16.01.2018).

privatwirtschaftlichem Umfeld weiter agieren zu können. Für ChronoCity wird dieser Ansatz nun im Rahmen des Projektes ChronoCollege® verfolgt. Idealziel sollte es jedoch weiterhin sein, durch eine Stärkung des chronobiologischen Bewusstseins und das Aufzeigen von möglichen Handlungsbedarfen und Handlungsoptionen chronobiologische Optimierung als öffentliche Aufgabe zukünftig stärker in Politik und Planung zu verankern.

4.7 Weitere Schritte

Es wurde bereits festgestellt, dass Information eine wichtige Grundlage für ein komplexes Projekt wie ChronoCity darstellt. Dabei hat sich gezeigt, dass (neben fehlenden Informationen) die bisher bestehenden Informationsressourcen zum Thema Chronobiologie zu wissenschaftslastig aufbereitet und für viele Interessierte und Entscheider nicht gut nachvollziehbar sind. Aus dem Pilotprojekt ChronoCity, das nur noch bedingt in seiner ursprünglichen Form weitergeführt wird, wurde daher gemeinsam mit der Universität Lübeck die Idee für ein Zentrum für angewandte Humanchronobiologie entwickelt. Neben der Forschung soll vor allem die Wissensvermittlung an die Entscheider im Mittelpunkt eines neu zu gründenden Zentrums für angewandte Humanchronobiologie (ChronoCampus®) sowie einer in Bad Kissingen anzusiedelnder Akademie (ChronoCollege®) (s. Abbildung 4) stehen. Seminare, Workshops und zertifizierte Lehrgänge sowie Veranstaltungen und Kongresse rund um das Thema sollen dem Informationsdefizit entgegenwirken.

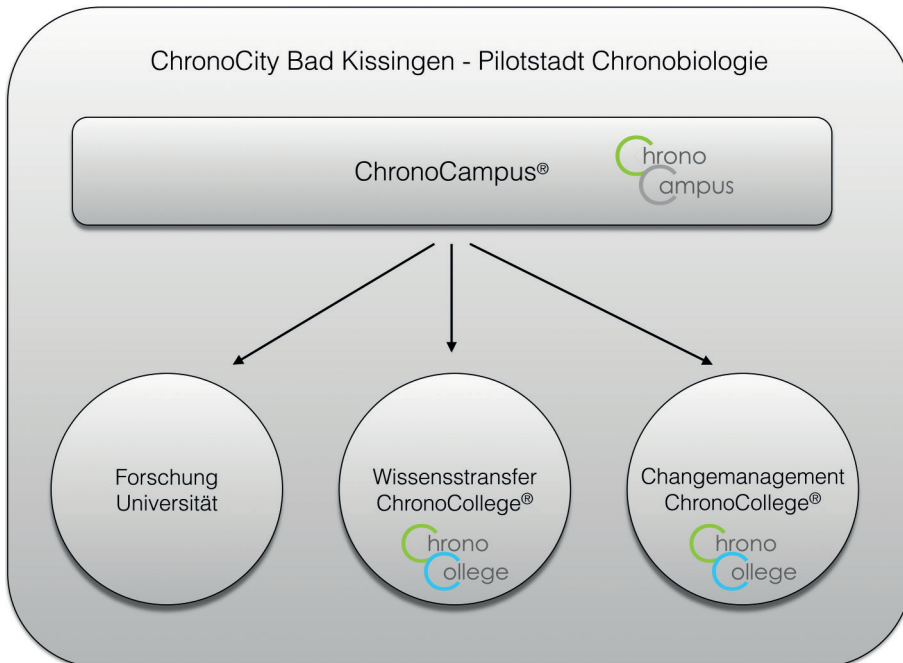


Abb. 4: Bereiche des ChronoCampus Bad Kissingen / Quelle: Eigene Darstellung, Wieden

Im Juli 2016 wurde daher ein Letter of Intent von der Stadt Bad Kissingen und der Universität zu Lübeck unterschrieben, um dieses Projekt in den kommenden drei Jahren voranzutreiben. Ein wichtiger Schritt war hierbei die Trennung von Wirtschaftsförderung und Projektleitung zum 01.01.2017. Die Projektleitung wird seitdem privat finanziert und soll mit der zukünftigen Wirtschaftsförderung zusammenarbeiten, um die Finanzierung von ChronoCampus / ChronoCollege® zu realisieren. Die hierdurch ermöglichte personelle und organisatorische Grundstruktur (Professur mit Ausstattung) wird dann im weiteren Verlauf die Aufbau- und Ablauforganisation für das Zentrum und die angeschlossene Akademie erarbeiten und aufbauen. Dies beinhaltet auch, Partner für Forschung und praktische Anwendung zu gewinnen, was vor allem über die Akademie selbst erfolgen soll. Deren Angebot richtet sich an Akteure und Entscheider aus der Wirtschaft, der Bildung, des Gesundheitswesens, der Architektur und der Politik. Langfristig mündet dies in ein sogenanntes revolvinges System, in dem die Themen der Akademie von den Forschungsergebnissen profitieren, die zusammen mit den Partnern (z. B. Hotels, Unternehmen, Kliniken) erarbeitet werden. Ende April 2017 wurde als erster Output das Wissens-Online-Portal „www.chronocollege.de“ zusammen mit einer Broschüre veröffentlicht. Information sichtbar zu machen, ist also das Kernziel der nächsten Schritte.

5 Fazit

Für ein Projekt wie ChronoCity gibt es derzeit keine Blaupause oder eine Benchmark. Es ist ein „First-Mover“-Projekt mit allen dazugehörigen Chancen und Risiken.

Die Chronobiologie bietet in besonderer Weise eine ganzheitliche Grundlage neuer Betrachtungsweisen von Stadt und Gesundheit, da sie alle Menschen rund um die Uhr betrifft. Sie verinnerlicht damit den Begriff der „Zeitgerechtigkeit“ wie kaum eine andere Wissenschaft. Denn Ziel einer chronobiologisch optimierten Stadt ist es im Kern, unter Berücksichtigung und Aufrechterhaltung ihrer komplexen Funktionsweise, der Mehrheit der Menschen ein gesundes Leben nach der inneren Uhr und synchron zu ihren natürlichen Rhythmen zu ermöglichen. Hierzu, und dies zeigt das Projekt ChronoCity bisher deutlich, fehlt es Stadtplanern, Architekten und Politikern derzeit an Wissen, um Bewusstsein und Verständnis für die Wichtigkeit chronobiologisch optimierter Ansätze und Veränderungen zu entwickeln.

Dabei mag für die Zukunft die Tatsache unterstützend wirken, dass das lange Zeit von der Schulmedizin geprägte Gesundheitswesen zunehmend auch komplementärmedizinische Ansätze berücksichtigt, führte doch die Chronobiologie bisher ein Zwitterleben. Sie ist zwar in der Schulmedizin angesiedelt, wurde jedoch von ihr in den letzten Jahrzehnten eher mit wenig Aufmerksamkeit bedacht. Ein Schulterchluss zur Komplementärmedizin, der sie thematisch näherliegen würde, hätte jedoch die Gefahr beinhaltet, ihre Seriosität und Forschungsmöglichkeiten zu verlieren.

Der 2017 verliehene Nobelpreis für drei Chronobiologen zeigt, dass das Projekt ChronoCity seiner Zeit voraus war und ist. Mit der Preisvergabe ist die Grundlage dafür gelegt, dass diese Wissenschaft auch in der Öffentlichkeit akzeptiert wird. Denn vor weiterem Handeln steht das Bewusstsein um die Frage:

Wie ticke ich eigentlich?

Mit der Entwicklung dieses Bewusstseins wäre der Weg frei, dass Bewohner hier auch in Bezug auf die Chronobiologie im Sinne eines „Open Source“-Projektes als nächsten Step eigene Wege gehen, um Stadt in einer selbstbestimmten und autonomen Weise zu gestalten, aber auch, um eigene Entscheidungs- und Gestaltungsfreiräume im Rahmen städtischer Gesundheitsfragen zu schaffen bzw. zu nutzen. Dies zeigt, dass zunehmend die Notwendigkeit erkannt wird – von der Stadtbevölkerung selbst, aber auch von den Planungsdisziplinen – ganzheitliche und nachhaltige Gesundheit zu einem strategischen Ansatz innerhalb urbaner Entwicklungen zu machen. Fragestellungen rund um die innere Uhr werden hier einen zentralen Platz einnehmen. Neben den positiven gesundheitlichen Effekten kann das Alleinstellungsmerkmal „ChronoCity“, aus einer Stadtmarketingperspektive betrachtet, eine wichtige Chance insbesondere für mittlere bis kleinere Städte sein, sich neu und stärker zu positionieren. Zudem zeigt die mediale Aufmerksamkeit, die das Projekt ChronoCity erhalten hat, dass es ein breites öffentliches Interesse an dem Thema gibt.

Dies alles lässt mich zuversichtlich sein, dass ChronoCity in einer optimierten Form weitergeführt werden wird. Der ChronoCampus als Wissens- und Bewusstseins-Nucleus kann hierfür die Grundlage bilden.

Literatur

- Badura, B.; Ducki, A.; Schröder, H.; Klose, J.; Meyer, M. (2012): Fehlzeiten-Report 2012. https://www.wido.de/fileadmin/wido/downloads/pdf_praevention/wido_pra_abstracts_fzr12_0812.pdf (29.05.2017).
- BAuA – Bundesamt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (Hrsg.) (2010): Wohlbefinden im Büro. https://www.baua.de/DE/Angebote/Publikationen/Praxis/A11.pdf?__blob=publicationFile (29.05.2017).
- BAuA – Bundesamt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (Hrsg.) (2011): ASR A3.4 Beleuchtung: Technische Regel für Arbeitsstätten. https://www.baua.de/DE/Angebote/Rechtstexte-und-Technische-Regeln/Regelwerk/ASR/pdf/ASR-A3-4.pdf?__blob=publicationFile (29.05.2017).
- BiB – Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (Hrsg.) (2016): Pendler brauchen für den Weg zur Arbeit immer länger. http://www.bib-demografie.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Download/Grafik_des_Monats/2016_02_laengere_pendelzeiten.pdf?__blob=publicationFile&v=4 (29.05.2017).
- DAK-Gesundheit (Hrsg.) (2017): DAK-Gesundheitsreport 2017. <https://www.dak.de/dak/download/gesundheitsreport-2017-gekuerzte-fassung-1885758.pdf> (24.05.2017).
- Förderungsgemeinschaft Gutes Licht (Hrsg.) (2017): licht.wissen 19, Wirkung des Lichts auf Menschen. <http://www.licht.de> (14.03.2018).
- Glaeser, E. (2011): Triumph of the city: How our greatest invention makes us richer, smarter, greener, healthier, and happier. London.
- Hafner, M.; Stepanek, M.; Troxel, W. M. (2017): Later school start times in the U.S. An economic analysis, RAND Corporation. https://www.rand.org/pubs/research_reports/RR2109.html (13.03.2018).
- Halberg, F.; Stephens, A. N. (1959): Susceptibility to ouabain and physiologic circadian periodicity. In: Proc. Minn. Acad. Sci. (27), 139-143. <https://www.wissen.de/video/zeitlos-das-experiment> (16.01.2018)
- Interferenz Lichtsysteme GmbH (Hrsg.) (o. J.): Das Solatube Tageslichtsystem. www.interferenz.de. (16.01.2018).
- Kalmbach, D. A.; Schneider, L. D.; Cheung, J.; Bertrand, S. J.; Kariharan, T.; Pack, A. I.; Gehrman, P. R. (2017): Genetic Basis of Chronotype in Humans: Insights From Three Landmark GWAS. In: Sleep. 40 (2). doi: 10.1093/sleep/zsw048.

- Kanarische Treuhand S.L (Hrsg.) (o. J.): Kinder und das Bildungssystem in Spanien. <http://www.spanienberater.com/Spanien-Information/Kinder-und-Ausbildung/kinder-und-ausbildung.html> (29.05.2017).
- Lack, L. C.; Wright, H. R. (2007): Chronobiology of sleep in humans. In: Cellular and Molecular Life Sciences 64 (10), 1205-1215.
- Lévi, F. A.; Zidani, R.; Misset, J.-L. (1997): Randomised multicentre trial of chronotherapy with oxalipatin, fluorouracil, and folinic acid in metastatic colorectal cancer. In: The Lancet 350 (9079), 681-686.
- Ludwig-Maximilians-Universität München (2017): Munich ChronoType Questionnaire. <https://www.euclock.org/> (15.04.2017).
- Nobel Media AB (ed.) (2018): The Nobel Prize in Physiology or Medicine 2017. Jeffrey C. Hall, Michael Rosbash, Michael W. Young. Press Release. https://www.nobelprize.org/nobel_prizes/medicine/laureates/2017/press.html (14.03.2018).
- Roenneberg, T. (2012): Five myths about sleep. https://www.washingtonpost.com/opinions/five-myths-about-sleep/2012/11/21/4e1c9f44-3273-11e2-bb9b-288a310849ee_story.html?utm_term=.cbf1f8992ccd (24.05.2017).
- Roenneberg, T.; Allebrandt, K. V.; Mewro, M.; Vetter, C. (2012): Social Jetlag and Obesity. In: Current Biology 22, 939-943.
- Roenneberg, T.; Kuehne, T.; Pramstaller, P. P.; Ricken, P.; Havel, M.; Guth, A.; Mewro, M. (2004): A marker for the end of adolescence. In: Current Biology 14 (24), R1038-R1039.
- Roenneberg, T.; Wirz-Justice, A.; Mewro, M. (2003): Life between clocks: Daily temporal patterns of human chronotypes. In: Journal of Biological Rhythms 18 (1), 80-90.
- Schindler, M. (2017): IBM schafft Homeoffice ab. <http://www.silicon.de/41640402/ibm-schafft-homeoffice-ab/> (29.05.2017).
- Spork, P. (1996): Ärzte und Pharmakologen entdecken die Therapie nach der Uhr, die Chronotherapie. Viele Studien zeigen, daß sich auch Krankheiten nach der Tageszeit richten. In: Die Zeit (49), 29.11.1996. <http://www.zeit.de/1996/49/chrono.txt.19961129.xml> (14.03.2018).
- Stangl Linz, W. (2018): Chronobiologie. <http://lexikon.stangl.eu/13781/chronobiologie/> (14.03.2017).
- Tonetti, L.; Natale, V.; Randler, C. (2015): Association between circadian preference and academic achievement: A systematic review and meta-analysis. In: Chronobiology International, 32 (6), 792-801.
- Ver.di (Hrsg.) (2016): Arbeitszeit und Belastung. Eine Sonderauswertung auf Basis des DGB-Index Gute Arbeit 2014/15 für den Dienstleistungssektor. <https://innovation-gute-arbeit.verdi.de/++file++5853d9ad24ac06031e280c59/download/Studie%20Arbeitszeit%20und%20Belastung.pdf> (29.05.2017).
- Wieden, M. (2012): Liquid Work: Arbeiten 3.0. Wiesbaden.
- Wieden, M. (2016): Chronobiologie im Personalmanagement. Wiesbaden.
- Wieden, M. (2017): ChronoCollege: Wissen um die innere Uhr. <http://www.chronocollege.de> (16.01.2018).
- Wikimedia Foundation Inc. (Hrsg.) (2017): Schulsystem im Vereinigten Königreich. https://de.wikipedia.org/wiki/Schulsystem_im_Vereinigten_Königreich (29.05.2017).
- Wittmann, M.; Dinich, J.; Mewro, M.; Roenneberg, T. (2006): Social jetlag: misalignment of biological and social time. In: Chronobiology International 23 (1-2), 497-509.
- Schmidt-Voigt, N. (o. J.): Das Pareto Prinzip oder die "80/20 Regel". <http://www.pareto-prinzip.net/> (16.01.2018).
- Zerbini, G. (2017): Conflicted clocks: social jetlag, entrainment and the role of chronotype: From physiology to academic performance; from students to working adults. Groningen.

Autoren

Michael Wieden (*1966), Betriebswirt (IHK), Unternehmensberater, ehem. Wirtschaftsförderer der Stadt Bad Kissingen, Initiator des Projektes ChronoCity – Pilotstadt Chronobiologie, Autor mehrerer Bücher zum Thema Mobile Arbeitsformen und Chronobiologie im Personalmanagement. Aktuell hält er u. a. Vorträge zu den Themen Mobile Arbeitsformen und Chronobiologie.

*Charlotte Weber (*1991), B. Sc. Urbanistik, Studentin im Master-Studiengang Stadt- und Regionalplanung und studentische Mitarbeiterin am Institut für Stadt- und Regionalplanung an der TU Berlin (FG Stadt- und Regionalökonomie). Derzeitige Arbeitsschwerpunkte: Zeitstrukturen/Zeitpolitik, Nacht und urbane Gerechtigkeitsfragen.*



Thomas Pohl

REGIONALISIERUNG ZEIT-RÄUMLICHER STADTSTRUKTUREN

Gliederung

- 1 Einführung
- 2 Zugänge zur Analyse städtischer Zeit-Raum-Arrangements
- 3 Das Chronotop als Zone ähnlicher Funktion, ähnlicher Aktivitätszeit, ähnlicher Zugänglichkeit und ähnlichen Tempos
- 4 Indikatoren zeit-räumlicher Differenzierung und ihre empirische Erfassung
- 5 Regionalisierung städtischer Chronotope
- 6 Fazit und Ausblick

Literatur

Kurzfassung

Das planerische Ziel der Herstellung von Zeitgerechtigkeit setzt voraus, potenzielle zeit-räumliche Konflikte im Stadtraum zwischen verschiedenen Nutzergruppen erkennen und lokalisieren zu können. Ausgehend von klassischen zeitsoziologischen und zeitgeographischen Ansätzen werden im Beitrag vier zentrale Dimensionen herausgearbeitet, die für die zeit-räumliche Differenzierung von Städten bedeutsam sind. Dies sind:

- > Die funktionale Beschaffenheit eines Chronotops, die maßgeblich für seinen Rhythmus und damit auch für typisch auftretende Nutzungskonflikte ist
- > Die Ausdehnung von Aktivitätszeiten, die durch eine zunehmende Belebung bestimmter Chronotope in den Abendstunden konfliktiv verlaufen kann
- > Die Zugänglichkeit eines Chronotops, welche in Abhängigkeit von der Kapitalverfügbarkeit sowie der individuellen Wohnlage für bestimmte Bevölkerungsgruppen nicht immer uneingeschränkt gewährleistet ist
- > Das Tempo, wobei neben der Frage nach dem Umgang mit dem dominanten Beschleunigungsdruck im Stadtraum auch Zonen der Entschleunigung zu finden sind, die unter dem Gesichtspunkt des Stressausgleichs als besonders schützenswert verstanden werden können.

Im Anschluss an die theoretische Herleitung dieser Handlungsfelder werden Methoden zur Erhebung geeigneter Indikatoren anhand von Beispielen vorgestellt und diskutiert. Der Beitrag schließt mit der Regionalisierung zeit-räumlicher Stadtstrukturen in Form idealtypischer Chronotope und einer Diskussion zeit-räumlicher Konfliktkonstellationen, die aktuell Regulationsbedarfe erkennen lassen.

Schlüsselwörter

Städtische Teilräume – Zeitstrukturen – Chronotop – Rhythmus – Zugänglichkeit – Tempo

Regionalisation of temporal-spatial urban structures

Extended summary

To pursue the aim of creating temporal justice it is necessary to be able to identify and localise temporal-spatial conflicts between various user groups in urban space. Spatial disparities have consequences for the participation of all urban dwellers in urban infrastructures and access to educational and cultural institutions, and are thus equally relevant issues of justice.

This paper develops a conceptual approach for the analysis of spatial-temporal structures in cities based on foundations from time geography and time sociology. This enables a more thorough understanding of the reasons for current socio-spatial disparities within cities, and also contributes to policy and planning discussions on the significance of everyday temporal structures for urban and regional planning.

Based on classic approaches from time sociology and time geography, the paper presents and discusses four central dimensions that are significant for temporal-spatial differentiation in cities. These are:

- > The functional characteristics of a chronotope, which are decisive for its rhythm and thus also for typical conflicts of use
- > The extension of times of activity, which can involve conflict due to the increased liveliness of certain chronotopes in the evenings
- > The accessibility of a chronotope, which may be restricted dependent on the available capital or individual residential location of certain population groups
- > The speed, whereby here the issue is not only dealing with the prevalent pressure for speed but also with finding zones of deceleration in urban space that counterbalance stress and can thus be viewed as particularly worthy of protection.

Following the theoretical presentation of these fields, attention turns to a discussion of the methodology for collecting appropriate indicators, using examples. A regionalisation of temporal-spatial urban structures (chronotopes) is subsequently undertaken and shows that different temporal-spatial constellations of conflict dominate in different sub-districts depending on the times of activity, rhythm, accessibility and speed that characterise the specific neighbourhood. This enables a recognition of the need for time-policy regulation:

Thus in the urban *Central Business Districts* it is possible to witness an extension of activity times and opening hours, both in the evenings and at weekends (e.g. reduced restrictions on Sunday trading). These central districts of the city are also affected by

the increasing pressure for acceleration. Access to *commercial districts* usually located on the edges of urban areas often requires automobility as a precondition of access for users. This type of chronotope is also affected by temporal extensions caused by the longer opening hours of retail facilities. This can cause conflicts due to longer working hours in the retail sector.

In contrast, it is only possible to detect a low level of pressure for temporal extensions in the peripheral, often suburban districts of the cities, which are primarily characterised by housing. These *residential areas* display a clear rhythm with different day-time and night-time populations and largely collectively shared activity hours. However, here accessibility for people without cars can also be difficult due to the lower spatial coverage of public transport. These neighbourhoods threaten to become 'spatial traps', particularly for older and less mobile residents. Urban *mixed-used areas* display polyrhythmic activities determined by the diverse activities of different user groups. This is linked to a decline in the limits put on activity times and increased pressure for temporal extension in these chronotopes, arising from a growth in evening-time leisure usage and the associated economic-profit interests. Urban *nightlife and entertainment districts* where leisure and tourism dominate over other functions are under even greater pressure.

The paper investigates the issue of achieving a 'liveable city for all', which requires a temporal policy that balances the various interests. It is necessary to take into account the accessibility of relevant infrastructures in a functionally differentiated space, the need for urban life and culture, but also for quiet and relaxation. A regionalisation of temporal-spatial urban structures can aid understanding of existing fields of conflict.

Keywords

Urban sub-districts – time structures – chronotope – rhythm – accessibility – pace

1 Einführung

Alle Aktivitäten sind in räumliche sowie zeitliche Kontexte eingebettet. Raum und Zeit bilden die Rahmung der alltäglichen Erfahrungs- und Lebenswelt jedes Einzelnen. Während räumliche Strukturen mit dem Methodenset der Geographie sowie der raumorientierten sozialwissenschaftlichen Forschung erfasst und beschrieben werden können (vgl. Verfahren wie Nutzungskartierungen oder laufende Sozialraumbesichtigungen vieler Großstädte), sind systematische empirische Verfahren zur Messung zeitlicher Strukturen weit weniger ausgearbeitet. Gerade in Städten nehmen aber nicht nur die räumlichen Nutzungskonflikte zu, wobei die derzeitige Debatte um Gentrifizierung und „bezahlbares Wohnen“ zu den prominentesten Beispielen zu rechnen sein dürfte. Auch und gerade Konflikte um die Nutzung des Raums zu bestimmten Zeiten scheinen mit Blick auf die Pluralisierung urbaner Lebensstil- sowie Nutzergruppen mit sehr verschiedenen Alltagsroutinen von wachsender Bedeutung zu sein. Zudem lassen gerade in jüngster Zeit planerisch beförderte Stadtmarketingmaßnahmen wie die Eventisierung bzw. Festivalisierung oder auch die zunehmende „Touristification“ (das heißt die Inwertsetzung urbaner Destinationen für den Tourismus) einen beachtlichen zeitpolitischen Regulationsbedarf erkennen.

Die angesprochenen Entwicklungen im Stadtraum bleiben nicht ohne Folgen für die Teilhabe verschiedener Nutzergruppen an städtischen Qualitäten (Infrastrukturen, Zugang zu Bildungs- und Kultureinrichtungen etc.) und sprechen somit auch Gerechtigkeitsfragen an. Über sozioökonomische Aspekte der Wohnstandortwahl hinaus scheint, neben dem Bedürfnis nach Ruhe, auch das genaue Gegenteil, der Wunsch nach einem urbanen und „lebhaften“ Lebensumfeld das Wachstum vieler Großstädte zu beeinflussen. Die Stadt als 24/7-aktiver Sehnsuchts- und Erlebnisort kann mit der bekannten Textzeile Frank Sinatras „I want to wake up in a city that never sleeps“ illustriert werden. Dennoch dürfte in der Alltagspraxis neuer Urbaniten nicht das Erdulden einer rund um die Uhr stattfindenden Lärmbelastung dem Wohnideal entsprechen, sondern das Bedürfnis nach Ruhezeiten und Ruhezeiten ebenso einen Stellenwert haben. Dass die Chance zur Verwirklichung all dieser unterschiedlichen Bedürfnisse über den Stadtraum in Abhängigkeit von der individuellen Wohnlage und der aktionsräumlichen Reichweite sehr verschieden ausgeprägt ist, unterstreicht die damit verbundene Frage nach Zeitgerechtigkeit in Städten.¹

Bereits aus diesen einleitenden Überlegungen wird der Bedarf eines Analyserahmens für zeit-räumliche Strukturen in Städten deutlich. Weiterhin ist eine terminologische Klärung erforderlich, um die unterschiedlichen Raum-Zeit-Arrangements innerhalb der Städte beschreiben zu können. Hierzu wird ausgehend von theoretischen Zugängen der Zeitgeographie (Hägerstrand 1970, Crang 2001) sowie -soziologie die Bedeutung unterschiedlicher Zeitstrukturen für verschiedene städtische Teilräume und ihre Nutzergruppen diskutiert. Basis dieses Arbeitsschrittes ist die Reflexion klassischer sowie jüngerer zeitgeographischer sowie zeitsoziologischer Literatur, die auf die angesprochenen Perspektiven einer angewandten Stadtforschung bezogen werden kann. Anschließend werden zentrale Dimensionen herausgearbeitet, die für die planerische Erfassung verschiedener Zeit-Räume in der Stadt von Bedeutung sind. Der Beitrag schließt mit einer Diskussion der Möglichkeiten zur Erfassung sowie zur Regionalisierung von Zeitstrukturen in städtischen Teilräumen anhand verschiedener Beispiele aus Hamburg. Ziel ist es, einen konzeptionellen Beitrag zur Erfassung von Temporalstrukturen in Städten zu leisten und die Dimension „Zeit“ für stadt- und regionalplanerische Fragestellungen anschlussfähig zu machen sowie potenzielle Konfliktfelder zu benennen.

2 Zugänge zur Analyse städtischer Zeit-Raum-Arrangements

All forms of collective behaviour are in one way or another adaptive to time and hence may be measured on the temporal dimension. Space and time are separable from one another only in abstraction. [...] A temporal pattern is implicit in each and every spatial pattern.

(Hawley 1950: 288)

¹ Zeitgerechtigkeit wird in diesem Beitrag in erster Linie als Verteilungsgerechtigkeit verstanden. Zur Diskussion des Begriffs der Zeitgerechtigkeit vgl. den Beitrag von Henckel/Kramer in diesem Band.

Der Humanökologe Amos Hawley war wohl der erste Stadtforscher, der sich intensiv mit der Bedeutung von Zeitstrukturen in Städten für die funktionale sowie soziale Differenzierung beschäftigt hat. Für Hawley sind die *Synchronisation* von Aktivitäten, der *Rhythmus* sowie das *Tempo* die zentralen Organisationskriterien menschlicher Vergesellschaftung und somit auch entscheidend für die dominante Funktion eines städtischen Teilraumes. Wie das einleitende Zitat deutlich macht, versteht er Zeit- und Raumstrukturen als untrennbar miteinander verbunden.

In der Moderne, die durch eine stetig zunehmende Arbeitsteilung gekennzeichnet ist, ist Hawley zufolge eine Ausdifferenzierung von Zeit-Raum-Arrangements im Stadt- raum – und auch infolge der räumlichen sowie zeitlichen Segregation – zu beobachten. Ursache für diese Entwicklung ist, dass auf Kopräsenz von Individuen beruhende Beziehungen (bei Hawley als „kommensalistische Beziehungen“ bezeichnet) in stark arbeitsteiligen Gesellschaften mehr und mehr durch symbiotische Beziehungen abgelöst werden. Während kommensalistische Beziehungen der Synchronisierung von Aktivitäten bedürfen, weisen arbeitsteilige Prozesse einen stärker symbiotischen Charakter auf, was bedeutet, dass die am Produktionsprozess Beteiligten zwar ihre Aktivitäten zeitlich koordinieren, diese Koordination aber nicht unbedingt einer Anwesenheit zur gleichen Zeit am selben Ort bedarf (Hawley 1950: 292).

Stark arbeitsteilige Gesellschaften neigen somit zur zeitlichen Desynchronisation von Aktivitäten. Da der Grad der Arbeitsteilung eine Funktion der Größe einer Stadt ist, wird mit zunehmender zeitlicher Desynchronisation auch der Rhythmus städtischer Teilräume umso komplexer, je größer die Stadt insgesamt ist (ebd.: 305).² In kleineren Städten sind die Zeiten vergleichsweise synchroner aufeinander abgestimmt als in großen Städten, zudem ist der Rhythmus stärker auf die Tagstunden konzentriert. Insbesondere die Nachtzeit, die im Gegensatz zur städtischen Industriegesellschaft in vor-modernen und damit schwerpunktmäßig auf kommensalistischen Beziehungen beruhenden Gesellschaften allein der Erholung dient, erfährt Hawley zufolge in komplexeren Gesellschaften (und dort insbesondere in den Metropolen) eine Aktivitätszunahme.

Technische Voraussetzung zur Kolonisation der Nacht ist indes das elektrische Licht; mit der Erfindung der elektrischen Beleuchtung wurde die Ausdehnung der Aktivitätszeiten auf die Nachtstunden erst möglich. Funktional ging die zeitliche Kolonisierung der Nachtzeiten mit der Angebotsausweitung der Freizeit- bzw. Vergnügungsindustrie einher (ebd.: 305). Hieraus folgt, dass der dominante natürliche Rhythmus, der durch den Wechsel von Tag und Nacht bis zu Beginn der Moderne vorgegeben wurde, an Bedeutung verliert (siehe hierzu auch den Beitrag von Henckel/Weber in diesem Band). Dies führt vor allem in den späten Nachmittags- sowie den Abendstunden zu einer Überlagerung vielfältiger Aktivitätsrhythmen. Augenscheinlich weisen die funktional vielfältigeren Teile der Stadt komplexere Rhythmen auf als Gebiete mit homogeneren Nutzergruppen und einer tendenziell größeren Synchronisation. Zusätzlich zu den Tagesrhythmen erfahren auch wochen- sowie jahreszeitliche Rhythmen eine Komplexitätssteigerung.

2 Bereits 1893 beschrieb Durkheim in „De la division du travail social“, dass mit zunehmender Größe und Dichte einer Gesellschaft die organische Solidarität – und damit die Arbeitsteilung – zunimmt, um Konkurrenzdruck zu vermeiden.

Neben den Trends der zunehmenden Asynchronisation von Aktivitäten und hieraus folgend der Überlagerung tageszeitlicher Aktivitätsrhythmen ist für Hawley eine allgemeine Zunahme des *Tempo* ein Wesensmerkmal der modernen Gesellschaft. Diese Beschleunigung ist dabei vor allem als Folge der zunehmenden gesellschaftlichen Arbeitsteilung sowie der Technologieentwicklung zu verstehen. Insbesondere Innovationen auf dem Transportsektor sowie auf dem Gebiet der Telekommunikation erscheinen in dieser Hinsicht bedeutsam. Im Zuge der fortschreitenden Etablierung dieser neuen Technologien verändern sich nicht nur die Arbeitswelten, sondern auch die zwischenmenschlichen Beziehungen insgesamt. Die Kommunikationsnetzwerke sowie die Transportwege, die für Hawley ein Motor der gesellschaftlichen Beschleunigung sind, laufen in den Zentren der Metropolen zusammen. Dies hat eine interne temporale Differenzierung des städtischen Raumes zur Folge: „The tempo of life is quicker in the community center than in the outlying area“ (ebd.: 306).

Die von Hawley bereits kurz nach Ende des Zweiten Weltkriegs verfassten Überlegungen zur zeit-räumlichen Differenzierung in Städten sind nicht zuletzt deshalb bemerkenswert, weil rückblickend die 1950er Jahre als eher ruhig und gemächlich erscheinen dürften. Ob die Tendenz gesellschaftlicher Beschleunigung als Kerncharakteristikum der Spätmoderne interpretiert werden sollte, so wie Rosa (2005) dies vorgeschlagen hat, scheint mit Blick auf die Ausführungen Hawleys zumindest zweifelhaft. Die von Hawley beschriebenen sozial-zeitlichen Strukturen der städtischen Gesellschaft sind allerdings weder von ihm selbst, noch von seinen Schülern in ein empirisches Erkenntnisprogramm überführt worden. Somit blieb auch die planungspraktische Bedeutung dieses Ansatzes überschaubar.

Erst ab den 1970er Jahren wurde mit der Zeitgeographie der sogenannten „Lund-Schule“ ein Ansatz entwickelt, mit dem zumindest der Anspruch verfolgt wurde, einen Beitrag zur räumlichen Planung leisten zu wollen. Der Grundgedanke dieser Perspektive baut darauf auf, dass einerseits die räumliche Verteilung relevanter Infrastrukturen sowie andererseits die Eingebundenheit der Individuen in alltägliche Routinen und Verpflichtungen die individuellen Freiheitsgrade möglicher Aktivitäten im Stadtraum limitieren (vgl. Hägerstrand 1970). Wechselseitig werden den unterschiedlichen städtischen Teilräumen durch die in ihnen vorrangig ausgeübten Aktivitäten Funktionen zugeschrieben, was etwa in Begriffen wie „Wohngebiet“ oder „Gewerbegebiet“ zum Ausdruck kommt. Mit diesen örtlichen Bedeutungszuschreibungen sind nicht nur die taktgebenden dominanten räumlichen Infrastrukturen angesprochen (sogenannte „pacemaker“ – s. Hägerstrand 1982), sondern auch Vorstellungen von zeitlichen Aktivitätsrhythmen bzw. Nutzungsfrequenzen verbunden.

Die Zugänglichkeit von infrastrukturellen Gelegenheiten für Individuen im städtischen Raum hängt aus der Perspektive Hägerstrands von drei limitierenden Größen ab, die als „Zwänge“ („constraints“) bezeichnet werden und auf jeden Einzelnen wirken, indem sie den potenziellen alltäglichen Aktionsraum begrenzen. Erstens sind dies physisch-materielle Axiome, die etwa durch die Unteilbarkeit des menschlichen Körpers sowie durch das natürliche Bedürfnis nach Schlaf bedingt oder die von der Verfügbarkeit geeigneter Verkehrsmittel abhängig sind („capability constraints“). Zweitens existieren soziale Verpflichtungen, sich zu einer bestimmten Zeit an einem bestimmten Ort aufzuhalten – wie etwa Arbeitszeiten oder Pflichten, sich um Angehörige zu

kümmern oder mit anderen verabredete Termine einzuhalten („coupling constraints“). Drittens bestehen hegemoniale Reglementierungen von Zugänglichkeiten zu bestimmten Orten, etwa durch Zutrittsverbote oder Öffnungszeitenregelungen („authority constraints“). „Constraints“ können demnach als raum-zeit-institutionelle Rahmung der Handlungsoptionen des Individuums verstanden werden (Hägerstrand 1970, vgl. hierzu ausführlich: Pohl 2009).

In der Soziologie gewann die zeitgeographische Perspektive insbesondere mit dem von Anthony Giddens entwickelten Strukturationsansatz an Bedeutung. Dieser hat zum Ziel, die Mikro-Ebene der handelnden Individuen mit der Makro-Ebene der gesellschaftlichen Organisation in einer Theorie zu verbinden. Giddens versteht Raum und Zeit als Vermittler zwischen der Handlungs- und Strukturebene: Durch den raum-zeitlichen Kontext, der alle Handlungen von Individuen rahmt, werden einerseits Handlungsoptionen definiert (so ist z. B. der Einkauf auf dem Wochenmarkt nur an Markttagen möglich), andererseits wird durch die Summe individueller Handlungen erst der Kontext hergestellt (beispielsweise wird durch das Verhalten der Kunden sowie der Verkäufer erst der Ort produziert, der die Bezeichnung „Wochenmarkt“ vermittelt). Die interaktive Überlagerung von Akteuren, physischen Strukturen und den ihnen kontextuell zugeschriebenen sozialen Bedeutungen bezeichnet Giddens als „locales“: „In Orten („locales“) wird der Raum als Bezugsrahmen für Interaktion verfügbar gemacht, während umgekehrt diese Interaktionsbezugsrahmen für die Spezifizierung der Kontextualität des Raumes verantwortlich sind“ (Giddens 1990: 170). Anstelle des terminologisch einseitig auf die Räumlichkeit bezogenen Begriffs der „locales“ wird im Folgenden ein Begriff vorgeschlagen, der auch der in Giddens Strukturationsansatz berücksichtigten Zeitlichkeit Rechnung trägt: Der Begriff des „Chronotops“.

Der Begriff des Chronotops geht auf den russischen Literaturwissenschaftler Mikhail Bakhtin zurück, der damit in den 1930er Jahren eine analytische Kategorie zur Beschreibung des Verhältnisses von Raum und Zeit in (vor allem literarischen und schauspielerischen) Kunstwerken benannte. Eine Adaption des Begriffs in den Planungswissenschaften sowie der angewandten Geographie erfolgte ab den 1990er Jahren (z. B. Folch-Serra 1990; Geißler 1994). In Abgrenzung zum holistischen Verständnis von Chronotopen Bakhtins konzeptionalisierte Crang (2005) das Chronotop als spezifisches Setting von Örtlichkeit einerseits und Temporalität andererseits. Mulicek, Osman und Seidenglanz (2014) weisen darauf hin, dass die von Crang zur Charakterisierung eines Chronotops verwendete Zeitlichkeit durch die Pluralität verschiedener Rhythmen am gleichen Ort gekennzeichnet sein kann. Zudem sind diese Rhythmen nicht nur von den Nutzern eines Ortes, sondern in ganz wesentlichem Maße auch von der zeitlichen Zugänglichkeit infrastruktureller Angebote abhängig.

Für die Planungswissenschaften wurde der Chronotop-Begriff vor allem in der italienischen Zeitpolitik fruchtbar gemacht. Stabilini, Zedda und Zanettichini (2013: 122) definieren ein Chronotop als „inhabited place where [...] urban space meets the temporality of social interaction, which is regulated by public action for economic purposes (working hours), for social purposes (enabling the meeting among people and things) and for cultural purposes (local life traditions, marked in the historical and geographical features of the place)“. Herausgestellt werden in diesem Zugang folglich drei Aspekte: der städtische Raum, die Zeitlichkeit sozialer Interaktion sowie die politische

Regulation. Der Raumordnungspolitik soll somit idealerweise eine Zeitpolitik an die Seite gestellt werden, damit ökonomische, soziale sowie soziokulturelle Interessen und die mit ihnen verbundenen räumlichen und zeitlichen Ansprüche ausgeglichen werden können.

3 Das Chronotop als Zone ähnlicher Funktion, ähnlicher Aktivitätszeit, ähnlicher Zugänglichkeit und ähnlichen Tempos

Der mit der italienischen Zeitpolitik verbundene Anspruch, einen Interessensausgleich durch Planungsprozesse nicht nur in der räumlichen, sondern auch in der zeitlichen Dimension zu befördern, mag angesichts des fundamentalen Unterschieds räumlicher und zeitlicher Prozesse zunächst verwundern: Während die klassische (räumliche) Stadtplanung in der Regel auf die Gestaltung des physiognomischen Stadtraumes und die Verteilung von Infrastrukturen im Raum sowie auf deren Zugänglichkeit (Barrieren) ausgerichtet ist, verfolgt die Zeitpolitik Planungsziele, die weniger an der Planung und Verteilung physischer Infrastrukturen im Raum ausgerichtet sind, sondern im Wesentlichen als Ergebnis regulativer Aushandlungsprozesse zu verstehen sind. Die Chronotop-Perspektive könnte somit eine Perspektiverweiterung für die politisch-planerische Gestaltung der Stadt sein: Neben der Verteilung räumlicher Gelegenheiten werden das Tempo sowie der Rhythmus von Aktivitäten im Raum betrachtet, um die mit unterschiedlichen Ansprüchen und Bedürfnissen einhergehenden Konflikte zu lösen. Bedeutsam wird diese Form der Raumzeitpolitik insbesondere vor dem Hintergrund des gegenwärtig zu beobachtenden Wandels urbaner Temporalstrukturen, wie im Folgenden – zunächst aus theoretischer, dann aus angewandter Perspektive – erörtert werden soll.

Raum und Zeit sind, wie im vorausgegangenen Abschnitt bereits angesprochen, konstituierend für die moderne Vergesellschaftung westlich-kapitalistischer Systeme, da diese auf einer Vermarktung von Raum bzw. auf Verfügungsrechten über den Raum (etwa Eigentumsrechte) sowie auf einer Vermarktung von Zeit, beispielsweise in Form von Arbeitsstunden, basieren. Voraussetzung für die Marktförmigkeit von Raum und Zeit ist ihre Messbarkeit in stetigen und folglich teilbaren Einheiten.³ Für die Moderne ist kennzeichnend, dass die Woche in Arbeitstage und arbeitsfreie Tage, der Arbeitstag in Arbeits- und Freizeit aufgeteilt wird. Wie dem Tagesverlauf eines Wochentags, so werden auch den Teilräumen einer Stadt spezifische Funktionen zugeschrieben, die diese Orte beispielsweise als Gewerbestandorte oder Wohngebiete markieren. Die für die Moderne kennzeichnende Trennung von Wohn- und Arbeitsort – planerisches Ideal seit der Charta von Athen – findet ihr Abbild in der temporalen Organisation des Alltags, welche durch die Unterscheidung zwischen Freizeit und Arbeitszeit bestimmt wird. Zugleich steht diese raum-zeitliche Separierung funktionsgebundener Orte im Stadtraum in unmittelbarer Beziehung zur Differenzierung der sozialen Rollen, nach denen die Individuen in den unterschiedlichen Kontexten handeln. Einerseits limitie-

3 Zur Bedeutung der Quantifizierung von Raum und Zeit für die Entwicklung der kapitalistischen Produktionsweise s. auch Harvey (1990).

ren sie die Handlungsmöglichkeiten in Abhängigkeit vom Kontext, andererseits ermöglichen sie Handlungsspielräume, die in diesen Kontexten als angemessen gelten. Giddens bezeichnet diese Kontextualisierung als „time-space zoning“.

Mit der gegenwärtig stattfindenden Transformation westlicher Industriegesellschaften hin zur Dienstleistungs- und vor allem Wissensgesellschaft geht allerdings auch ein Wandel der Arbeitswelt insgesamt einher. Im Zuge dessen wird auch das „time-space zoning“ der Moderne mit der Separierung von Arbeits- und Freizeit sowie Gewerbe- und Wohnstandort infrage gestellt. Dieser Verlust der Trennschärfe der beiden zentralen Lebensbereiche kommt sowohl räumlich als auch zeitlich in der Konvergenz der Lebens- und Arbeitswelt zum Ausdruck, die nicht ohne Folgen für den Wandel sozialer Normen sowie individueller Rollensettings bleibt.⁴ Auch kann eine normativ bestimmte Kolonisierung der Lebenswelt angenommen werden, in der Handlungsweisen und Logiken, die zuvor der Arbeitswelt vorbehalten waren, nun in der gesamten Lebenswelt zur Anwendung gelangen. Dieser Prozess wurde von Jurczyk (2007: 189 ff.) als „Verarbeitung des Alltags“ beschrieben. Gemeint ist „eine Entgrenzung und ein partielles Aufeinanderübergreifen von Erwerb, Bildung, Freizeit, Partnerschaft in räumlicher, zeitlicher und sachlicher Hinsicht“ (ebd.: 189).

Die gegenwärtige Flexibilisierung der Arbeitsbeziehungen und -zeiten (Ende des „Normalarbeitsverhältnisses“, Trend zu Teilzeit und „flexibler Arbeitszeit“) sowie der Orte, an denen die Arbeitsaufgaben der Berufe der Wissensgesellschaft ausgeübt werden können (zunehmende Präferenz für funktional gemischte Stadtquartiere), lässt sich als zweiter zeit-räumlicher Transitionsprozess der Alltagswelt beschreiben (vgl. Pohl 2009). War der „Takt des Alltags“ in der Vormoderne vor allem durch den Wechsel von Nacht und Tag sowie durch verschiedene Jahreszeiten geprägt, ermöglichten in der Moderne technische Innovationen wie das elektrische Licht eine weitgehende Unabhängigkeit von natürlichen Zeitvorgaben (erste zeit-räumliche Transition). Hierdurch wurden von Menschen gestaltbare und für die Moderne kennzeichnende Zeittaktungen (z. B. Schichtarbeit, Arbeitszeitregelungen) überhaupt erst realisierbar. Insgesamt kann für die Moderne ein Bedeutungsverlust „natürlicher“ Zeitstrukturen und ein Bedeutungsgewinn institutioneller Zeitregulierungen angenommen werden (Eberling 2002). Wenn vor dem Hintergrund der heute stattfindenden Technologieentwicklung, der Konvergenz von Arbeit und sonstigem Leben, der gesellschaftlichen Individualisierung und damit einhergehend einer Veränderung der Arbeitsbeziehungen zeitliche – und auch räumliche – Strukturen neu verhandelt werden, so stellt sich auch die Frage nach einer angemessenen Regulierung der raum-zeitlichen Rahmenbedingungen der Gesellschaft unter Gerechtigkeitsgesichtspunkten. Die Chronotop-Perspektive gewinnt folglich an Bedeutung für die politisch-planerische Gestaltung des Stadtraums.

Aus planerischer Perspektive ist von besonderer Bedeutung, dass durch die Verteilung relevanter Gelegenheiten im Raum und der Kontrolle ihrer Zugänglichkeit (etwa über Öffnungszeiten oder durch die Privatisierung bzw. Nutzungseinschränkung für

⁴ Als recht einfaches Beispiel für das Ineinandergreifen von Arbeit und Freizeit mag die Beantwortung dienstlicher Mails in den Abendstunden vom heimischen Sofa aus genauso dienen wie die private Smartphone-Nutzung am Arbeitsplatz.

bestimmte Gruppen) eine Zonierung von Orten mit ähnlicher Nutzung, ähnlicher räumlicher Infrastruktur, ähnlicher zeitlicher Rhythmik, ähnlichem Tempo sowie ähnlichen Beschränkungen hinsichtlich der Zugänglichkeit vorgenommen werden kann. Diese Chronotop-Perspektive auf urbane Areale nimmt das von Giddens benannte „time-space zoning“ auf, indem sowohl den temporalen als auch den räumlichen Differenzierungen des Stadtraums Rechnung getragen wird.

Indes kann angenommen werden, dass sich der hier beschriebene Wandel temporaler Organisation nicht homogen vollzieht, sondern an bestimmten Teilen des Stadtraums stärker zutage tritt als an anderen. Vorreiter sind erstens die Orte in den städtischen Agglomerationen, die einen hohen Anteil an Branchen mit stark deregulierten Arbeitsbeziehungen aufweisen, sowie zweitens Standorte international vernetzter Unternehmen, die bedingt durch ihre globale Einbettung über verschiedene Zeitzonen hinweg miteinander interagieren und daher stärker dem Druck der Ausdehnung von Arbeitszeiten unterliegen.

Funktionale Beschaffenheit und Aktivitätsrhythmen

Die von Eberling/Henckel (2002) vorgenommene Klassifizierung idealtypischer „Zeit-Räume in der Stadt“ lässt erkennen, dass die Rhythmik eines Chronotops Querbezüge zu seiner funktionalen Differenzierung aufweist. So können beispielsweise Areale, die durch starre Rhythmen geprägt sind (etwa reine Wohnquartiere), von funktionsgemischten Chronotopen mit polyrhythmischen Aktivitätsmustern unterschieden werden. Wenngleich diese von Eberling/Henckel vorgeschlagene Typisierung verschiedener städtischer „Zeit-Räume“ nur exemplarisch erfolgte und zudem einen heuristischen Charakter hat, bietet sie insbesondere aufgrund der aufgezeigten Parallele zwischen funktionaler Raumstruktur einerseits sowie temporaler Organisation andererseits einen Ausgangspunkt für Überlegungen zur raum-zeitlichen Regionalisierung städtischer Teilgebiete.⁵ Auffällig ist, dass monofunktionale Quartiere – wie reine Wohngebiete oder der Central Business District (CBD) – im Regelfall durch einen markanten Wechsel von Aktivitäts- und Ruhezeiten gekennzeichnet sind, während funktional vielfältige Quartiere eher die komplexe Überlagerung verschiedener Aktivitätsrhythmen aufweisen. Das Ausmaß an funktionaler Differenzierung ermöglicht somit die Pluralisierung lokaler Rhythmen: Städtische Quartiere sind dann besonders von

5 Der Terminus der Regionalisierung erfährt je nach Verwendungszusammenhang eine recht unterschiedliche Bedeutung. So ist etwa die Verwendung des Wortes als Gegenbegriff zur „Globalisierung“ (also „Regionalisierung“ im Sinne regionaler Produktionsweise) aus der Wirtschaftsgeographie bekannt. In den Verwaltungs- sowie den Planungswissenschaften wird unter Regionalisierung oftmals die Zusammenlegung kleinerer Raumeinheiten oder aber die Dezentralisierung unitaristischer Gebietskörperschaften verstanden. Der dem vorliegenden Beitrag zugrunde liegende Regionalisierungsbegriff ist an Anthony Giddens (1990) angelehnt, der unter Regionalisierung die raum-zeitliche Zonierung sozialer Praktiken versteht. Unter „Region“ wird demzufolge „ein sozial konstruierter, über symbolische Markierungen begrenzter Ausschnitt der Situation bzw. des Handlungskontextes verstanden, der an physisch-materiellen Gegebenheiten (Wände, Linien, Flüsse, Täler usw.) festgemacht werden kann. Damit wird der Bedeutungsgehalt von Region an die soziale Praxis gebunden und als sinnhaftes Konstrukt verstanden. In dieser Form können Regionen Orientierungsgehalt für das Handeln erlangen und in diesem Sinne zu Bestandteilen des Handelns werden“ (Werlen 2001).

der Auflösung kollektiver Rhythmen betroffen, wenn sie eine hohe funktionale Vielfalt aufweisen. Der Grad an funktionaler Vielfalt kann so als Indikatorvariable für den Rhythmus eines Ortes interpretiert werden.

Im Fokus der Bedeutung einer zeitgerechten Stadtplanung stehen insbesondere die Chronotope, in denen die Temporalstrukturen einem deutlichen (und zum Teil konfliktiv verlaufenden) Wandel unterworfen sind. Vor allem sind dies die funktionsgemischten Quartiere, in denen verschiedene Nutzergruppen den gleichen Raum zur gleichen Zeit für unterschiedliche Aktivitäten nutzen. Anzunehmen sind „Verträglichkeitsprobleme, wenn sich unterschiedliche Rhythmen überlagern – etwa wenn die Rhythmen derer, die lange in dem Quartier arbeiten, und derer, die sich vergnügen wollen, mit den Ruhebedürfnissen der dort Wohnenden nicht vereinbar sind“ (Eberling/Henckel 2002: 311). Als erster Ausgangspunkt einer „Einhegung“ urbaner Chronotope ist daher die funktionale Beschaffenheit (Raumnutzung) anzusehen, da funktionsgemischte Quartiere durch das Ineinandergreifen verschiedener Aktivitätsrhythmen bestimmt sind. Gerade in diesen Chronotopen wird das Konfliktpotenzial verstärkt, während in monofunktionalen Arealen ein deutlich geringeres Konfliktpotenzial durch die Veränderung von Zeitstrukturen zu erwarten ist.

Ausdehnung von Aktivitätszeiten

Monofunktionale Wohnquartiere weisen nicht nur einheitlichere Aktivitätsrhythmen im Vergleich zu multifunktionalen Quartieren auf, sie sind auch in geringerem Maße von zeitlichen Ausdehnungen betroffen. Ursächlich hierfür ist die Homogenität der Nutzer dieser Chronotope, sodass kollektive Zeitnormen (wie etwa die Beachtung gesetzlicher Ruhezeiten nach 22 Uhr) eine größere allgemeine Akzeptanz behaupten können. In Mischgebieten sind diese Zeitnormen vergleichsweise schwerer durchsetzbar, da ihre Gültigkeit von anderen Nutzergruppen infrage gestellt wird.

In der beispielhaften Nennung verschiedener „Zeit-Räume in der Stadt“ von Eberling/Henckel (2002) markiert der Idealtypus der „Zitadelle der Kontinuität“ gewissermaßen das Ende einer potenziellen Ausdehnung von Aktivitätsphasen in funktionsgemischten Quartieren. Dieser prototypische, 24/7 rundum aktive Ort der totalen zeitlichen Entgrenzung stellt eine Versinnbildlichung des gesamtgesellschaftlichen Trends zur Kolonisierung der Nachtstunden dar. In der Praxis aber weisen selbst die ausgedehnten Aktivitätszeiten funktional vielfältiger Mischgebiete mit einer sozial heterogenen Bewohnerstruktur oder Ausgeh- und Vergnügungsareale in den Metropolen noch keine Rund-um-die-Uhr-Aktivität auf. Faktisch dürfte diese totale zeitliche Entgrenzung so auch auf sehr kleinräumige und hochspezialisierte Orte wie beispielsweise zentrale Hauptbahnhöfe oder internationale Flughäfen mit Nachtflugerlaubnis beschränkt sein.

Mit der von Hawley (1950) bereits für die stark arbeitsteilig organisierte Industriegesellschaft vorgebrachten Diagnose rückläufiger Synchronisierung von Aktivitäten war auch schon der Befund einer Ausdehnung von Aktivitätszeiten sowohl im Tages- als auch im Wochenverlauf verbunden. Zusätzlich ist in den letzten Jahren insbesondere in den Metropolen ein Ausdehnungsdruck im Jahresverlauf zu beobachten, da der öffentliche Stadtraum in zentralen Lagen in den Sommermonaten verstärkt für Groß-

veranstaltungen, Stadtfeste, Sportereignisse, Events wie Open-Air-Kinovorführungen etc. genutzt wird. In der Vorweihnachtszeit werden viele der Flächen für Weihnachtsmärkte genutzt. Zusätzlich ist in etlichen Kommunen eine tendenzielle Zunahme der Zahl der „verkaufsoffenen Sonntage“ zu beobachten. Folge dieser Ausdehnung ist die „zeitliche Kolonisierung“ normativ vereinbarter Ruhezeiten oder -tage in den Chronotopen, die von der Ausdehnung der Aktivitätszeiten besonders stark betroffen sind. Bedeutsam hinsichtlich der Ausdehnung von Aktivitätszeiten im Tages- und Wochen-gang sind sowohl die lokalen Taktgeber und deren Öffnungszeiten („pacemaker“) als auch deren Nutzung durch unterschiedliche Nutzergruppen (z. B. Quartiersbewohner, Pendler, Touristen). Im Jahresgang ist vor allem die Touristifizierung bzw. die Eventisierung der Stadt von Bedeutung, bei der oftmals neben dem Bedürfnis nach Großveranstaltungen und Festen seitens der Nachfrager auch das kommunale Stadtmarketing als Taktgeber (oder, um im Bild zu bleiben, sogar als „Dirigent“) eine verstärkende, wenn nicht gar eine verursachende Rolle einnimmt. Aufgrund des ökonomischen Verwertungsdrucks, der auf die Ausdehnung von Aktivitätszeiten angewiesen ist, dürfte ein auf die Herstellung von Zeitgerechtigkeit ausgerichteter Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Interessengruppen kein leichtes Unterfangen sein.

Zugänglichkeit

Zudem zeigt die Verlängerung der Rush Hour in die Abendstunden, dass sich die Aktivitätszeiten einiger Areale verlängern, diese Chronotope aber auch von Personen genutzt werden (bzw. oftmals berufsbedingt genutzt werden müssen), die als Pendler ihren Wohnsitz in anderen Teilen der Stadt haben. Konflikthaft kann diese Entwicklung dann sein, wenn die Zugänglichkeit im Tages- sowie Wochenverlauf zu relevanten Infrastrukturen in den Nachtstunden oder an Wochenenden eingeschränkt ist, worauf bereits die klassische Zeitgeographie der Lund-Schule hingewiesen hat (Hägerstrand 1970: 1982).

Aus planerischer Perspektive stellt sich vor allem die Frage nach etwaigen Handlungsbedarfen hinsichtlich der Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Nahverkehr. Weiterhin ist unter dem Eindruck zunehmender Exklusivität innerstädtischer Altbauquartiere und der Verdrängung von kapitalschwächeren Gruppen (Gentrification) auch zu fragen, welche sozial sowie hegemonial vermittelten Zugangsbarrieren sich einstellen. So ist noch weitgehend unklar, inwiefern die mit zunehmender Kontrolle des öffentlichen Raums verbundenen „authority constraints“ auf gesellschaftliche Randgruppen exkludierend wirken.

Tempo

Auf die innere Differenzierung des Stadtraums hinsichtlich des Tempos hat schon Hawley (1950) hingewiesen, wobei er die allgemeine Erhöhung der Geschwindigkeit des Lebens in den Zentren der Städte im Wesentlichen auf die Technologieentwicklung zurückführte. Rosa (2005) schließlich sieht die Beschleunigung des allgemeinen Lebenstempos gar als bedeutsamstes Kerncharakteristikum der Spätmoderne an.

Wenngleich die Zusammenhänge zwischen Beschleunigung des Lebens und dem Stressempfinden der Stadtbewohner nicht linear zu sein scheinen, dürfte das Tempo städtischer Chronotope ebenfalls von planerischer Relevanz sein, denn das Bedürfnis

nach Ruhe und Ausgleich von der „Hektik des Alltags“ ist seit dem Aufkommen des Erholungstourismus in der Industrialisierung bekannt. Bezogen auf den Stadtraum scheint auch der Schutz von Orten, die Möglichkeiten zur Entschleunigung eröffnen, zum Erhalt städtischer Lebensqualität von besonderer Bedeutung zu sein.

4 Indikatoren zeit-räumlicher Differenzierung und ihre empirische Erfassung

Ausgehend von den zuvor diskutierten planerisch bedeutsamen Handlungsfeldern soll in diesem Kapitel versucht werden, Indikatoren zu benennen, entlang derer zeit-räumliche Strukturen in Städten erfasst werden können. Ziel der anschließenden Regionalisierung soll sein, potenzielle Konflikte um die Nutzung besser lokalisieren und – im Falle zeit- sowie raumplanerischer Interventionen – entsprechende Veränderungen evaluieren zu können.

Als Basis der Regionalisierung von Chronotopen kann zunächst die **funktionale Beschaffenheit** entlang der Achse *monofunktional versus multifunktional* herangezogen werden. Wie bereits ausgeführt, kann angenommen werden, dass funktionsgemischte Quartiere in aller Regel deutlich stärker durch das Ineinandergreifen verschiedener Aktivitätsrhythmen gekennzeichnet sind als monofunktionale Stadtgebiete. Bereits in der Auflistung verschiedener idealtypischer „Zeit-Räume in der Stadt“ (Eberling/Henckel 2002) unterscheiden sich die dort benannten Gebiete vor allem hinsichtlich der vorherrschenden Funktionen, wobei sich fordistische Industriegebiete, monofunktionale Wohngebiete oder der CBD durch einen jeweils relativ einheitlichen Rhythmus auszeichnen. Demgegenüber sind funktional gemischte Orte nutzungsbedingt auch differenzierter hinsichtlich ihrer Aktivitätsrhythmen. Die Ausdifferenzierung verschiedener Rhythmen und die hiermit einhergehenden Nutzungskonflikte können als vorrangiges Handlungsfeld für die Quartiersplanung multifunktionaler Quartiere gelten.

Die Analyse der funktionalen Differenzierung innerhalb der Städte kann sowohl angebotsseitig (Taktgeber) als auch nachfrageseitig (Taktnehmer) erfolgen. Während zur Lokalisierung der angebotsseitigen Funktionen in der Regel räumliche Informationen vorliegen (Flächennutzungspläne, ggf. zu ergänzen durch Kartierungen von Gastronomiebetrieben, Ausgehdestinationen wie Musikclubs oder Bars, touristischen Destinationen etc.), ist die Datenlage zur funktionalen Nutzung (Taktnehmer) deutlich schlechter. Zwar wird in der regelmäßig wiederholten Mobilitätsuntersuchung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) der Wegzweck (und damit die am Zielort aufgesuchte Funktion) erhoben, zur kleinräumigen Analyse stehen diese Rauminformationen hingegen nicht zur Verfügung. Eine Ausnahme bildete bislang nur die im Jahr 2002 durchgeführte MiD-Studie, bei der die Wegedaten geocodiert aufbereitet und für wissenschaftliche Zwecke bereitgestellt wurden. Aus den Wegzwecken, den Ankunftszeiten sowie den Destinationen ließen sich die funktionalen Raumnutzungen nachfrageseitig und kleinräumig erfassen. Bei den Folgeuntersuchungen aus den Jahren 2008 sowie 2016 wurden diese Daten hingegen nicht geocodiert aufbereitet, sodass aktuelle Untersuchungen zur Funktion von Quartieren nur angebotsseitig erfasst werden können.

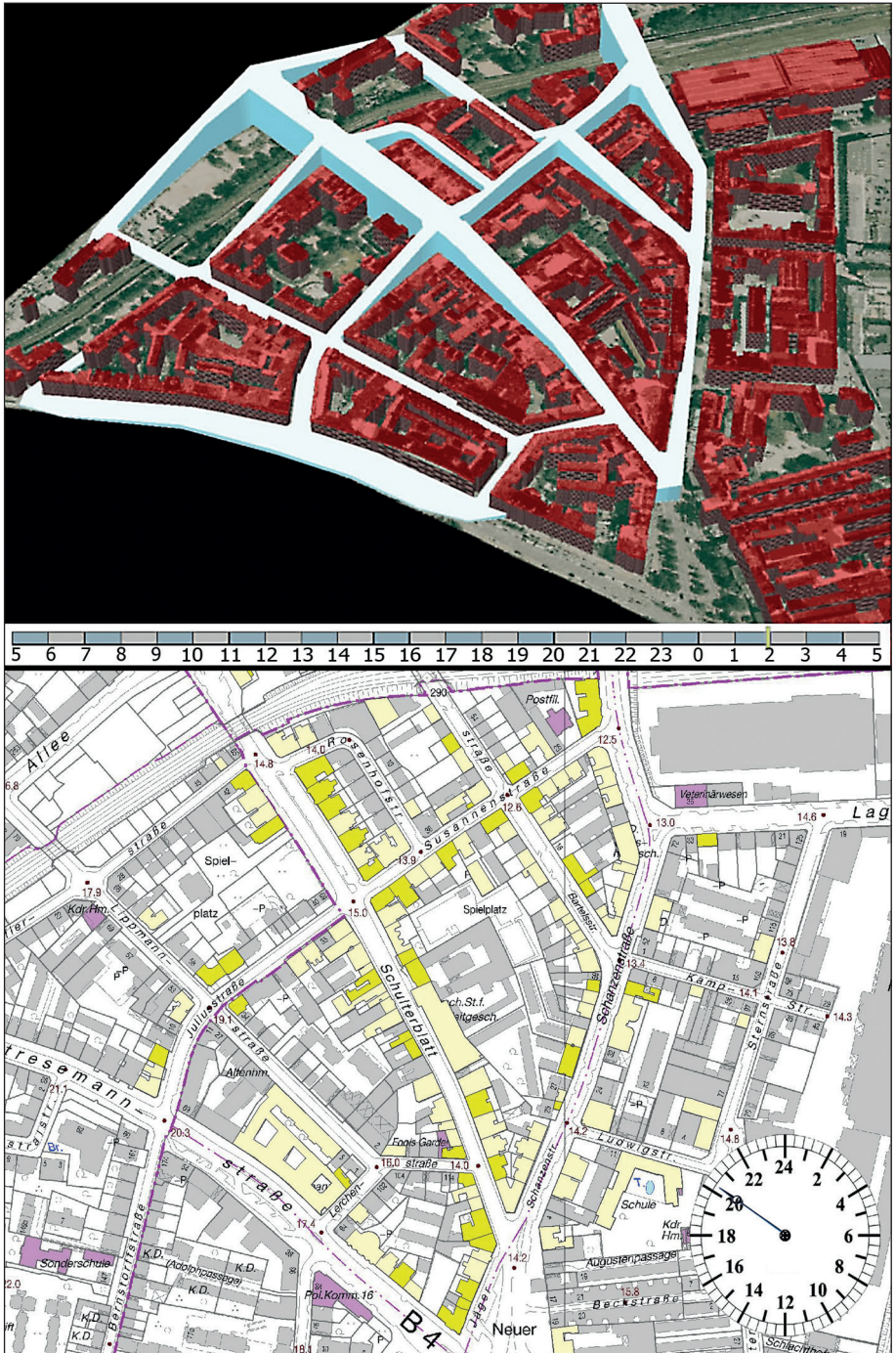


Abb. 1: Erfassung der angebots- sowie nachfrageseitigen Aktivität / Ausdehnung von Aktivitätszeiten (Screenshots von animierten Chronomaps) / Quelle: Eigener Entwurf

Dabei könnte eine Bereitstellung dieser Datenbasis ebenfalls über die nachfrageseitige **Ausdehnung von Aktivitätszeiten** im Tages- sowie Wochenverlauf Aufschluss geben. Erste Versuche der Nutzung von Daten aus sozialen Netzwerken zur Erfassung der Ausdehnung von Aktivitätszeiten wurden auch von Neuhaus (2015) unternommen. Angebotsseitig ist die zeitliche Ausdehnung über Methoden wie die kartographische Erfassung von Öffnungszeiten relevanter Infrastrukturen (Geschäfte, Gastronomiebetriebe etc.) messbar. Insbesondere in den Chronototypen, die durch die Überlagerung vielfältiger Nutzungen (und damit pluralen Aktivitätsrhythmen) gekennzeichnet sind, ist auch eine Ausdehnung von Aktivitätszeiten zu vermuten. Bei einer Studie im Hamburger Schanzenviertel, einem typischen Mischgebiet, wurden sowohl die Öffnungszeiten im Tages- und Wochengang (Taktgeberanalyse) kartiert als auch Passantenzählungen zu verschiedenen Tageszeiten (Taktnehmeranalyse) durchgeführt (vgl. Pohl 2009). Diese doppelte Erfassung der Aktivität eines Chronotops im Tagesverlauf ermöglicht die Analyse zeitlicher Ausdehnung sowohl in angebots- als auch aus nachfrageseitiger Perspektive. Darüber hinaus kann über die Aufnahme von Passantenfrequenzen die Nutzung von Funktionen aufgenommen werden, die nicht unmittelbar an Öffnungszeiten bzw. konsumbasierte Infrastrukturen gebunden sind. Abbildung 1 zeigt zwei Ausschnitte animierter Chronomaps. Die angebotsseitige Aktivität (linker Bildausschnitt) visualisiert die Öffnungszeiten von Ladengeschäften und Gastronomiebetrieben im Erdgeschoss. Zu erkennen ist, dass kurz nach 20 Uhr eine große Zahl von Betrieben geöffnet hat, insbesondere auf der zentralen Straße des Quartiers namens „Schulterblatt“. Der rechte Bildausschnitt zeigt das unterschiedliche Passantenaufkommen im Untersuchungsgebiet (Momentaufnahme an einem Wochenendtag um 2 Uhr nachts), die mit der angebotsseitigen Aktivität korrespondiert.

Die Messung der **Zugänglichkeit** kann ebenso angebots- wie nachfrageseitig erfolgen, wobei die empirische Erfassung der Nachfrageseite hier ungleich schwerer zu bewerkstelligen ist. Um Barrieren zu erfassen, die die Nutzung von Orten für bestimmte Personengruppen erschweren oder gar unmöglich machen, müssen aufwendige Befragungen durchgeführt werden. Die angebotsseitige Erhebung von Zugänglichkeitschancen kann im Falle der Barriere „verkehrliche Erschließung“ beispielsweise mittels einer Analyse der Nahverkehrsinfrastruktur erfolgen. Exemplarisch wurde hierzu im Rahmen einer zeitgeographischen Forschungsübung im Wintersemester 2015/2016 die Erreichbarkeit des Hamburger Hauptbahnhofes mit verschiedenen Verkehrsträgern zu unterschiedlichen Tageszeiten für zugrunde gelegte Reisedauern von 15, 20, 25 sowie 30 Minuten modelliert.

Abbildung 2 zeigt die Gebiete der Stadt, die innerhalb von 25 Minuten Reisezeit außerhalb der Hauptverkehrszeit mit dem PKW sowie mit dem Nahverkehr erreicht werden können. Während die grün gekennzeichneten Stadtgebiete unabhängig vom Verkehrsträger innerhalb der vorgegebenen Zeit zu erreichen sind, ist das Erreichen des Hauptbahnhofes innerhalb der Reisezeit von 25 Minuten in den gelb markierten Gebieten ausschließlich mit dem Individualverkehr möglich. In diesen großen Arealen des innenstadtnahen Stadtgebietes führt die PKW-Nutzung schneller zum Ziel, obgleich auch die für die Parkplatzsuche erforderliche Zeit berücksichtigt wurde. Lediglich in einigen Außenbezirken sind unmittelbar an den Schnellbahnhaltstellen gelegene Gebiete schneller mit dem Öffentlichen Verkehr zu erreichen als mit dem PKW (blau mar-

kiert). Für Bewohner dieser Außenbezirke aber kann eine Abhängigkeit vom Öffentlichen Nahverkehr dennoch zur Barriere werden, wenn die eigene Wohnung aufgrund in den Nachtstunden nur selten verkehrender Buslinien zu bestimmten Zeiten ohne eigenes Fahrzeug überhaupt nicht mehr erreicht werden kann. Hier wird die Wohngegend zur „Räumlichen Falle“ für ihre Bewohner (Pohl/Giesel/Oßenbrügge 2010), die nur noch unter großem Aufwand einen Zugang zu den Infrastrukturen haben, die die städtische Nachtökonomie bereithält und die in jüngster Zeit als spezifisch urbane Qualität verstärkt vermarktet wird.

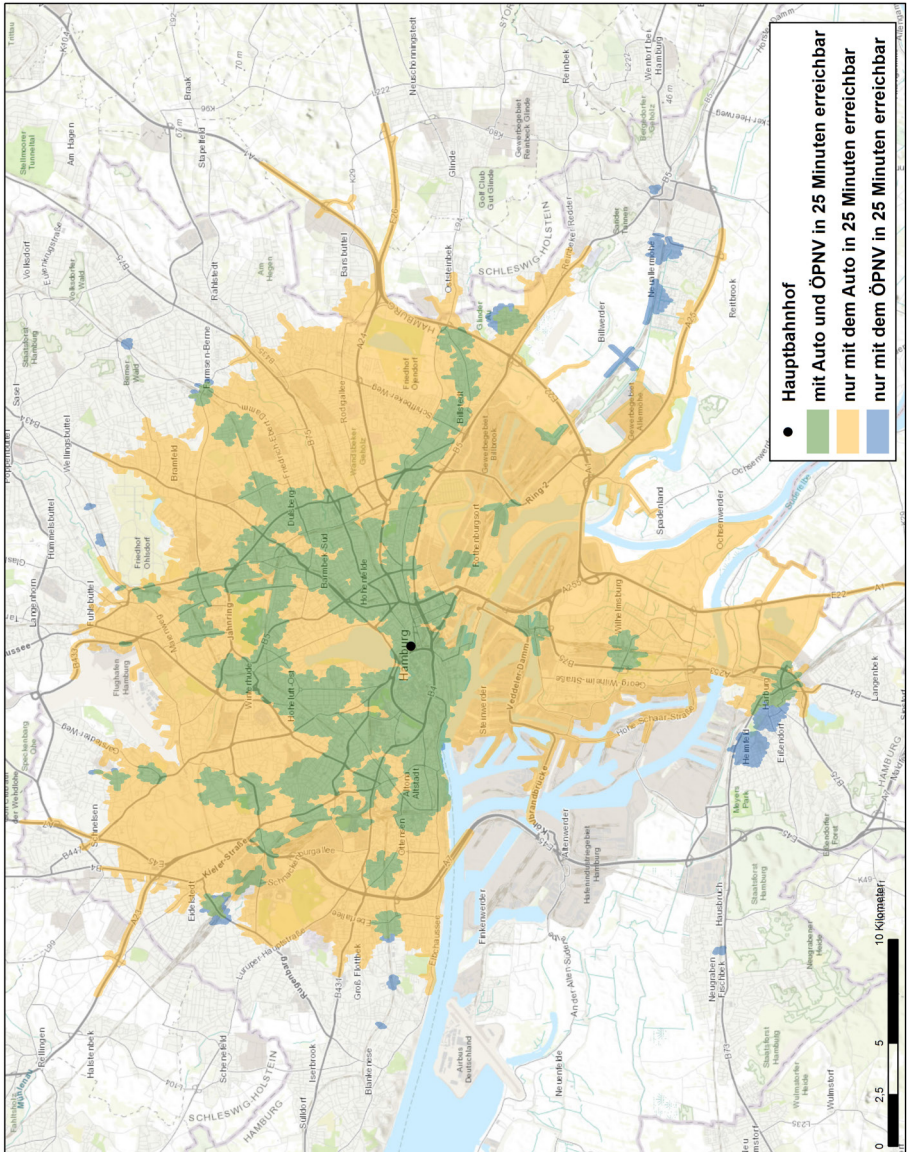


Abb. 2: In den späten Abendstunden ab dem Hamburger Hauptbahnhof innerhalb von 25 Minuten Reisezeit erreichbare Gebiete /Quelle: Eigener Entwurf

Die Zugänglichkeit bestimmter Chronotope kann jedoch nicht nur durch die Erreichbarkeit mit verschiedenen Verkehrsträgern begrenzt sein. So weist etwa Giddens (1990) in Bezugnahme auf die von Hägerstrand (1970) benannten „authority constraints“ darauf hin, dass räumliche Hegemonien die Aktionsräume von Individuen einzuschränken vermögen. Aktuell ist hier die Ausweitung der Kameraüberwachung des öffentlichen Raumes zu nennen, die räumlich stark selektiv stattfindet (Zurawski 2012) und sich insbesondere in den Chronotoptypen konzentriert, die sich durch ein hohes Aktivitätsniveau und eine heterogene Nutzerstruktur auszeichnen. Neben den bereits angesprochenen Mischgebieten sind dies insbesondere Vergnügungsviertel sowie touristische Destinationen. Aus diesen Gebieten werden durch eine automatisierte Überwachung genau die Personengruppen verdrängt, die oftmals als Produzenten eines „urbanen Lebensgefühls“ angesehen werden, da sie durch ihre gesamtgesellschaftlich randliche Position erst die Vielfalt in die Städte bringen, die nicht selten auch eine Säule des Stadtmarketings darstellt. So sind auf den Webseiten des Stadt(-teil)marketings nicht selten Zuschreibungen wie „kunterbunt“, „Szeneviertel“ oder „multikulturell“ zu finden, die genau diese urbane Vielfalt und Differenz als marktförmiges Qualitätsmerkmal anspricht.⁶

Mit der Ausdehnung der Stadt in ihr Umland, die sich ab den 1970er Jahren intensivierete, war nicht nur die verstärkte funktionale Entmischung verbunden, die heute planerische Herausforderungen zur Sicherstellung der Erreichbarkeit urbaner Infrastrukturen für die in den suburbanen Wohngebieten lebende Bevölkerung mit sich bringt. Auch erfuhren die Verkehrsträger durch den Bau von Stadtautobahnen und Schnellstraßen sowie Schnellbahnanbindungen im Nahverkehr eine beachtliche Beschleunigung. Zusammen mit der Erhöhung des Produktionstempos veranlasste dies Rosa (2005) zu der Diagnose, dass die Beschleunigung des allgemeinen Lebenstempos das Kerncharakteristikum der spätmodernen Gesellschaften sei.

Gleichwohl zeichnen sich die verschiedenen städtischen Chronotope durch ein unterschiedliches **Tempo** aus. Gerade bei Betrachtung von stadtnahen Naherholungsgebieten oder Parks und öffentlichen Grünflächen drängt sich der Eindruck auf, dass neben den vielen beschleunigten Orten der Produktion durchaus auch vergleichswei-

6 Ein gutes Beispiel hierfür ist die Darstellung des Hamburger Schanzenviertels (kurz auch „Schanze“ genannt) auf dem offiziellen Webauftritt der Stadt (abrufbar unter: www.hamburg.de/sehenswertes/sternschanze/). Über den Verweis auf die dort ausgedehnten Aktivitätszeiten hinaus („Straßenfest der Anwohner mit Flohmarkt, feinem Essen und Trinken, Live-Musik und einer Party, die bis zum nächsten Morgen dauert“) wird der Stadtteil als Ort beschrieben, der ein „bisschen Hippie-Flair“ ausstrahlt und in dem „es ganz der ursprünglichen Atmosphäre der Schanze entsprechend, sehr alternativ zu[geht]“. Ferner wird der Stadtteil auch als überregional bekannte Destination markiert: „Über Hamburgs Grenzen hinaus steht die Flora für linksradikalen Widerstand und gilt als Zentrum der Autonomen“. Diese Vermarktung einer urbanen Alternativkultur ist offenkundig auf Akteure angewiesen, die zuweilen auch die Bereitschaft haben, den Rahmen der Legalität zu überschreiten. So ist weiterhin auf dem Webauftritt die Rede von „vielen Graffiti, die die Häuserwände des Schanzenviertels zieren. Diese Schriftzüge sind häufig das Sprachrohr für Gesellschaftskritik – und werden von den Sprayern als Kunstform verteidigt“. Wesensmerkmal der hier dargestellten Urbanität des Stadtteils ist die Differenz, die auch Abweichen von geltenden (Rechts) Normen beinhaltet.

Zugleich wurde der Stadtteil 2014 seitens der Stadt zum sogenannten „Gefahrengebiet“ erklärt. In diesen Gebieten finden „zur Abwehr einer bevorstehenden Gefahr“ (§ 4 Abs. 1 HmbGVBl) verstärkte polizeiliche Maßnahmen (insbesondere Kontrollen) statt.

se entschleunigte Ruhezone existieren und die Stadt somit im Sinne Hawleys (1950) als temporal segregiert verstanden werden kann. Das Tempo eines Ortes ist dabei zum Teil von der Geschwindigkeit der jeweiligen Taktgeber beeinflusst, wird aber vor allem von den Nutzern des Stadtraumes durch die Art ihres Handelns produziert. In Abhängigkeit von dem Tempo, in welchem die Nutzung der Chronotope erfolgt, können zudem Konflikte entstehen, die im Extremfall einer Regulierung bedürfen. Ein prominentes Beispiel ist die im Jahr 2010 geplante „Direct Line“ auf der Londoner Oxford Street, mit deren Hilfe Konflikte zwischen Fußgängern, die zügig ihr Ziel erreichen wollen, und „bummelnden“ Shopping-Touristen entschärft werden sollten. Jüngst wurde eine derartige räumliche Differenzierung von Fußgängern mit unterschiedlichen Gehgeschwindigkeiten unter dem Eindruck einer wachsenden Zahl von Smartphone-Nutzern, die sich im öffentlichen Raum mit Online-Spielen beschäftigen, in einem anderen innerstädtischen Areal tatsächlich umgesetzt (Bereich um die Waterloo Station). Ungeachtet dieser Extrembeispiele verdeutlichen aber auch ungeschriebene Verhaltensnormen in Großstädten (wie z.B. die auf Rolltreppen geltende Regel „rechts stehen, links gehen“), dass unterschiedliche Tempi normativ ausgehandelt werden, um Konflikte zu vermeiden.⁷

Zur Erfassung des Tempos verschiedener Chronotope wurden im Rahmen einer zeitgeographischen Forschungsübung im Wintersemester 2015/2016 an verschiedenen innenstadtnahen Orten Messungen der Gehgeschwindigkeiten von Passanten vorgenommen, angelehnt an die Methode von Bornstein/Bornstein (1976). Bekannt wurde dieses empirische Verfahren vor allem durch Robert Levine (1999), der den Umgang mit Zeit in verschiedenen Ländern miteinander verglichen hat und neben der Gehgeschwindigkeit auch die Bedienungszeiten auf Postämtern sowie die Genauigkeit der Uhren als Indikatorvariablen für die jeweils vorherrschende Zeitkultur erfasst hat. Zur Erfassung des Tempos der Chronotope wurde an den ausgewählten Messpunkten jeweils eine Strecke von 15 Metern vermessen und anschließend die Geschwindigkeit, mit der Fußgänger diese Strecke durchschreiten, zu verschiedenen Tageszeiten für jeweils eine Stunde mit Stoppuhren gemessen. Exemplarisch ausgewählt wurde erstens die Fußgängerzone eines innerstädtischen Subzentrums, die im Wesentlichen durch Einzelhandelsgeschäfte sowie Bürostandorte geprägt ist (Große Bergstraße in Hamburg-Altona), zweitens die Hauptstraße eines Mischgebietes mit vielfältiger Nutzung durch verschiedene Gruppen (Schulterblatt im Hamburger Schanzenviertel) sowie drittens eine innenstadtnahe Grünfläche (Fußweg entlang der Hamburger Außenalster). Bei letzterem Standort, der ganztägig durch eine starke Freizeitnutzung geprägt ist, wurden die Jogger getrennt von den übrigen Fußgängern erfasst.

Die Messungen der Gehgeschwindigkeiten zeigen eine deutliche Varianz in Abhängigkeit von Ort und Zeit (s. Abbildung 3). Während die höchsten Durchschnittsgeschwindigkeiten an allen Messstationen bei der morgendlichen Messung (8–9 Uhr) zu verzeichnen sind und die Gehgeschwindigkeit an allen Standorten in etwa gleich ist, ist das Tempo an der Außenalster in den Mittagstunden (13–14 Uhr) am langsamsten, was auf die Nutzung dieses Chronotops als Entschleunigungsort hinweist. Die nied-

7 Zur normativen Aushandlungen hinsichtlich der Benutzung von Rolltreppen s. a. den Beitrag von Winkler in diesem Band.

rigsten Gehgeschwindigkeiten in den Abendstunden (Messung von 21–22 Uhr) weist das Schulterblatt im Hamburger Schanzenviertel auf, das eine hohe Dichte von Gastronomiebetrieben beherbergt.

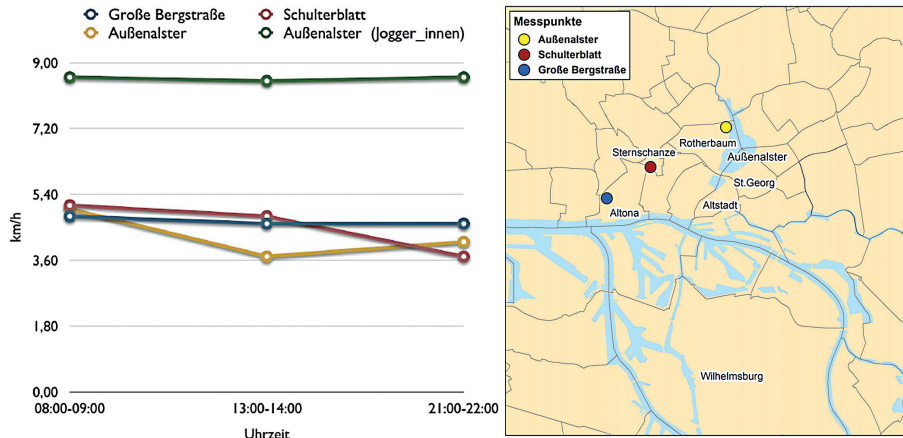


Abb. 3: Durchschnittstempo von Fußgängern an drei Messpunkten in verschiedenen Chronotopen in Hamburg / Quelle: Eigener Entwurf

Über das zuvor beschriebene quantifizierende Verfahren hinaus lässt sich das Tempo eines Chronotops auch mit qualitativen Methoden der Wahrnehmungsgeographie erfassen. Hierzu werden Probanden aus unterschiedlichen Nutzergruppen Übersichtskarten des zu erfassenden städtischen Teilgebietes vorgelegt. Die Teilnehmer der Studie erhalten die Aufgabe, das Tempo der verzeichneten Orte in der Karte mittels verschiedener Farbcodierungen zu markieren.⁸

Ungeachtet der Bedeutung, die der Diagnose der (faktisch messbaren sowie gefühlten) Beschleunigung des gesellschaftlichen Lebenstempos beigemessen wird, markieren Studien zur aktuellen „temporal segregation“ in Städten eine Forschungslücke. Dabei ist insbesondere unklar, ob durch ein hohes Tempo gekennzeichnete Chronotope bedingt durch die Beschleunigung in der Tendenz zu unwirtlichen, wenig lebenswerten Orten werden können. Auch der Zusammenhang von Beschleunigung und Stadtgesundheit wurde bisher nur wenig thematisiert. Schließlich ist aber auch zu fragen, ob die monofunktionalen, suburbanen Wohnquartiere, die in den 1970er und 1980er Jahren entwickelt wurden und deren Bewohner nun vielfach im Rentenalter sind, eine Entschleunigung erfahren.

8 Zu diesem Verfahren siehe ausführlich: Mückenberger/Baumheier/Pohl (2008).

5 Regionalisierung städtischer Chronotope

Ausgehend von der für diesen Beitrag gewählten Perspektive, unter Gerechtigkeitsaspekten vor allem potenzielle Zeitkonflikte und Möglichkeiten ihrer Regulation in den Vordergrund der Betrachtung zu stellen, soll nun eine Synthese der zuvor herausgearbeiteten vier zeit-räumlichen Dimensionen erfolgen, um so zur einer Regionalisierung städtischer Chronotope zu gelangen. Anthony Giddens (1990) folgend wird unter „Regionalisierung“ die raum-zeitliche Zonierung in Bezug auf soziale Praktiken verstanden. In Tabelle 1 ist neben der funktionalen Differenzierung (und damit verbunden dem Rhythmus) auch der gegenwärtige Ausdehnungsdruck von Aktivitätszeiten aufgeführt, dem ein erhöhtes Konfliktpotenzial und damit die Notwendigkeit zur Regulation – insbesondere in den Nachtstunden – beigemessen werden kann.⁹ Weiterhin wird die Zugänglichkeit sowie das Tempo verschiedener städtischer Chronotope im Hinblick auf mögliche planerische Herausforderungen diskutiert.

Mit der funktionalen Differenzierung des Stadtraums wurde während des 20. Jahrhunderts die Wohnfunktion weitgehend aus den Innenstädten der Metropolen zurückgedrängt. Entstanden sind Areale, die als „**Central Business District**“ (CBD) bezeichnet werden und eine hohe Einzelhandelsdichte aufweisen sowie vor allem als Verwaltungs- und Bürostandorte dienen. Damit einhergehend ist die Konzentration an Arbeitsplätzen in diesem Chronotyp hoch und ein deutlicher Wechsel von Tag- und Nachtbevölkerung ist – der Ausdehnung von Arbeits- und Öffnungszeiten des Einzelhandels zum Trotz – noch immer die Regel. Die Arbeits- und Versorgungsfunktion des Stadtzentrums wird klassischerweise ergänzt um die Funktion, die bereits die Agora in der griechischen Polis einnahm: Der öffentliche Stadtraum bietet die Bühne für politische Willensbekundungen, etwa in Form von Demonstrationen. Eine vergleichsweise neue Funktion erfährt dieses Chronotop durch die Eventisierung bzw. Festivalisierung der Städte, die oftmals zentral gelegene öffentliche Plätze als Kulisse bespielen.

Diese Stadtmarketingpolitik intendiert die Ausdehnung der Aktivitätszeiten in die Abendstunden sowie auf die Wochenenden, etwa in Form verkaufsoffener Sonntage. Wurde die „Verödung der Innenstädte“ in den 1980er Jahren mit Blick auf die Leere vor allem in den Abendstunden sowie an den Wochenenden beklagt, sieht sich der standortgebundene Einzelhandel heute vor allem durch die Konkurrenz des Online-Handels bedroht und ist schon aus diesem Grund an einer zusätzlichen Attraktivitätssteigerung des Chronotops für potenzielle Kunden interessiert. Die Eventisierungspolitik ist so auch als Versuch zu verstehen, in der City sowie in den innerstädtischen Subzentren ein umfassendes Freizeit-Erlebnis in Ergänzung zum reinen „Shopping“ zu bieten.

Konfliktiv ist die gegenwärtige Entwicklung nicht nur aufgrund der hiermit einhergehenden Ausdehnung der Arbeitszeiten für Beschäftigte des stationären Einzelhandels, sondern auch, weil die Nutzung des öffentlichen Raumes zur politischen Willensbekundung mit den Verwertungs- und Vermarktungsinteressen kollidieren kann. Der massive Einsatz von Videoüberwachung in diesem Chronotyp droht in eine Versi-

⁹ Siehe zu Konflikten um die Ausdehnung von Aktivitätszeiten auch den Beitrag von Weber/Henckel zum Thema „Nacht und Gerechtigkeit“ in diesem Band.

cherheitlichungsspirale zu münden, an deren Ende infrage gestellt ist, ob der öffentliche Raum in einem Klima allgegenwärtiger Beobachtung seiner Funktion als Bühne für politische Willensbekundung noch gerecht werden kann. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass räumliche Hegemonie nicht nur mittels Überwachung oder gar Privatisierung des Raumes reproduziert wird. In verschiedenen Abstufungsgraden wird über Symbole vermittelt, was an einem Ort als erwünschtes Verhalten und was als unerwünschtes Verhalten gilt. So definiert beispielsweise die Art der Stadtmöblierung mögliche Nutzungsarten. Kontingente Handlungen, also das Spektrum dessen, was an einem Ort möglich ist, wird durch die Gestaltung von Orten – nicht zuletzt durch die Stadtplanung – vorgegeben.¹⁰

In ähnlicher Weise wie im Falle des CBDs ist – nicht zuletzt durch die Ausweitung der Überwachungstechnologie – die Zugänglichkeit von Bahnhöfen und anderen zentralen **Verkehrsknotenpunkten** für bestimmte gesellschaftliche Randgruppen bereits heute erschwert bzw. sanktionsbekräftigt. Dies ist nicht zuletzt auch als eine Folge der verstärkten Integration von Gastronomie- und Einzelhandelsangeboten in größeren Bahnhöfen zu verstehen. Gerade an diesen Standorten ist die Ausdehnung der Aktivitätszeiten weit fortgeschritten, verläuft in aller Regel aber – mit Ausnahme der Auseinandersetzung um die von Nachtflügen ausgehende Lärmemission – vergleichsweise konfliktarm. Zum Problem scheint hier eher die Erhöhung des Tempos zu werden, da der Mobilitätssektor allgemein einem stetigen Beschleunigungsdruck ausgesetzt ist. Die allgegenwärtige Hektik, die auf Bahnhöfen und Flughäfen zu herrschen scheint, dürfte planerisch aber kaum regulierbar sein. Ungeachtet dessen stellt sich die Frage nach einer Integration explizit definierter Ruhezeiten bzw. entschleunigten Ausgleichsflächen innerhalb dieser „Hochgeschwindigkeitschronotope“. Als Beispiel können hier etwa Ruhe- oder Meditationsräume dienen, die seit einigen Jahren an verschiedenen Flughäfen eingerichtet wurden.

Zugänglichkeitsprobleme ganz anderer Art lassen sich bei den **Gewerbegebieten** erkennen. Diese Areale, die zumeist auch Standorte des flächenextensiven Einzelhandels wie Möbelgeschäfte oder Baumärkte sind, sind zumindest in den Randzeiten kaum noch mit dem ÖPNV zu erreichen. Oft ist sogar die Verkehrserschließung dieser Chronotope in den Kernzeiten mangelhaft. Bestimmender Taktgeber in den Gebieten, die in überwiegendem Maße durch Produktion geprägt sind, sind die Arbeits- bzw. Schichtwechselzeiten der Betriebe.¹¹ Doch auch in den Gewerbegebieten, die stärker durch den Handel strukturiert sind, ist die Zugänglichkeit im Tages- und Wochenver-

10 Ein Beispiel hierfür sind die 2014 in der Hamburger City neu aufgestellten öffentlichen Abfalleimer. Diese verfügen über eine eingebaute Müllpresse sowie eine Netzverbindung zur Stadtreinigung zur Überwachung des Füllstands. Der Abfall wird über eine Schleuse, die durch eine Klappe gesichert ist, in den Behälter verbracht. Infolgedessen haben Flaschensammler keinen Zugriff mehr auf den Inhalt des Abfalleimers. Im Unterschied zu dieser Vorgehensweise werden in anderen Kommunen Flaschenhalterungen an Abfalleimern angebracht, um dem Durchwühlen der Abfallbehälter nach Leergut vorzubeugen (z. B. Hannover).

11 Als Spezialfall des Gewerbegebietes kann die Industriezone gelten, die nicht durch flächenextensiven Handel, sondern nahezu ausschließlich durch die industrielle Produktion geprägt ist. Im vorliegenden Beitrag wird auf eine Differenzierung von Industriearealen und Gewerbegebieten der Einfachheit halber verzichtet, zumal ein Fokus auf möglichen Nutzungskonflikten liegt.

lauf oftmals durch lückenhafte ÖPNV-Erschließung limitiert, sodass der private PKW oftmals unverzichtbar ist, wenn dieser Chronotyp im individuellen Aktionsraum liegt.

In ähnlicher Weise sind die Bewohner monofunktionaler **Wohngebiete** – insbesondere in suburbanen Lagen – oftmals auf ein eigenes Auto angewiesen. Gerade in Ein- und Zweifamilienhausgebieten sowie in den 1960er bis 1980er Jahren am Stadtrand entwickelten Reihenhausaarealen konzentriert sich die ÖPNV-Anbindung auf die Tagstunden und wird bereits in den frühen Abendstunden deutlich seltener. Zwar werden in einigen Gemeinden diese Lücken durch selbst organisierte „Bürgerbusse“ zum Teil kompensiert, aber dennoch stellt sich die Frage nach Zeitgerechtigkeit für die Bewohner dieser Gebiete in besonderem Maße, gerade auch vor dem Hintergrund eines zunehmenden Ausdehnungsdrucks auf die „Randzeiten“. Schon nach einem Konzert- oder Theaterbesuch in der Innenstadt kann eine spätabendliche Heimreise mit Bahn und Bus unmöglich sein. Mit Blick auf die Alterung, die in vielen Wohngebieten in Stadtrandlage besonders deutlich zu erkennen ist (Pohl 2012), ist die gesellschaftliche Teilhabe älterer, immobiler Menschen grundsätzlich erschwert.¹² Zudem kann das Wohngebiet, bedingt durch höhere Mobilitätskosten zum Erreichen relevanter Gelegenheiten, auch für ökonomisch schlechter gestellte Haushalte zur „räumlichen Falle“ werden.

12 Zur Frage der Zugangsmöglichkeiten zu städtischen Infrastrukturen im Alter siehe auch den Beitrag von Rinderspacher in diesem Band.

Chronotop	Funktionale Beschaffenheit/ Aktivitätsrhythmus	Aktivitätszeiten	Zugänglichkeit	Tempo/ Beschleunigung
CBD und innerstädtische Subzentren	<p>Relativ einheitlicher Tagesrhythmus aufgrund geringer funktionaler Vielfalt. Schwerpunkt auf Arbeiten und Versorgungsfunktion. Dadurch deutlicher Wechsel zwischen Tag und Nacht sowie Werktagen und Wochenenden.</p> <p>Im Jahresgang z. T. verschiedene Nutzung durch Großevents, Stadtfeste sowie politische Demonstrationen; ggf. konfliktiv mit Interessen der Gewerbetreibenden</p>	<p>Weitere Ausdehnung von Öffnungszeiten in die Abendstunden, zudem mehrere verkaufsoffene Sonntage pro Jahr. Konflikte aufgrund verlängerter Arbeitszeiten im Einzelhandel, allerdings nicht raumbezogen</p>	<p>Verkehrlich in den Tagstunden sowie an Werktagen meist gut erschlossen, in den Randzeiten ggf. eingeschränkt.</p> <p>Einsatz von Überwachungstechnologie erschwert Zugänglichkeit für gesellschaftliche Randgruppen</p>	<p>Im Vergleich zu anderen Chronotopen hohes Tempo; ggf. weitere Beschleunigung</p>

Chronotop	Funktionale Beschaffenheit/ Aktivitätsrhythmus	Aktivitätszeiten	Zugänglichkeit	Tempo/ Beschleunigung
Verkehrsknoten	Umsteigepunkte zwischen verschiedenen Verkehrsträgern, Anlagerung einer Dienstleistungsökonomie. Überlagerung verschiedener Rhythmen; abhängig von Rushhour, Wochenendverkehr, Schulferien, Großveranstaltungen, sowie Sekundärnutzungen (z. B. Einkaufsgelegenheiten in Bahnhöfen)	Ausdehnung in die Nachtstunden, die Nebennutzungen (Versorgungsfunktion) hält mit dieser Ausdehnung Schritt. Vergleichsweise hohe Akzeptanz für Ausdehnung (Ausnahme: Fluglärm)	Verkehrlich meist gut erschlossen. Starker Einsatz von Überwachungstechnologie erschwert Zugänglichkeit für gesellschaftliche Randgruppen	Hohes Tempo, stetiger Beschleunigungsdruck

Chronotop	Funktionale Beschaffenheit/ Aktivitätsrhythmus	Aktivitätszeiten	Zugänglichkeit	Tempo/ Beschleunigung
Gewerbegebiete	Überlagerung verschiedener Rhythmen durch Arbeits- sowie Versorgungsfunktion. Massenbewegungen zu definierten „Stoßzeiten“ (Rushhour) dominieren die tageszeitlichen Rhythmen. In den Abendstunden sowie an Samstagen hohe Aktivität durch flächenextensiven Einzelhandel (Möbelhäuser, Baumärkte, Elektronikmärkte etc.)	Ausdehnung in Abhängigkeit von den Arbeitszeiten, zudem Verlängerung der Öffnungszeiten im Einzelhandel. Konflikte aufgrund verlängerter Arbeitszeiten im Einzelhandel, allerdings nicht raumbezogen.	Verkehrerschließung mit ÖPNV oft mangelhaft. Insbesondere in den Randzeiten kaum ÖPNV-Anbindung. Zugang in starkem Maße abhängig von Automobilität	Tempo variiert in Abhängigkeit von den ortsansässigen Branchen
Wohngebiete	Rhythmischer Wechsel von Tag- und Nachtbevölkerung; monofunktional auf Wohnen ausgerichtet, oft suburban gelegen	Weitgehend kollektiv geteilte Zeiten, i. d. R. geringer Ausdehnungsdruck	In suburbaner Lage verkehrlich schlechter erschlossen. Gefahr der „Räumlichen Falle“ für Bewohner ohne eigenen PKW	Eher entschleunigt

Chronotop	Funktionale Beschaffenheit/ Aktivitätsrhythmus	Aktivitätszeiten	Zugänglichkeit	Tempo/ Beschleunigung
Mischgebiete	Überlagerung vielfältiger Nutzungen durch verschiedene Nutzergruppen (Wohnen, Arbeiten, Freizeit, oftmals auch Tourismus). Dadurch polyrhythmische Aktivität	Oftmals entgrenzte Aktivitätszeiten, starker Ausdehnungsdruck durch ökonomische Verwertungsinteressen und Freizeitnutzung in Abendstunden	In der Regel verkehrlich gut erschlossen. Zum Teil Ausweitung der Kontrolle des öffentlichen Raums	Tempo variiert z. T. in Abhängigkeit von Tageszeit und Wochentag deutlich.
Ausgeh- und Vergnügungsviertel	Dominanz von Freizeit und Tourismusnutzung, z. T. ergänzt durch Büroarbeit und Wohnfunktion. Verschiedene Rhythmen, insbesondere Wochenrhythmen bestimmend. Zusätzlich verstärkte Nutzung durch Großevents	Ausdehnung weit fortgeschritten; an Wochentagen z. T. 24/7 aktiv. Mehrere Großevents im Jahr verstärken Ausdehnung noch weiter	In der Regel verkehrlich gut erschlossen. Überwachungstechnologie erschwert Zugänglichkeit für gesellschaftliche Randgruppen	Tempo variiert z. T. in Abhängigkeit von Tageszeit und Wochentag deutlich

Chronotop	Funktionale Beschaffenheit/ Aktivitätsrhythmus	Aktivitätszeiten	Zugänglichkeit	Tempo/ Beschleunigung
Grünflächen und Parks	Freizeitnutzung; Rhythmus stark jahreszeitlich beeinflusst; zudem erhöhtes Aktivitätsniveau an Wochenenden bei gutem Wetter. Zum Teil Konflikte durch zeitweise Privatisierung (z. B. Open Air Kino oder sonstige Veranstaltungen)	Ausdehnung von Aktivitätszeiten durch privatisierte Teilnutzung (z. B. Open Air Kino) oder städtische Events insbesondere in den Sommermonaten	ÖPNV-Anbindung sehr unterschiedlich ausgeprägt	In der Regel Entschleunigung; Ausnahme: Eventnutzung

Tab. 1: Regionalisierung städtischer Chronotope / Quelle: Eigener Entwurf

Demgegenüber sind die im Regelfall zentraler gelegenen **Mischgebiete** besser mit dem Öffentlichen Nahverkehr erschlossen. In ihnen ist meist verdichtetes Wohnen, Arbeiten sowie eine auf die Freizeitnutzung ausgerichtete Gastronomie vereint, sodass vielfältige Rhythmen dieses Chronotop kennzeichnen. Insbesondere mit der Freizeitnutzung ist ein gewisser Ausdehnungsdruck verbunden, was entsprechende Konflikte zwischen verschiedenen Nutzergruppen erkennen lässt. Dabei erschwert die unterschiedliche Ansprechbarkeit der Nutzergruppen – die von ständigen Bewohnern des Quartiers über außerhalb wohnende Berufspendler bis hin zu Städtetouristen aus entfernteren Regionen reichen – eine Aushandlung von Konflikten unter der Prämisse der Herstellung von Gerechtigkeit. Eine besondere Verantwortung kann dem Tourismusmarketing der Städte beigemessen werden, das gegenwärtig dazu neigt, die als besonders „urban“ geltenden Mischgebiete mit einer hohen Konzentration von Gastronomiebetrieben im Sinne der dort ansässigen Gewerbetreibenden intensiv zu vermarkten und so bestehende Zeit- und Nutzungskonflikte noch weiter zu verschärfen (s. Fußnote 6).

Im Unterschied zu den Mischgebieten ist in den großstädtischen **Ausgeh- und Vergnügungsvierteln** eine klare Dominanz durch die Freizeit- und Tourismusnutzung gegeben. Dennoch ist auch hier – neben dem Arbeiten – die Wohnfunktion angesiedelt, sodass konfliktive Auseinandersetzungen zwischen „Nachtschwärmern“ und Anwohnern oftmals bereits routinierten Handlungspraktiken unterliegen. Der Rhythmus des Chronotops ist in Abhängigkeit von der Freizeitnutzung stark durch den Wochenrhythmus bedingt, sodass ein Aktivitätsmaximum an Freitag- und Samstagabenden bzw. in den anschließenden Nachtstunden kennzeichnend ist. Mit weiter zunehmender Vermarktung dieser Areale als touristische Destination (Touristification) durch das Stadtmarketing und eine wachsende Zahl von Großevents und Festivals geht allerdings auch ein weiterer Ausdehnungsdruck einher.¹³ Parallel zur weiteren Inwertsetzung des Ortes verläuft der Ausbau der Überwachung des öffentlichen Raumes, was die Exklusion gesellschaftlicher Randgruppen erhöht und das Chronotop in der Tendenz zu einer künstlichen Kulisse für austauschbare, aber marktgängige Formate umfunktioniert.

Selbst die städtischen **Grünflächen und Parks**, die im Gegensatz zu nahezu allen anderen Chronotoptypen als Zonen der Entschleunigung und damit des Ausgleichs gelten können, erfahren unter den Rahmenbedingungen einer zunehmenden städtischen Vermarktungslogik eine Ausdehnung von Aktivitätszeiten. So stellen diese Areale nicht selten Reserveflächen für Events dar, für die andernorts kein Platz zu sein scheint. In den Sommermonaten dienen sie etwa als Kulisse für Open-Air-Kinovorführungen, was mit einer zeitweiligen Privatisierung von Teilen eines Parks verbunden ist. Auch wird seit einigen Jahren im Hamburger Stadtpark an zwei Tagen ein großes Oldtimer-Rennen (beworben mit den Worten „Wer wird da nicht hellhörig“) ausgetragen. Der Ausdehnungsdruck macht folglich nicht vor der Kolonisierung von ansonsten eher entschleunigten Ruhezeiten Halt, wobei konfliktiv verlaufende Auseinandersetzungen um Parkanlagen bis dato noch eher selten zu sein scheinen.¹⁴

6 Fazit und Ausblick

Ausgehend von Hawleys Perspektive der „temporal segregation“ in großstädtischen Arealen wurden im vorliegenden Beitrag vier für die zeit-räumliche Strukturierung von Städten relevante Dimensionen herausgearbeitet und Ansätze zu ihrer empirischen Erfassung vorgestellt. Als Anlass für die Analyse städtischer Chronotope wurde auf verschiedene Nutzungsansprüche des Stadtraums verwiesen, die oftmals mit Konflik-

13 Ein gutes Beispiel ist hier die Zunahme von Events und Großveranstaltungen im Ausgehviertel St. Pauli in Hamburg. In den vergangenen Jahren wurden neben dem drei Tage pro Jahr dauernden „Hafengeburtstag“ stetig weitere Wochenendformate entwickelt, wie etwa die „Hamburg Cruise Days“, der „Schlagermove“ oder das mehrtägige Motorradtreffen „Harley Days“. Hinzu kommen lokal begrenzte Events wie das „St. Pauli Winzerfest“ oder im Dezember „Santa Pauli – Hamburgs geilster Weihnachtsmarkt“.

Eine Ausdehnung der Aktivitätszeiten auch an Wochentagen, wie durch den wöchentlich mittwochs bis spät abends stattfindenden „St. Pauli Nachtmarkt“, ist parallel zu beobachten.

14 Eine Ausnahme stellt hier der Park in direkter Nachbarschaft des Hamburger Schanzenviertels dar.

ten zwischen verschiedenen Nutzergruppen verbunden sind und damit einen Regulationsbedarf erkennen lassen. Ein herzustellender Ausgleich der verschiedenen Interessen folgt dem Ideal einer „lebenswerten Stadt“, in der sowohl Bedürfnisse nach Zugänglichkeit zu relevanten Infrastrukturen in einem funktional differenzierten Raum, nach urbanem Leben und Kultur, als auch Bedürfnisse nach Ruhe und Erholung Berücksichtigung finden und Zeitgerechtigkeit selbst als Qualität verstanden wird. Die Regionalisierung zeit-räumlicher Strukturen kann zu einem Verständnis für bestehende Konfliktfelder beitragen, wobei ausgehend von der inneren funktionalen Differenzierung des Stadtraums, der Ausdehnung von Aktivitätszeiten, der Zugänglichkeit städtischer Teilgebiete sowie des Tempos sieben idealtypische Chronotope und die in ihnen zu vermutenden Zeitkonflikte beschrieben wurden.

Einschränkend ist jedoch festzustellen, dass die zuvor erfolgte Regionalisierung – obgleich Indikatoren zur Messung zeitlicher Strukturen benannt wurden – aufgrund der gegenwärtig noch lückenhaften Datenverfügbarkeit insgesamt eher einen heuristischen Charakter aufweist. Im Zuge der weiteren Digitalisierung der urbanen Infrastruktur – sowie der Daten generierenden Nutzung von Smartphones durch die Stadtbewohner selbst – ist anzunehmen, dass in einigen Jahren eine umfassendere Datenbasis für die genauere empirische Erfassung raum-zeitlicher Strukturen in Städten zur Verfügung stehen wird. Die Analyse anonymisierter Bewegungsdaten würde ein detaillierteres Wissen um die Beschaffenheit städtischer Chronotope eröffnen und damit neben der räumlichen Stadtplanung auch eine aktiv gestaltende stadtplanerische Zeitpolitik ermöglichen. Derzeit ist das Wissen um die Ausdehnung von Aktivitätszeiten, im Tagesverlauf bestehende Zugänglichkeitsbarrieren oder das differenzierte Tempo verschiedener Orte noch lückenhaft und basiert auf vereinfachten Annahmen.

So ist auch die in diesem Beitrag erfolgte Regionalisierung städtischer Chronotope notwendigerweise vorläufig. Anzunehmen ist, dass eine weitergehende interne Differenzierung der sieben idealtypischen Chronotope vorgenommen werden muss – insbesondere dann, wenn der Betrachtungsmaßstab vergrößert wird. Mit dem in diesem Beitrag unternommenen Versuch der Regionalisierung zeit-räumlicher Stadtstrukturen wurde eine gesamtstädtische Perspektive eingenommen. Es ist davon auszugehen, dass großflächige Areale wie etwa die innenstadtnah gelegenen Mischgebiete eine interne Differenzierung hinsichtlich ihrer Temporalstrukturen aufweisen, die erst bei einer quartiersspezifischen Analyse der lokalen zeit-räumlichen Strukturen zutage treten.

Die Analyse gesamtstädtischer Chronotope verweist darauf, dass in Abhängigkeit von der funktionalen Differenzierung, den verschieden ausgeprägten Ausdehnungsdrucks, der Zugänglichkeit sowie dem spezifischen Tempo sehr unterschiedliche Regulationsbedarfe zur Herstellung von Zeitgerechtigkeit bestehen können. Insgesamt drängt sich gegenwärtig der Eindruck auf, dass die von den verschiedenen Nutzergruppen artikulierten Ansprüche an den Stadtraum vor allem unter dem Primat ökonomischer Interessen sowie des zunehmenden Stadtmarketings entschieden werden.

Zu befürchten ist damit auch eine weiter zunehmende Exklusion wenig durchsetzungsstarker Gruppen in Randgebieten der Stadt, welche bei schlechter ökonomischer Ausstattung des betreffenden Haushalts zudem auch noch einer gerechten Teilhabe an städtischen Qualitäten zuwiderläuft („Räumliche Falle“). Zudem ist unter Beteiligung der Stadtbewohner zu diskutieren, ob eine zunehmende Festivalisierung der Stadt den Bedürfnissen ihrer Bewohner wirklich Rechnung trägt, oder ob die hiermit einhergehenden Nutzungskonflikte den urbanen Raum für ihre Bewohner eher unattraktiver werden lassen. Ohne eine interessensausgleichende Stadtpolitik, die nicht einseitig auf die ökonomische Verwertung des Stadtraumes sowie die Umsetzung einer möglichst umfassenden Eventisierung ausgerichtet ist, wird Zeitgerechtigkeit nicht herstellbar sein.

Literatur

- Bornstein, M. C.; Bornstein, H. G.** (1976): The pace of life. In: *Nature* 259, 557-559.
- Crang, M.** (2001): Rhythms of the city: Temporalised space in motion. In: May, J.; Thrift, N. (eds.): *TimeSpace: Geographies of the Temporality*. London. 187-207.
- Eberling, M.** (2002): Wer macht die Zeit? Gesellschaftliche Zeitstrukturen im Wandel. In: Henckel, D.; Eberling, M. (Hrsg.): *Raumzeitpolitik*. Opladen, 189-207.
- Eberling, M.; Henckel, D.** (2002): Alles zu jeder Zeit? Die Städte auf dem Weg zur kontinuierlichen Aktivität. *Difu-Beiträge zur Stadtforschung* 36. Berlin.
- Folch-Serra, M.** (1990): Place, voice, space: Mikhail Bakhtin's dialogical landscape. In: *Environment and Planning D: Society and Space* 8 (1), 255-274.
- Geißler, K. A.** (1994): Schützt die Chronotope! Die versöhnte Verschiedenheit zwischen Schnelligkeit und Langsamkeit. In: *Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung* (Hrsg.): *Um die Wette leben. Geschwindigkeit, Raum und Zeit*. Bochum, 36-46.
- Giddens, A.** (1990): Time, Space and Regionalisation. In: Gregory, D.; Urry, J. (eds.): *Social Relations and Spatial Structures*. Houndsmills, 265-295.
- Hägerstrand, T.** (1970): What about people in regional science? In: *Papers of the Regional Science Association* 24, 7-21.
- Hägerstrand, T.** (1982): Diorama, path and project. In: *Tijdschrift Voor Economische en Sociale Geographie* 73 (6), 323-339.
- Harvey, D.** (1990): Between Space and Time: Reflections on the Geographical Imagination. In: *Annals of the Association of American Geographers* 80/3, 418-434.
- Hawley, A.** (1950): *Human Ecology. A Theory of Community Structure*. New York.
- Jurczyk, K.** (2007): Geschlechterverhältnisse und Alltagsarrangements – Neue Konturen der Teilung von Zeit und Arbeit. In: Mückenberger, U.; Timpf, S. (Hrsg.): *Zukünfte der europäischen Stadt. Ergebnisse einer Enquete zur Entwicklung und Gestaltung urbaner Zeiten*. Wiesbaden, 159-214.
- Levine, R.** (1999): *Eine Landkarte der Zeit. Wie Kulturen mit Zeit umgehen*. München.
- Mückenberger, U.; Baumheier, U.; Pohl, T.** (2008): *Das Stephaniviertel auf der Schwelle zum Strukturwandel*. Hamburg/Bremen.
- Mulicek, O.; Osman, R.; Seidenglanz, D.** (2014): Urban rhythms: A chronotopic approach to urban timespace. In: *Time & Society*, 1-22.
- Neuhaus, F.** (2015): *Emergent Spatio-temporal Dimensions of the City: Habitus and Urban Rhythms*. Heidelberg.
- Pohl, T.** (2009): Entgrenzte Stadt. Räumliche Fragmentierung und zeitliche Flexibilisierung in der Spätmoderne. Bielefeld.
- Pohl, T.** (2012): Alterssegregation in der Metropolregion Hamburg. In: Alisch, M.; May, M. (Hrsg.): *Formen sozialräumlicher Segregation*. Opladen, 51-72.
- Pohl, T.; Giesel, F.; Oßenbrügge, J.** (2010): Suburbia als „räumliche Falle“? – Folgen der demographischen und sozialräumlichen Entwicklung von Großstädten am Beispiel Hamburgs. In: *Berichte zur Deutschen Landeskunde* 84 (4), 329-348.

Rosa, H. (2005): Beschleunigung. Die Veränderung der Temporalstrukturen in der Moderne. Frankfurt am Main.

Stabilini, S.; Zedda, R.; Zanettichini, L. (2013): Accessibility of public spaces and services: Theoretical remarks, practices and instruments from urban time planning. In: Henckel, D.; Thomaier, S.; Könecke, B.; Zedda, R.; Stabilini, S. (eds.): Space-Time Design of the Public City. Dordrecht/Heidelberg u. a., 119-136.

Werlen, B. (2001): Alltägliche Regionalisierungen. In: Lexikon der Geographie.

<http://www.spektrum.de/lexikon/geographie/alltaegliche-regionalisierungen/265> (19.01.2018).

Zurawski, N. (2012): From crime prevention to urban development. Politics and resistance concerning CCTV cameras in a plaza in central Hamburg. In: Information Polity 17, 45-55.

Autor

Thomas Pohl (*1973), *Dr. rer. nat., Studium der Geographie, Soziologie und Ethnologie an der Universität zu Köln (Dipl.-Geogr.); Promotion in Geographie an der Universität Hamburg; Akademischer Rat am Institut für Geographie der Universität Hamburg.*



Achim Schröer

MEHRFACH:NUTZEN – MEHRFACHNUTZUNG UND SPACE SHARING ALS STRATEGIE ZUR NACHHALTIGEN STADTENTWICKLUNG

Gliederung

- 1 Einführung
 - 2 Beispiele und Trends
 - 2.1 Wohnnutzung
 - 2.2 Büros und Gewerbe
 - 2.3 Sonderbauten
 - 2.4 Verkehrsraum
 - 2.5 Grünflächen
 - 3 Systematisierung und Definitionen
 - 3.1 Nutzer
 - 3.2 Funktion
 - 3.3 Zeitmuster
 - 3.4 Nutzungsmuster
 - 4 Mehrfachnutzung in der raumzeitlichen Stadt
 - 5 Potenziale und Risiken
 - 5.1 Ökonomische Dimension
 - 5.2 Soziale Dimension
 - 5.3 Ökologische Dimension
 - 6 Hemmnisse, Chancen und Instrumente
 - 7 Fazit
- Literatur

Kurzfassung

Mehrfachnutzung bzw. Space Sharing bezeichnet die Inanspruchnahme eines Raumes durch verschiedene Nutzungen oder verschiedene Nutzer; eine besondere Rolle spielen dabei zeitliche Muster. In der modernen europäischen Stadt hat sich unter dem Einfluss von gesteigener Mobilität, Wohlstand und dem langlebigen Leitbild der Funktionstrennung eine stark exklusiv und monofunktional genutzte Raumstruktur entwickelt. Neben unbestreitbaren Vorteilen wie der Konfliktminderung werden aber unter den Aspekten der Ressourcenschonung, der Teilhabe oder eben der Zeitgerechtigkeit auch ihre Nachteile immer deutlicher erkennbar. Der Beitrag beleuchtet etablierte und neue Beispiele von Mehrfachnutzungen, schlägt eine Systematisierung vor und lotet ihre Potenziale, Hemmnisse, Chancen und Risiken aus. Ihre weitere Anwendung kann Beiträge zu einer nachhaltigen und zeitgerechten Stadtentwicklung liefern.

Schlüsselwörter

Mehrfachnutzung – Zwischennutzung – Nutzungsmischung – Stadtentwicklung – Stadtplanung – Zeitpolitik – Zeitgerechtigkeit

Multiple:Use – Multiple use and space sharing as a strategy for sustainable urban development

Extended Abstract

Influenced by increases in mobility, wealth and the long-lived guiding principle of functional segregation, developments in the modern European city have led to the strongly exclusive and mono-functional utilisation of spatial structures. Despite undisputed advantages, like the minimising of conflict, the disadvantages of this are becoming increasingly obvious, for instance regarding to resource conservation, participation and, indeed, time justice. Against the background of current social, economic and technical change, there is at the same time a clear trend towards a quantitative and qualitative expansion of multiple use. Multiple use or space sharing refers here to the employment of a space by different uses or users. The systemisation of the concept, which has been subject to little research to date, demonstrates different patterns of multiple use; temporal patterns play a particular role here.

Urban development policy and spatial sciences should engage more strongly with the phenomenon because, on the one hand, multiple use can potentially support sustainable urban development and, on the other hand, closer examination reveals dangers and risks. It is presumed that positive effects are found especially in the social sphere, while economic effects seem ambivalent, and hopes associated with the ecological sphere may not all be fulfilled due to rebound effects. Important in this context are the concrete conditions of multiple use and the negotiation mechanisms, which could be further investigated from an institutional-economic perspective. The public management of multiple use through supply, regulation or institutional support seems reasonable. This may regard very different spaces and functions but should consider and evaluate all effects. The article sheds light on established and new examples of multiple use, proposes a systemisation, and explores the associated potentials, obstacles, opportunities and risks. As a spatial-temporal strategy, the considered promotion of multiple use can contribute towards sustainability and temporal justice in the city.

Keywords

Space sharing – interim use – mixed use – multiple use – urban development – urban planning – time policy – sharing economy – temporal justice

1 Einführung

Die Ansprüche und Anforderungen an eine nachhaltige Stadtentwicklung sind vielfältig, von ökologischen Aspekten wie Ressourceneffizienz und Klimaschutz bis zu sozial-ökonomischen Aspekten wie Teilhabe und Integration. Unterschiedliche Ressorts und Disziplinen antworten darauf in unterschiedlichen Handlungsfeldern. Eine starke Rolle nehmen dabei nach wie vor städtebauliche, also raumbezogene Strategien ein, wofür z. B. die Begriffe Verdichtung, Innenentwicklung und (räumliche) Nutzungsmischung stehen. Die Karriere des Themas Zwischennutzung hat den Blick auch auf eine zeitliche Dimension erweitert, doch bilden fundierte zeitliche – oder besser: raumzeitliche – Perspektiven nach wie vor eine Nische in Wissenschaft und Praxis. Gleichzeitig haben sich jedoch in den letzten Jahren neue Muster der Nutzung von Räumen und

Gegenständen etabliert: Zwischennutzungen, Co-Working oder Sharing Economy sind Phänomene, die sich ohne eine zeitbezogene Perspektive weder untersuchen noch organisieren und planen lassen. Gerade die Stadtplanung als öffentliche, hoheitliche Aufgabe tut sich teils noch schwer im Umgang mit diesen neuen bzw. wiederentdeckten Nutzungsmustern.

Im Fokus dieses Artikels stehen das Prinzip der Mehrfachnutzung von verschiedenen städtischen Räumen sowie ihr möglicher Beitrag zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung und damit auch zur zeitgerechten Stadt. Der Begriff wird erst einmal weit gefasst und bezeichnet verschiedene Ansätze, einen Raum kollektiv oder multifunktional zu nutzen. In Abgrenzung zur Nutzungsmischung, die eine enge räumliche Kombination von in sich individuellen Nutzungen bezeichnet, wird hier also ein und derselbe Raum mehrfach genutzt. Während sich zur Zwischennutzung seit der Jahrtausendwende eine breite Forschungs- und Praxislandschaft entwickelt hat (z. B. Oswald/Overmeyer/Misselwitz 2013), gibt es noch wenig Vergleichbares zur Mehrfachnutzung. Den Einstieg bildet deswegen ein Überblick über gebräuchliche und aktuelle Beispiele von Mehrfachnutzungen, der auch die Breite des Themas und der berührten Aspekte verdeutlicht. Anhand der Kriterien Nutzer, Funktion und Zeitmuster werden eine umfassende Systematisierung und Definitionen vorgeschlagen. Ein Exkurs in die Entwicklung raumzeitlicher städtischer Nutzungsmuster liefert die Grundlage für eine Darstellung der Potenziale und Risiken, bestehender Hemmnisse wie auch der Chancen zur Umsetzung.

2 Beispiele und Trends

Mehrfachnutzung von Räumen war und ist in verschiedensten Kontexten durchaus verbreitet. Entwicklungen und Trends der letzten Jahre deuten jedoch auf eine neue Qualität und auch Quantität von Mehrfachnutzung hin, wie die folgenden Beispiele anhand verschiedener Raumtypen zeigen. Gleichzeitig wird deutlich, dass sich Mehrfachnutzungen nicht nur in der Nutzung selbst, sondern ebenso auch in ihrer Struktur, ihrem Muster voneinander unterscheiden.

2.1 Wohnnutzung

Wohnformen sind so vielfältig wie die Gesellschaft und unterliegen einem ständigen Wandel. Auch die Bandbreite an gemeinschaftlichen Wohnformen ist groß, vom historischen Schlafgängertum des 19. Jahrhunderts über Wohnanlagen mit zentralen Gemeinschaftseinrichtungen bis zu Wohngemeinschaften (WGs). Für die meisten existieren wirtschaftliche Gründe ebenso wie soziale Motivationen. Die Bedeutung von WGs für den Wohnungsmarkt dürfte v. a. in Universitätsstädten erheblich sein. Sie ist allerdings nur schwer einzuschätzen, da WGs statistisch unzureichend erfasst werden; so gelten ihre Bewohner in den meisten Erhebungen als einzelne Haushalte (vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2013 – Mikrozensus Berlin mit über 30 % der Bevölkerung in Einpersonenhaushalten). Ein aktueller Trend sind Senioren-WGs. Diese können neben gesundheitlichen Aspekten, wegen derer sie finanziell besonders gefördert werden (WELT 2015), auch bedeutend zur Entlastung des Wohnungsmarktes

und zum Energiesparen beitragen, da Senioren häufig allein in ihren bisherigen (zu) großen Familienwohnungen wohnen. Eine Studie aus Wien kommt anhand von Modellprojekten zu einem Einsparpotenzial von rund 50% des Pro-Kopf-Energieverbrauchs im selben Gebäude allein durch den Wechsel der Wohnform (Mahdavi/Brandl/Kiesel et al. 2012).

Gemeinschaftseinrichtungen wie Waschküchen waren im kommunalen und genossenschaftlichen Reformwohnungsbau des frühen 20. Jahrhunderts üblich. Heute steht bei Wohnformen wie Baugemeinschaften oder lebensweltlich orientierten Wohnprojekten bei der Einrichtung von Veranstaltungsräumen oder Gästewohnungen die Gemeinschaftsstiftung im Vordergrund. Dagegen vorrangig kommerzieller Natur für die kurzfristige Nutzung sind Boarding Houses, die ebenfalls Gemeinschaftseinrichtungen wie Sporträume anbieten.

Ein weiterer Trend liegt in der Kurzzeit-Untervermietung von Privatwohnungen, die durch Vermittlungsplattformen im Internet einen starken Auftrieb erhalten hat. Quantitativ von geringer Bedeutung dürfte das Home Swapping, wie z. B. über Home-Exchange.com (o. J.), sein, bei dem Privatleute für die koordinierte Dauer eines Urlaubes ihre Wohnungen kostenfrei eins zu eins tauschen. Dagegen hat die Kurzzeit-Untervermietung über Plattformen wie Airbnb (Airbnb, Inc. o. J.) in touristisch besonders fragten Städten wie Berlin oder Barcelona kommerzielle Ausmaße angenommen, die über die Verknappung des „normalen“ Wohnraumes und die höheren Renditen Folgen für die lokalen Wohnungsmärkte haben (Holm 2016). In Berlin wird mittels des 2018 novellierten Zweckentfremdungsverbotess versucht, die quasi-gewerbliche Vermietung von Nebenwohnungen zu dämpfen, aber gleichzeitig die Vermietung der eigenen Hauptwohnung zu ermöglichen (TSP 2018). Auch soziale Folgen durch den ständigen Wechsel der Gäste werden diskutiert.

Denkbar wäre auch ein abwechselndes Wohnungs-Sharing, etwa zu bestimmten Wochentagen oder an Arbeitstagen / am Wochenende. Die zunehmende Multilokalität gerade in der akademischen Welt und die Wohnungsknappheit in vielen Universitätsstädten eröffnen diesem bislang nicht erforschten, aber durchaus praktizierten Modell zunehmend Chancen.

2.2 Büros und Gewerbe

Durch betriebliches Immobilienmanagement gewinnt die Auslastung von Büroarbeitsplätzen als Kostenfaktor an Bedeutung. Ansätze wie das flexible (alias nomadische, nonterritoriale) Büro ohne festen persönlichen Arbeitsplatz versprechen Flächeneinsparpotenziale von bis zu 60%, sind aber bezüglich der Arbeitszufriedenheit umstritten und werden selten umgesetzt (Amann 2011). Als viel diskutiertes Paradebeispiel der Sharing Economy gilt dagegen Co-Working, also die Bereitstellung temporärer Büroarbeitsplätze mit gemeinsamer Infrastruktur. Dahinter steht nicht zuletzt ein Wandel der Arbeitswelt v. a. in der Kreativbranche, mit einem Trend zu kleinen Start-ups, selbstständigen Einzelunternehmern und hoher räumlicher Mobilität. Als Vorteile des Co-Working werden denn auch gerade die sozialen Kontaktmöglichkeiten genannt (Merkel/Oppen 2013). Über Plattformen wie z. B. PivotDesk (PivotDesk 2018) bieten

auch größere Büros freie Teilflächen zur Untervermietung an andere Firmen an. Als Nischenangebot vermittelt Spacious (2017) temporäre Büroarbeitsplätze in sonst nur abends geöffneten Restaurants, oder die Spacebase GmbH (o. J.) bietet Besprechungs- und Veranstaltungsräume auch an ungewöhnlichen Orten wie einem Boxstudio.

Neue Vertriebsformen führen zu Innovationen auch im Einzelhandel, wie z. B. Pop-Up-Stores mit wechselnden Kurzzeitmietern (Go-PopUp o. J.) oder in der bedarfsgerechten Lagerhaltung für Einzelunternehmer (Klein 2016). Ein seltenes, aber plakatives Beispiel für eine saisonale Mehrfachnutzung sind im Winter geschlossene Eisdielen, in denen jedoch in der Vorweihnachtszeit Lebkuchen verkauft werden. Eher auf einen Marketing-Effekt setzen ungewöhnliche Kombinationen von Gastronomie und Verkaufsräumen/Showrooms wie der Mercedes Me-Store in Hamburg oder „Kauf dich glücklich“ in Berlin (Pander 2014; Dahmen & Munier OHG o. J.). Etablierte Formen von gemeinsamer Infrastrukturnutzung dagegen finden sich z. B. bei Gewerbehöfen oder den landwirtschaftlichen Genossenschaften und Maschinenringen.

2.3 Sonderbauten

Verbreitet ist die Mehrfachnutzung von bestimmten Sonderbauten, die aufgrund von Größe und Kosten nur in geringer Zahl vorhanden sind. Schulturnhallen werden regelmäßig auch vom Vereinssport genutzt bzw. umgekehrt, und das neue Fußballstadion in München wurde sogar von zwei konkurrierenden Bundesligavereinen zur gemeinsamen Nutzung erbaut. In vielen Schulräumen findet nachmittags und abends Unterricht von Volkshochschulen oder Musikschulen statt. Die Mehrfachnutzung von Unterrichtsräumen wurde z. B. von Götze (1975) und Müller (1985) wissenschaftlich untersucht und wird von vielen Bildungseinrichtungen aktiv betrieben (z. B. LMU o. J.). Insbesondere am Wochenende sowie in den Schul- bzw. Semesterferien bestehen hier noch große Potenziale für Mehrfachnutzungen.

Band-Übungsräume mit ihren speziellen Anforderungen werden in der Regel von mehreren Musikgruppen genutzt, die sich teils auch das Equipment teilen. Kommunale oder in freier Trägerschaft befindliche Kulturzentren oder Vereinsheime bieten unterschiedlichen Gruppen im Wechsel Platz, Mehrzweckhallen einer Reihe von meist kommerziellen Veranstaltungen. Die Stadt Wien betreibt ein eigenes Programm zur Vermittlung von Gruppenräumen (Stadt Wien o. J. a). Auch im ländlichen Raum gilt die Konzentration von Funktionen im Rahmen einer Mehrfachnutzung, z. B. von Dorfgemeinschaftshäusern für soziale, kulturelle, kommerzielle und administrative Zwecke, als erfolgversprechendes Konzept (z. B. GT 2017). Verschiedenste Räume für Veranstaltungen, auch meist auf Mehrfachnutzungsbasis, vermittelt die eventsofa GmbH (o. J.).

Ein besonders interessantes Phänomen ist die Mehrfachnutzung von Kirchen. Zurückgehende Zahlen von Besuchern und Finanzierungsquellen einerseits, aber auch der Wunsch nach einer stärkeren Öffnung gegenüber der weiteren Öffentlichkeit andererseits haben zu vielfältigen Formen von Mehrfachnutzung geführt. Während die

Nutzung von Kirchen durch andere konfessionelle Gruppen in Deutschland im Allgemeinen an theologische Gemeinsamkeiten geknüpft wird, bestehen bei gemeindeeigenen Versammlungsräumen für die Nutzung durch Dritte größere Spielräume (z.B. EKHN 2009). Unter dem Namen „Citykirche“ haben sich über 100 Kirchengemeinden für auch nichtkirchliche Veranstaltungen wie Vorträge, Konzerte oder Ausstellungen bei Wahrung der religiösen Hauptfunktion entschieden (Netzwerk Citykirchenprojekte o.J.).

2.4 Verkehrsraum

Straßen sind Verkehrsgrund. Damit sind sie dem Verkehr vorbehalten und mittels der StVO strikt reglementiert. Die Dominanz des Autoverkehrs stößt dabei seit Jahrzehnten auf Kritik. Während die seit den 1950er Jahren eingeführten Fußgängerzonen wiederum monofunktional den Fußgängern vorbehalten sind (mit Ausnahmen für Sonderverkehre wie Einsatzfahrzeuge oder ÖPNV bzw. mit zeitlich begrenzter Öffnung für den Liefer- und meist auch Radverkehr), lassen die verkehrsberuhigten Bereiche seit den 1970er Jahren gemischte Verkehre mit einem Vorrang für Fußgänger und in den Spielstraßen auch verkehrsfremde Nutzungen zu. Viel diskutiert wurden in den letzten Jahren die Ansätze von Shared Space und Begegnungszonen. Als Mischverkehrsflächen für gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer sowie niveaugleich und unter weitgehendem Verzicht auf Verkehrszeichen haben sie sich allerdings noch kaum durchgesetzt (Netzwerk Shared Space o.J.).

Während diese Ansätze statisch sind, eröffnen temporäre Regelungen auch ganz andersartige Nutzungsmöglichkeiten von Verkehrsraum. Sondernutzungen wie Wochenmärkte, Veranstaltungen oder Demonstrationen machen den öffentlichen Raum in besonderer Weise erlebbar, wie z. B. die populären Münchner Beispiele der Blade Night oder des Street Life Festivals auf Hauptverkehrsstraßen zeigen (Green City e.V. o. J. a). Auch die temporäre Einrichtung von Fußgängerzonen ist möglich, z. B. am Wochenende oder in den Sommermonaten, wird jedoch selten genutzt.

Temporäre Regelungen bieten sich in besonderer Weise für Flächen des ruhenden Verkehrs an, da deren Nutzung starken Schwankungen unterliegt. Das in Großbritannien übliche System, einen Fahrstreifen von Hauptverkehrsstraßen nachts und wochenends als Parkstreifen auszuweisen, findet auch in Deutschland Nachahmer (Fiedler 2015). In Wien werden die Parkplätze an der Linken Wienzeile wochenends zu einem Trödelmarkt, wobei dessen Stellflächen am Boden ebenso dauerhaft markiert sind wie die Parkplätze (Stadt Wien o. J. b). Für eine bessere Auslastung, also Nutzung durch mehrere Parker, können Parkraumbewirtschaftung, Parkleitsysteme und Apps sorgen, die teils auch schon private Parkplätze integrieren (Niggehoff 2017). Ein großes Potenzial liegt in der Öffnung von größeren privaten Parkplätzen wie z.B. von Discountern auch außerhalb der Geschäftszeiten über eine Bewirtschaftung (Jacobs 2016). Eine symbolische alternative Mehrfachnutzung von Parkplätzen findet jährlich durch Aktivisten am Parking Day statt (Green City e.V. o. J. b). Dies geht allerdings bereits in Richtung einer künstlerisch-performativen und meist singulären Umdeutung von Stadtraum, die hier nicht Gegenstand ist.

2.5 Grünflächen

Mit ihrer allgemeinen und freien Verfügbarkeit für vielfältige Erholungszwecke können Parks als ein Paradebeispiel für Mehrfachnutzung gelten. Konflikte ergeben sich da, wo temporäre exklusive Nutzungen wie Großveranstaltungen andere Nutzungen zeitweilig verdrängen (z. B. Merkel 2016). Einen Trend der letzten Jahre stellt das Urban Gardening dar, das im Unterschied zu klassischen Schrebergärten meist auch eine Öffnung und Mitnutzung durch andere zur Erholung vorsieht (Müller 2011). Verschiedene Ansätze existieren im deutschen Sprachraum bei der Öffnung von schulischen Frei- und Sportflächen außerhalb der Unterrichtszeiten (Schmid/Thalmann 2010). In der Landschaftsplanung schließlich wird der Begriff der Mehrfachnutzung bzw. Multico-dierung seit Längerem verwendet, um die mehrfache Funktionalität eines Raumes als Erholungsraum, Retentionsraum, Biotop, landwirtschaftliche Nutzfläche etc. zu charakterisieren und zu koordinieren (Grosch 1978; Becker 2014). Er geht damit allerdings über die hier untersuchte direkte Nutzung durch Menschen hinaus.

3 Systematisierung und Definitionen

Alles mehrfach also? Auch wenn diese Vielfalt von Beispielen den Eindruck erwecken könnte, dass Mehrfachnutzung in großer Breite praktiziert wird, stellt für die meisten Räume nach wie vor die exklusive monofunktionale Nutzung den Normalfall dar. Die genannten Mehrfachnutzungen sind bei Weitem nicht in allen potenziell dafür geeigneten Räumen umgesetzt, und für viele weitere Raumtypen, etwa große Einzelhandels- oder Gewerbeflächen, waren noch nicht einmal einzelne Beispiele auffindbar. Bietet sich in der quantitativen und qualitativen Ausweitung von Mehrfachnutzung also ein noch unausgeschöpftes Potenzial für nachhaltige Stadtentwicklung? Potenziale und Risiken, Hemmnisse und Umsetzungsmöglichkeiten werden in diesem Beitrag weiter ausgeführt. Die Beispiele verdeutlichen jedoch auch, dass es ganz unterschiedliche Modelle bzw. Muster gibt, die als Mehrfachnutzung bezeichnet werden können. Deswegen soll zuvor ein Ansatz für Systematisierung und Definition entwickelt werden.

Im Gegensatz zur mittlerweile etablierten Zwischennutzung taucht das Phänomen Mehrfachnutzung in der stadtplanerischen Diskussion selten auf und wurde bisher nur sehr selten wissenschaftlich untersucht. Es existiert keine genaue Definition, da der Begriff unmittelbar verständlich scheint. Er ist auch nicht spezifisch stadtplanerisch, sondern wird in einer Reihe von Kontexten verwendet, von der Landschaftsplanung bis hin zur Softwareentwicklung. Definitionsversuche im architektonisch-stadtplanerischen Kontext finden sich z. B. bei Götze (1975) und Müller (1985). Beide unterscheiden eine Mehrfachnutzung im engeren Sinne, also die Nutzung eines Raumes für den gleichen Zweck durch verschiedene Nutzer, von der Mehrzwecknutzung, also der Nutzung eines Raumes für verschiedene Zwecke. Cortesi und Funk (2007) bezeichnen dies analog als Mehrpersonennutzung bzw. funktionale Mehrfachnutzung und unterscheiden noch eine dritte Stufe der baulichen Mehrfachnutzung durch Höhenstaffelung (z. B. Dachgärten, Flächen unter Hochstraßen), die allerdings den Begriff der Mehrfachnutzung sehr weit dehnt und sonst eher unter dem Begriff der baulichen

Nutzungsmischung diskutiert wird. Für Mellauner (1998), der sich ausschließlich mit Freiräumen beschäftigt, und für Schmid/Thalmann (2010) besteht Mehrfachnutzung in einer weiteren (Neben-)Nutzung neben einer vorhandenen Hauptnutzung.

Im englischen Sprachraum scheint der verwandte Begriff Space Sharing bereits etwas weiter verbreitet zu sein. Auch wenn dies sprachlich erst einmal eine andere Perspektive suggeriert und einen Bezug zum schillernden Begriff der Sharing Economy herstellt, wird darunter faktisch dieselbe Vielfalt von Nutzungsmustern diskutiert (z. B. One Earth 2015). Tatsächlich hat sich auch im deutschen Sprachraum vereinzelt der Ausdruck Space Sharing bereits etabliert (z. B. ABK Stuttgart o. J.).

Bei all diesen Ansätzen kommt jedoch die zeitliche Dimension zu kurz, sodass eine stärkere analytische Differenzierung anhand der folgenden drei Kriterien vorgeschlagen wird.

3.1 Nutzer

Nutzer eines Raumes können sowohl Individuen als auch Gruppen sein, die sich durch einen gemeinsamen Nutzungswunsch auszeichnen. In diesem Sinne wäre z. B. eine Volleyball-Gruppe des Vereins x ein Nutzer, eine Gruppe des Vereins y jedoch ein anderer. (Nicht unter diesen Nutzerbegriff fällt Betriebspersonal wie Hausmeister etc.) Nutzer können auch als Nachfrager bezeichnet werden, während entsprechend das Angebot aus zu nutzenden Räumen besteht. Es ergeben sich die polaren Ausprägungen „individuell/kollektiv“.

3.2 Funktion

Das Wort „Nutzung“ ist mehrdeutig, da hiermit sowohl die Funktionalität bzw. der Zweck eines Raumes ausgedrückt werden kann („Wohnnutzung“) als auch seine tatsächliche aktive Inanspruchnahme. Im weiteren Text soll daher „Nutzung“ für eine konkrete Aktivität verwendet werden, „Funktion“ bzw. „Zweck“ dagegen für die Bestimmung eines Raumes („Mehrzwecknutzung“). In diesem Sinne behält z. B. ein Bürogebäude seine Funktion, auch wenn es nachts nicht genutzt wird. Es ergeben sich die polaren Ausprägungen „monofunktional/multifunktional“. Bei multifunktionalen Mustern existieren häufig eine Hauptnutzung und eine oder mehrere Nebennutzungen. Diese müssen sich mit den zeitlichen und räumlichen Gegebenheiten der Hauptnutzung arrangieren.

3.3 Zeitmuster

Bei einem einfachen Zeitmuster findet alle Aktivität in einem (gemeinsamen) Zeitraum statt, während ein vielfaches Zeitmuster unterschiedliche und sich abwechselnde Zeiträume von Nutzungen umfasst. Zu diesen Aktivitätszeiten kommen bei allen Mustern in der Regel auch Ruhezeiten ohne jegliche Nutzung hinzu. Es ergeben sich

die polaren Ausprägungen „gleichzeitig (bzw. „einzeitig“) / abwechselnd“. Ein Muster entsteht dabei in den meisten Fällen durch die unterschiedliche Inanspruchnahme während des Verlaufs eines Tages oder einer Woche, aber auch längere Zyklen sind denkbar (Semesterferien, Jahreszeiten). Diese stetigen oder zyklischen Zeitmuster unterscheiden eine Mehrfach- von einer Zwischennutzung, für die ein zeitlich abschließend begrenzter Nutzungszeitraum typisch ist.

3.4 Nutzungsmuster

Es lassen sich somit mehrere verschiedene Nutzungsmuster differenzieren. Für die einzelnen Muster wird versucht, unmittelbar verständliche Kurzbezeichnungen zu finden. Der Begriff Mehrfachnutzung selbst wird hier nicht im engen Sinne einer Mehrpersonennutzung verwendet, sondern bleibt als Überbegriff über all diese Nutzungsmuster erhalten.

Exklusive Nutzung

Individuell/monofunktional/einzeitig

Die exklusive Nutzung eines monofunktionalen Raumes durch einen Nutzer stellt für viele Fälle das normale Muster dar: Einzelhandelsgeschäfte, Büros, Privatwohnungen. Meist geschieht dies in einem durch Arbeits- oder Öffnungszeiten relativ starren Rhythmus. Eine einfache Ausdehnung der Nutzungszeiten durch denselben Nutzer, wie z. B. durch Schichtarbeit, stellt noch keine Mehrfachnutzung dar, doch bilden die Ruhephasen ein Potenzial für mögliche Mehrfachnutzungen. Die exklusive Nutzung stellt keine Mehrfachnutzung dar und wird hier nur der Systematik halber genannt. Die Kombinationen individuell/monofunktional/abwechselnd sowie individuell/multifunktional/gleichzeitig schließen sich logisch praktisch aus.

Exklusive Mehrzwecknutzung

Individuell/multifunktional/abwechselnd

Auch ein einzelner Nutzer kann seinen Raum multifunktional nutzen und tut dies automatisch in einem vielfachen Zeitmuster. Beispiele wären etwa die Nutzung eines Zimmers zum Wohnen wie zum Arbeiten oder die Nutzung einer Kirche auch als Gemeindefestsaal.

Gemeinsame Nutzung

Kollektiv/monofunktional/gleichzeitig

Dieses Muster entspricht vielen Modellen, bei denen die gemeinsame und gleichzeitige Nutzung von an sich monofunktionalen Räumen im Vordergrund steht, wie z. B. bei Co-Working-Spaces oder Wohngemeinschaften.

Geteilte Nutzung

Kollektiv/monofunktional/abwechselnd

Hier wird ein monofunktionaler Raum nicht gemeinsam, sondern im Wechsel nacheinander genutzt, wie z. B. bei Turnhallen oder Band-Übungsräumen. Oft wird hier deutlich zwischen einer Hauptnutzung bzw. einem Hauptnutzer und einer Nebennutzung unterschieden.

Geteilte Mehrzwecknutzung (Wechselnutzung)

Kollektiv/multifunktional/abwechselnd

Nutzen die verschiedenen Nutzer einen Raum auch funktional unterschiedlich, kann man dies als Wechselnutzung bezeichnen. Beispiele wären die abendliche Nutzung eines Klassenzimmers als Probenraum für eine Theatergruppe oder die unterschiedlichen Nutzungen durch die erwähnte Plattform Spacious.com (o. J.).

Gemeinsame Mehrzwecknutzung (Parallelnutzung)

Kollektiv/multifunktional/gleichzeitig

Bei einer Parallelnutzung finden mehrere Aktivitäten durch mehrere Nutzer gleichzeitig statt, wie dies z. B. in multifunktionalen öffentlichen Räumen wie Parks durch Sportler, Spaziergänger und Picknicker etc. üblich ist.

Im Fokus dieses Artikels steht eine systematisierende Betrachtung anhand dieser als Idealtypen zu verstehenden Nutzungsmuster. Perspektiven anhand anderer oder weiterer Kriterien wären selbstverständlich denkbar, wie z. B. institutionenökonomisch anhand der Eigentümerschaft der Räume, der Konditionen der Nutzung oder der Zugänglichkeit. Diese Themen werden in den nächsten beiden Kapiteln angesprochen, bedürften aber einer vertieften Auseinandersetzung an anderer Stelle.

	monofunktional	multifunktional
gleichzeitig	gemeinsame Nutzung Co-Working, (Senioren-)WGs, Shared Space	Parallelnutzung Spielstraße, Stadtplatz, Park
abwechselnd	geteilte Nutzung Unterrichtsräume, Turnhallen, Übungsräume, Kulturzentren, Vereinsheime Kurzzeit- Untervermietungen, Öffnung von Schulfreiflächen, Formen der Parkraum- bewirtschaftung	Wechselnutzung Mehrzweckhallen, Citykirchen, Co-Working in Nicht- Büroräumen, Wechsel von Park-/ Fahrstreifen, Veranstaltungen auf Straßenland

Tab. 1: Beispiele kollektiver Nutzungen / Quelle: Eigene Darstellung

4 Mehrfachnutzung in der raumzeitlichen Stadt

Die Zeitgeographie zeigt auf, dass jede Aktivität nicht nur eine räumliche, sondern auch eine zeitliche Komponente hat. Beide sind nicht voneinander zu trennen (vgl. dazu die Beiträge von Henckel/Kramer und Pohl in diesem Band). Die Zeitgeographie führt zur Bezeichnung dieses Zusammenhanges den Begriff „raumzeitlich“ ein. Aktivitätsmuster können raumzeitlich beschrieben werden mit Bezug auf eine bestimmte Person oder Personengruppe (z. B. Pendlerbewegungen oder Wohnbiographien), auf eine bestimmte Zeit (z. B. nächtliche Ökonomie) oder eben auf einen bestimmten Ort (z. B. Stadtzentrum oder Turnhalle). Anders als im Falle der quartiersbezogenen Chronotope (vgl. Pohl in diesem Band) werden hier unter dem Stichwort Mehrfachnutzung Muster betrachtet, unter denen ein enger umgrenzter einzelner Raum mehrfach in Anspruch genommen wird. Raumzeitlich und unter dem Aspekt der Zeitgerechtigkeit stellen Mehrfachnutzungen also multiple „Gelegenheiten“ zu Aktivitäten an ein und demselben Ort dar (vgl. Henckel/Kramer in diesem Band).

Zeitgeographische Perspektiven sind v. a. hilfreich zur Einordnung des Phänomens Mehrfachnutzung in die Rahmenbedingungen des weiteren gesellschaftlichen Kontextes. So war die Vormoderne geprägt durch langsame Transportmittel und damit durch kompakte Siedlungen. Arbeit und Zusammenleben waren stark abhängig von natürlichen Rhythmen und zudem teils starren sozialen und auch raumzeitlich wirksamen Regelungen unterworfen (z. B. nächtlicher Torschluss). Die größten Teile der Bevölkerung lebten in relativer Armut, gemessen am Verfügungsrecht über materielle und räumliche Ressourcen. Gruppen wie Mägde und Gesellen verfügten nicht über eigene Haushalte und waren auf die Mitnutzung fremder oder kollektiver Raumangebote angewiesen. Unter diesen Umständen waren eine enge räumliche Funktionsmischung, aber auch gemeinsame Nutzungen z. B. der „Allmende“ und generell des öffentlichen Raumes verbreitet. Die Subsistenzwirtschaft führte zu einer Multifunktionalität vieler Räume zumindest in Bezug auf die Produktion (Heimarbeit).

Die Industrialisierung brachte Bevölkerungswachstum und schnellere Transportmittel und damit eine räumliche Ausdehnung der Siedlungen. Sie brachte die technischen Voraussetzungen zur „Eroberung der Nacht“ bei gleichzeitiger Einführung von schneller getakteten produktionsorientierten Zeitregimes, neue und sich zunehmend differenzierende Gebäudetypen und, in der Epoche des Fordismus, auch allgemein verbreiteten Wohlstand. Die entwickelte Industriegesellschaft schließlich beruhte auf der Idee der Trennung und Optimierung einzelner Funktionen (Taylorismus), was einen erheblichen Einsatz von technischen und räumlichen Ressourcen erforderte. Ausdruck der Relevanz dieser Entwicklungen für die Stadtplanung war die „Charta von Athen“ (1933) mit ihrem Leitbild der städtebaulichen Funktionstrennung, die über die Baunutzungsverordnung im deutschen Planungsrecht fortlebt. Das Zusammenwirken von Zeitregimes, Mobilität, Wohlstand und planerischen Leitvorstellungen führte zu einem deutlichen Anstieg von spezialisierten Funktionen, monofunktionalen Räumen, exklusiven Nutzungen und homogenen Chronotopen, mit ausgedehnten Ruhezeiten und unterm Strich geringen Nutzungsintensitäten.

Gleichzeitig mit der Kritik an diesen Strukturen (genannt seien die Stichworte Monotonie, Entfremdung, Ressourcenverschwendung) wandelten sich Wirtschaft und Gesellschaft hin zum Postfordismus. Das bestehende und nach wie vor stark fordistisch geprägte Raumangebot trifft nun auf eine gewandelte Nachfrage. Gefordert werden v. a. eine höhere zeitliche Flexibilität aufgrund desynchronisierter Aktivitäten, geringere Investitionskosten aufgrund kleinerer Nachfrageeinheiten wie Start-ups, kurzfristiger Renditeerwartungen und ökologischer Argumente, sowie postmaterielle Aspekte wie Image und Lebensqualität: Die Nachfrage nach raumzeitlichen Gelegenheiten hat sich deutlich differenziert. Neben einem in Teilbereichen anstehenden und teils vollzogenem Umbau der fordistischen Strukturen (z. B. Konversion von Industrieflächen) kann hier Mehrfachnutzung Angebote im Bestand schaffen. Paradoxiertweise nimmt dabei das Angebot für abwechselnde Nutzungen wohl langfristig ab, da es teils auf die Restzeiten von fordistisch geprägten Rhythmen angewiesen ist. In Teilbereichen könnten Mehrfachnutzungen, ähnlich wie Zwischennutzungen, also auch Ausdruck einer transitorischen Situation von Wirtschaft und Gesellschaft sein, in der neue Mehrfachnutzer die „slots“ bestehender räumlicher und zeitlicher Arrangements aufdecken und nutzen.

5 Potenziale und Risiken

Sind Mehrfachnutzungen also heutzutage eine sinnvolle Strategie für eine nachhaltige Stadtentwicklung? Bei aller Verschiedenheit der dargestellten Beispiele hinsichtlich ihrer Funktionen und Muster soll eine überschlägige Bewertung anhand der üblichen drei Nachhaltigkeits-Dimensionen Ökonomie – Soziales – Ökologie versucht werden. Dabei können die möglichen Auswirkungen nur geschätzt werden, da Daten nur sehr selektiv für Einzelbeispiele vorliegen. Es wird deutlich, dass zwischen den einzelnen Dimensionen oft erhebliche Zielkonflikte bestehen. Zu der anfänglichen Euphorie über die Sharing Economy hat sich in den letzten Jahren auch eine kritische Perspektive gesellt, die sich teils auch auf das Space Sharing beziehen lässt (vgl. One Earth 2015; Slee 2016).

5.1 Ökonomische Dimension

Individuelle monofunktionale Nutzungen von Räumen erfordern in der Regel hohe Investitions- und Unterhaltskosten. Einer der größten Vorteile von kollektiven Nutzungen – und ökonomische Grundlage der Sharing Economy – ist dagegen die Kostensenkung für den einzelnen Nutzer. Diese ist bereits bei kollektiven gleichzeitigen Nutzungen durch die gemeinsame Infrastruktur gegeben. Bei abwechselnden Nutzungen kommt hinzu, dass hier in der Regel eine deutliche Ausweitung der Nutzungszeiten und damit der Auslastung des Raumes stattfindet. Dies macht in vielen Fällen eine Aktivität überhaupt erst attraktiv: Es ist davon auszugehen, dass viele dieser Nutzungen ohne die Möglichkeit der Kollektivierung nicht individuell, sondern gar nicht realisiert werden würden. Ähnliches gilt auch für einzelne Zwecke bei einer individuellen multifunktionalen Nutzung. Allerdings werden die Kosten oft keineswegs brüderlich

zwischen gleichberechtigten Nutzern geteilt. Der modische Begriff Sharing Economy erhält zwar eine positive Aufladung durch das gleichberechtigte sog. Peer-to-peer-Sharing. Überwiegend verbirgt sich dahinter jedoch ein eigener neuer Markt von simplen Vermietungen an mehrere Nutzer. Während die Nachfrager im Vergleich zur individuellen Nutzung bedeutende Kostenersparnisse realisieren können, ergibt sich für den Anbieter durch die hohe Auslastung ein Profit. Die Möglichkeit eines Zugewinns hat so oft erst zur Öffnung von vormals individuellen oder monofunktionalen Räumen für Mehrfachnutzung geführt (z. B. PivotDesk.com; Spacious.com). Dabei können kommerzielle kollektive und besonders abwechselnde Nutzungen auf gleichartige exklusive Räume einen ökonomischen Druck ausüben, der auch negative Folgen hat, wie das Beispiel von Airbnb zeigt. Entscheidend sind hier die konkreten Nutzungsregelungen und Entgelte.

Zunehmend wird bei der Sharing Economy auch über weitere negative Folgen wie prekäre Beschäftigungsverhältnisse und Dumping diskutiert, wie z. B. im Falle des Transport-Vermittlers Uber (Slee 2016). Es ist anzunehmen, dass auch Co-Working den Trend zu prekärer (Schein-)Selbstständigkeit unterstützt. Sharing Economy kann schließlich dazu beitragen, dass auch bisher unentgeltliche Muster des Teilens kommerzialisiert werden und somit sogar neue Hürden für eine bislang unentgeltliche Mitnutzung entstehen (Staun 2013). In der ganzen Diskussion um die Sharing Economy bedarf es einer präziseren Abgrenzung von privatem Teilen zu kommerziellem Geschäft sowie neuer Regelungen.

Auf einer anderen Ebene kann Mehrfachnutzung auch ökonomisch interessante neue Standortqualitäten schaffen. In dünn besiedelten Räumen können Kombinationen von Funktionen eine neue Zentralität erzeugen, die diese vereinzelt nicht erreichen würden (z. B. Dorfgemeinschaftshäuser). Kollektive Nutzer versprechen sich, wie im Falle des Co-Working, oft ökonomisch wirksame neue Kontakte. Nicht zuletzt kann Mehrfachnutzung auch einen Marketingeffekt bieten, den sich Gastronomie/Showroom-Kombinationen ebenso wie Citykirchen zunutze machen.

5.2 Soziale Dimension

Bereits dargestellt wurde, dass kollektive Nutzung vielen nichtkommerziellen und wirtschaftlich schwachen Akteuren überhaupt erst die Möglichkeit zu einer Raumnutzung liefert. Unter dem Aspekt der Zeitgerechtigkeit ausgedrückt: Oft eröffnet Mehrfachnutzung eine raumzeitliche Gelegenheit zur Betätigung und Teilhabe, die ansonsten nicht oder nur mit hohen Hürden bestünde. Besonders interessant ist dies für Nutzer, die nicht wirtschaftlich orientiert sind: Breitensport, soziokulturelle oder politische Initiativen, dabei besonders von Gruppen mit schwacher ökonomischer Potenz wie Kinder und Jugendliche. Ohne ein adäquates Angebot an günstigen oder kostenlosen Mehrfachnutzungsmöglichkeiten könnten sich diese in der Regel nicht, oder nur zu selektierenden höheren Kosten, betätigen. Sie erhalten damit neue Möglichkeiten der Aktivität und Teilhabe; Mehrfachnutzung kann somit durchaus emanzipatorisch wirken (Schmid/Thalmann 2010). Ähnliches gilt für kommerzielle, aber wirtschaftlich schwache Nutzer wie Start-ups und junge Selbstständige.

Gleichzeitig verlieren Mehrfachnutzer gegenüber einer exklusiven Nutzung aber auch an Flexibilität. Sie müssen sich mit anderen Nutzern und deren Anforderungen arrangieren und sind somit räumlich und zeitlich Restriktionen ausgesetzt, insbesondere als Nebennutzer neben einer Hauptnutzung. Abwechselnde Nutzungen sind so zum einen auf ausgeprägte zeitliche Strukturierung angewiesen, zum anderen befördern sie insgesamt die zeitliche Ausdehnung von Aktivitäten in ehemalige Ruhezeiten. Räumlich allerdings kann bei manchen multifunktional genutzten Orten auch die Andersartigkeit des vorgefundenen Raumes als eine besondere Qualität empfunden werden, wie beispielsweise bei modernen Kunstausstellungen oder Jazzkonzerten in gotischen Kirchen.

Die Prozesse des Aushandelns einer kollektiven Nutzung können Kontakte und Kooperation fördern und so soziales Kapital bilden (Schmid/Thalmann 2010): Bands teilen einen Übungsraum und treten später gemeinsam auf, Jugendliche übernehmen Verantwortung bei der Nutzung fremder Ausstattung etc. Noch stärker kontaktfördernd sind gemeinsame, d. h. gleichzeitige Nutzungen, was wie im Falle des Co-Working und oft auch bei WGs sogar die entscheidende Motivation darstellt (Merkel/Oppen 2013). Synergien können dabei sowohl im Fall einer kollektiven monofunktionalen Nutzung wie auch bei Kombinationen von unterschiedlichen Funktionen entstehen. Die zunehmende Koordination über mobile IT-Technik erleichtert zwar Mehrfachnutzungen deutlich, führt andererseits aber auch wieder zu einer Reduzierung von persönlichen Kontakten. Eine Angewiesenheit auf diese Technik und auf das Wissen um ihre ständigen Neuerungen könnte schließlich auch exkludierend oder zumindest selektiv wirken.

Generell ist die Interaktion von Nutzern/Nachfragern und Angebot/Räumen von sozialen und räumlichen Selektivitäten geprägt. Entscheidend ist die Erreichbarkeit und damit v. a. die Lage eines Ortes. Wo, wie z. B. in monofunktionalen Wohngebieten, kein Angebot an mehrfach zu nutzenden Räumen vorhanden ist, entsteht auch kein Potenzial für Teilhabe und Kooperation. Umgekehrt verändern sich Räume und Quartiere durch Mehrfachnutzungen: Die zeitliche Ausdehnung durch abwechselnde Nutzungen und die tendenzielle Diversität der Nutzer bei multifunktionalen Nutzungen können je auf ihre Weise die „Urbanität“ sowie die Begegnungs- und Erlebnishäufigkeit in einem Quartier fördern. Insbesondere die multifunktionale Nutzung öffentlicher Freiräume (Blade Night etc.) kann diese in besonderer Weise erlebbar machen. Andererseits führt es natürlich auch zu einer höheren Konfliktrichtigkeit, wenn Räume zu ungewöhnlichen Zeiten bespielt werden, wenn neue oder erweiterte Nutzungen (Lärm-) Emissionen verursachen oder manchmal auch nur, wenn ungewohnte Nutzergruppen in einem homogenen Umfeld sichtbar werden.

5.3 Ökologische Dimension

Eine naheliegende Annahme ist, dass Mehrfachnutzung den Flächenverbrauch und seine weiteren Folgen, wie Energieverbrauch etc., mindert. Dies trifft zu, wenn die Nutzungen ansonsten in eigenen exklusiven Räumen stattfinden würden, wie dies z. B. bei Senioren-WGs in einer Studie angenommen wird (Mahdavi/Brandl/Kiesel et al. 2012). Bei abwechselnder Nutzung kann der Flächenspar-Effekt noch größer sein, z. B. könnte beim ruhenden Verkehr insbesondere die geteilte Nutzung von exklusiven

Parkplätzen (eine sehr raumgreifende Funktion) Stellplätze an anderer Stelle überflüssig machen. Modellrechnungen für private Stellplätze gehen von einem Einsparpotenzial von rund 20% aus (Hollmann 2004). Repräsentative und systematische Untersuchungen des Potenzials auch von anderen Mehrfachnutzungen zur Minderung des gesamten Flächenverbrauchs stehen allerdings noch aus.

Andererseits ist anzunehmen, dass viele Nutzungen als exklusive Nutzung gar nicht stattfinden könnten. In diesen Fällen wird kein Raumbedarf gemindert, im Gegenteil entsteht (geringer) zusätzlicher Energieverbrauch. Viel diskutiert wird ein ähnliches Phänomen auch am Beispiel des sog. Free Floating Car Sharing: Dieses wird in Innenstädten weniger als Alternative zum eigenen Auto wahrgenommen als vielmehr zum ÖPNV und zum Fahrrad. Es verursacht damit mehr statt weniger Autofahrten und belegt letztlich so auch zusätzliche Parkplätze (DUH 2017). Verwandt damit sind Rebound-Effekte, bei denen Effizienzen und Einsparungen durch Mehrkonsum oder zusätzlichen anderen Konsum konterkariert werden (vgl. One Earth 2015). Die bessere Verfügbarkeit von Parkplätzen durch Mehrfachnutzung könnte so die Attraktivität des Autofahrens steigern, die räumliche Entlastung damit wieder zunichtemachen und weitere Emissionen verursachen. Analog machen Home Swapping und Kurzzeit-Untervermietungen Urlaubsreisen günstiger und könnten so zu einer Steigerung des Flugverkehrs führen.

Die Nachhaltigkeitsbilanz von Mehrfachnutzungen ist also nicht eindeutig. Entscheidend sind v. a. ihre Ausgestaltung und Regulierung im konkreten Fall.

6 Hemmnisse, Chancen und Instrumente

Ein Hemmnis, das einer Mehrfachnutzung entgegensteht, ist natürlich erst einmal der Wunsch nach exklusivem Verfügungsrecht über einen Raum und die Vermeidung von Konflikten mit anderen Nutzern bzw. Nutzungen. Gegenüber exklusiver Nutzung verzichten Mehrfachnutzer auf Flexibilität und oft auch auf Identifikationsmöglichkeiten durch ihren Raum. Ferner spielt mangelndes Vertrauen in potenzielle Mitnutzer eine Rolle, ebenso wie Bequemlichkeit, denn Mehrfachnutzung erfordert Koordination. Zudem entstehen teils auch erst weitere Kosten durch den Koordinationsaufwand oder erweiterte Nutzungszeiten, etwa wenn Pförtner oder Hausmeister auch abends oder am Wochenende Dienst leisten müssen. Als Nachfrager sind Mehrfachnutzer auf Informationen über die Verfügbarkeit von Räumen und die Konditionen ihrer Nutzung angewiesen. Und auch sie müssen abwägen, ob sie die Transaktionskosten einer Mehrfachnutzung, wie Mieten und die eingeschränkte Verfügbarkeit, in Kauf nehmen wollen. Gegebenenfalls sind auch Räume erst einmal für eine multifunktionale Mehrfachnutzung baulich zu qualifizieren. Um eine Mehrfachnutzung umzusetzen, muss also das passende Raumangebot zur Verfügung stehen, Konflikte müssen minimiert oder kompensiert werden, und es müssen Vertrauen, Transparenz sowie annehmbare Nutzungskonditionen geschaffen werden.

Vieles deutet darauf hin, dass sich die Rahmenbedingungen für Mehrfachnutzungen derzeit deutlich verbessern. Angebotsseitig treiben wirtschaftliche Interessen; die Sharing Economy ist ein eigener Markt geworden. Das Raumangebot vergrößert sich

nicht zuletzt durch die verstärkte Kosten- und Leistungsrechnung in privaten wie öffentlichen Institutionen: Corporate bzw. Public Real Estate Management deckt die Kosten ungenutzter Flächen auf und macht eine Untervermietung attraktiv.

Der Wandel der sozialen und der Arbeitswelt wiederum erhöht die Nachfrage nach neuen Formen der Kooperation und des Zusammenlebens. Kreativwirtschafter arbeiten bevorzugt in kleinen und flexiblen Einheiten, scheuen hohe und langfristige Investitionen und suchen den Austausch mit Gleichgesinnten. WGs haben sich seit Langem als temporärer Ersatz für die womöglich entfernte, nur rudimentäre oder einfach nicht mehr als so wichtig erachtete Familie etabliert. Dazu kommt ein wahrnehmbarer gesellschaftlicher Wertewandel, der eigenen materiellen Besitz weniger wichtig erscheinen lässt und Sharing-Konzepten – und damit auch ihren Unannehmlichkeiten – mehr Offenheit entgegenbringt (vgl. den Beitrag von Ritzinger in diesem Band).

Auch in den institutionellen Beziehungen zwischen Nutzer/Nachfrager und Angebot gehen rasche Entwicklungen vor sich. Die zunehmende Verbreitung von mobiler IT-Technik stellt Transparenz her und mindert die Koordinations- und Transaktionskosten deutlich; die genannten Internet-Plattformen und Apps legen davon ein beredtes Zeugnis ab. Die Ermittlung und Darstellung nicht nur von geeigneten Räumen, sondern auch von deren Belegung und bestehenden zeitlichen Möglichkeiten für Mehrfachnutzungen könnte auch durch Crowd-Unterstützung geschehen, analog zum Projekt Leerstandsmelder.de (o. J.). Nach Herstellung eines Kontaktes müssen Regeln und Konditionen für Mehrfachnutzung gefunden werden. Während im Fall von Peer-to-peer-Sharing manchmal auch einfaches persönliches Vertrauen ausreicht, werden ansonsten Nutzungsvereinbarungen, Mietverträge, Entgelt-, Haftungs- und Versicherungsregelungen getroffen. Hier können z. B. Mustervereinbarungen unterstützend wirken. Für die Nachhaltigkeitsbilanz von Mehrfachnutzungen, insbesondere in ökonomischer und sozialer Hinsicht, liegt hier die entscheidende Stellschraube. Während unter dem Aspekt der Zeitgerechtigkeit Mehrfachnutzungen neue Gelegenheiten im Sinne einer raumzeitlichen Verteilungsgerechtigkeit schaffen können, sind ihre tatsächliche Inanspruchnahme und ihre Folgen von Aspekten der Verfahrensgerechtigkeit abhängig (vgl. den Beitrag von Henckel und Kramer in diesem Band). Unter den Stichworten Verhandlungsmacht, Verfügungsrechte oder Verfahrensgerechtigkeit ist hier ein weites Untersuchungsfeld für eine institutionenökonomische Perspektive eröffnet.

Für Staat und Kommunen stellt sich die Frage der Regulierung und ggf. Förderung von Mehrfachnutzung. Als Baustein einer nachhaltigen Stadtentwicklungspolitik kann Mehrfachnutzung etwa eine Strategie sein, um ein kostengünstiges infrastrukturelles Angebot im Sinne von raumzeitlichen Gelegenheiten zu schaffen, um ökologische Ziele zu erreichen, um einzelne Nutzergruppen gezielt zu unterstützen und um städtische Räume temporär oder dauerhaft zu verändern. Die öffentliche Hand kann als Eigentümer von städtischen Freiflächen sowie von vielen Sonderbauten selbst ein bedeutender aktiver Anbieter von Räumen sein. Auch die Ausgestaltung der Konditionen und Entgelte liegt dann in ihrem Ermessen. Ordnungs- und planungsrechtlich bestehen einige Herausforderungen, insbesondere bei multifunktionalen Nutzungen: etwa wenn eine Nebennutzung nicht der Hauptnutzung eines Raumes entspricht und dort allein gar nicht genehmigungsfähig wäre, oder wenn sich größere Gruppen in brand-

schutzrechtlich nicht geeigneten Räumen versammeln. Hier wäre zu prüfen, ob für zeitlich begrenzte Nebennutzungen nicht Tolerierungen oder Sonderregelungen möglich sind. Auch in privat organisierte Mehrfachnutzungen kann die öffentliche Hand eingreifen, wie z. B. regulierend im Falle der Kurzzeit-Untervermietungen. Ebenso wie vor Jahren die Zwischennutzung sollte nun auch die Mehrfachnutzung als ein eigenes Thema von Planung und Politik erkannt werden. Ansätze dazu bestehen: One Earth (2015) hat einen ausführlichen und auch kritischen Leitfaden für nordamerikanische Kommunalverwaltungen zum Umgang mit der Sharing Economy und auch dem Space Sharing herausgegeben; die Stadt Wien unterhält eine eigene Projektstelle in der Verwaltung, die unter dem Titel „einfach-mehrfach“ Mehrfachnutzungen auf städtischen Flächen organisiert und koordiniert (Stadt Wien o. J. a).

7 Fazit

Mehrfachnutzung von städtischen Räumen war und ist in Nischen zwar schon seit jeher üblich, jedoch ist vor dem Hintergrund aktueller sozialer, wirtschaftlicher und technischer Veränderungen ein deutlicher Trend zu einer quantitativen und qualitativen Ausweitung erkennbar. Eine Systematisierung des bisher noch wenig untersuchten Begriffs zeigt unterschiedliche Muster von Mehrfachnutzungen auf. Stadtentwicklungspolitik und Raumwissenschaften sollten sich mit dem Phänomen stärker auseinandersetzen, denn auf der einen Seite bestehen durch Mehrfachnutzung Potenziale für eine nachhaltige Stadtentwicklung, auf der anderen Seite zeigen sich bei einer genaueren Betrachtung auch Gefahren und Risiken. Positive Effekte werden v. a. in sozialer Hinsicht vermutet: Mehrfachnutzung schafft unter der Perspektive der Zeitgerechtigkeit ein erweitertes Angebot raumzeitlicher „Gelegenheiten“, gerade auch für benachteiligte Nutzergruppen. Wirtschaftliche Effekte dagegen erscheinen ambivalent, und Hoffnungen in ökologischer Hinsicht werden aufgrund von Rebound-Effekten vielleicht nicht alle erfüllt. Wichtig in diesem Zusammenhang sind die konkreten Konditionen von Mehrfachnutzung und deren Aushandlungsmechanismen, die in einer institutionenökonomischen Perspektive weiter untersucht werden könnten. Eine öffentliche Steuerung von Mehrfachnutzungen durch Angebot, Regulierungen oder institutionelle Unterstützung erscheint sinnvoll. Sie kann auf ganz unterschiedliche Räume und Funktionen abzielen, sollte aber alle Effekte im Blick haben und bewerten. Als eine raumzeitliche Strategie kann eine sinnvolle Förderung von Mehrfachnutzung einen Beitrag zur nachhaltigen und zeitgerechten Stadt leisten.

Literatur

- ABK – Staatliche Akademie der bildenden Künste Stuttgart (Hrsg.) (o. J.): Reallabor Spacesharing. <http://www.abk-stuttgart.de/forschung/forschungs-projekte/reallabor-spacesharing.html> (28.02.2017).
- Airbnb, Inc. (Hrsg.) (o. J.): Airbnb: Buche individuelle Unterkünfte und Entdeckungen überall auf der Welt. <https://www.airbnb.de/> (26.01.2018).
- Amann, M. (2011): Umerziehungslager Büro. <http://www.faz.net/aktuell/beruf-chance/beruf/flexible-arbeitsplaetze-umerziehungslager-buero-11229351.html> (28.02.2017).

- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg** (Hrsg.) (2013): Statistischer Bericht: A I 11 – j/ 12. Ergebnisse des Mikrozensus im Land Berlin 2012. Potsdam. = Statistik Berlin Brandenburg.
- Becker, C.** (2014): Mehrdimensionale Stadt – mehrdimensionale Freiräume. In: Raumplanung 2014 (1), 26-33.
- Cortesi, F.; Funk, A.** (2007): Mehrfachnutzung in der Raumplanung. <https://www.research-collection.ethz.ch/bitstream/handle/20.500.11850/149953/eth-29666-01.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (28.02.2017).
- Dahmen & Munier OHG** (Hrsg.) (o.J.): Unsere Läden in Berlin. <http://www.kaufdichgluecklich-shop.de/berlin> (28.02.2017).
- DUH – Deutsche Umwelthilfe e.V.** (Hrsg.) (2017): Carsharing – umweltfreundlich oder nicht? <http://www.duh.de/projekte/carsharing/> (28.02.2017).
- EKHN – Evangelische Kirche in Hessen und Nassau** (Hrsg.) (2009): Orientierungshilfe zur Nutzung von kirchlichen Gebäuden und Räumen: Vom 17. Februar 2009. <https://www.kirchenrecht-ekhn.de/document/20151> (28.02.2017).
- eventsofa GmbH** (Hrsg.) (o.J.): Internetpräsenz der eventsofa GmbH. <http://www.eventsofa.de/> (26.01.2018).
- Fiedler, U.** (2015): Weitere temporäre Parkplätze. <http://www.fr.de/rhein-main/alle-gemeinden/wiesbaden-weitere-temporaere-parkplaetze-a-425138> (28.02.2017).
- Go-PopUp** (Hrsg.) (o.J.): Spaces für Deine Idee. <https://www.gopopup.com/de/> (26.01.2018).
- Götze, G.** (1976): Raumbedarfsdeckung durch Mehrfachnutzung am Beispiel von Volkshochschulen und Schulen. Braunschweig.
- Green City e.V.** (Hrsg.) (o.J.a): Projekte. <http://www.greencity.de/projekte> (28.02.2017).
- Green City e.V.** (Hrsg.) (o.J.b): PARK(ing) DAY. <http://www.greencity.de/projekt/parking-day> (28.02.2017).
- Grosch, P.** (1978): Entwicklung eines ökologisch-ökonomischen Bewertungsinstrumentariums für die Mehrfachnutzung von Landschaften. Hannover.
- GT – Gelnhauser Tagblatt** (Hrsg.) (2017): Das Zauberwort heißt Mehrfachnutzung. http://www.gelnhaeuser-tageblatt.de/lokales/main-kinzig-kreis/brachttal/das-zauberwort-heisst-mehrfachnutzung_17627543.htm (28.02.2017).
- Hollmann, N.** (2004): Mehrfachnutzung privat genutzter und fest vermieteter Stellplätze. Wuppertal. <http://elpub.bib.uni-wuppertal.de/servlets/DerivateServlet/Derivate-1026/dd0408.pdf> (28.02.2017).
- Holm, A.** (2016): Berlin: Wie verändert Airbnb den Wohnungsmarkt? Eine Politische Ökonomie der Ferienwohnungen. <https://gentrificationblog.wordpress.com/2016/07/05/berlin-wie-veraendert-airbnb-den-wohnungsmarkt-eine-politische-oekonomie-der-ferienwohnungen/> (28.02.2017).
- HomeExchange.com** (Hrsg.): Deutsche Internetpräsenz von HomeExchange.com. <https://www.haustauschferien.com/de/> (26.01.2018).
- Jacobs, S.** (2016): Parkhäuser leer, Parkplätze voll. <http://www.tagesspiegel.de/berlin/autoverkehr-in-berlin-parkhaeuser-leer-parkplaetze-voll/14759046.html> (28.02.2017).
- Klein, J.** (2016): What exactly is space sharing? <https://kleincom.com/2016/09/what-exactly-is-space-sharing/> (28.02.2017).
- Leerstandsmelder.de** (Hrsg.) (o.J.): Portal Leerstandsmelder.de. <https://www.leerstandsmelder.de/> (26.01.2018).
- LMU – Ludwig-Maximilians-Universität München** (Hrsg.) (o.J.): Gewerbliche Vermietungen. http://www.uni-muenchen.de/einrichtungen/zuv/uebersicht/dez_iv/ref_iv1/aufgabengeb/vermietungen/gew_vermietungen/index.html (28.02.2017).
- Mahdavi, A.; Brandl, F.; Kiesel, K.; Heilmann, G.** (2012): Neues Wohnen im Alter – ökologisch, gemeinschaftsorientiert und finanzierbar: eco-com.60+. https://www.nachhaltigwirtschaften.at/resources/hdz_pdf/endbericht_1206_60plus.pdf (28.02.2017).
- Mellauner, M.** (1998): Temporäre Freiräume: Zwischennutzung und Mehrfachnutzung. Potentiale für die dichte Stadt. Wien.
- Merkel, J.; Oppen, M.** (2013): Coworking Spaces: Die (Re-)Organisation kreativer Arbeit. https://bibliothek.wzb.eu/wzbrief-arbeit/WZBriefArbeit162013_merkel_oppnen.pdf (28.02.2017).
- Merkel, W. W.** (2016): Anwohner laufen Sturm gegen Lollapalooza im Treptower Park. <https://www.morgenpost.de/bezirke/treptow-koepenick/article208177953/Anwohner-laufen-Sturm-gegen-Lollapalooza-im-Treptower-Park.html> (28.02.2017).

- Müller, C. (Hrsg.) (2011): Urban Gardening: Über die Rückkehr der Gärten in die Stadt. München.
- Müller, H. (1985): Mehrfachnutzung von zentralen Hochschuleinrichtungen durch Hochschulexterne als eine Möglichkeit der Nutzungsintensivierung. Stuttgart.
- Netzwerk Citykirchenprojekte (Hrsg.) (o. J.): Internetpräsenz des Netzwerks Citykirchenprojekte. <https://www.citykirchenprojekte.de> (28.02.2017).
- Netzwerk shared space (Hrsg.) (o. J.): Übersichtskarte. www.netzwerk-sharedspace.de/planung/beispiele.php (28.02.2017).
- Niggehoff, L.-T. (2017): Großer App-Test: Suchst du noch oder parkst du schon? <https://www.morgenpost.de/berlin-aktuell/startups/article209738799/Grosser-App-Test-Suchst-du-noch-oder-parkst-du-schon.html> (28.02.2017).
- One Earth (ed.) (2015): Local governments and the sharing economy. www.localgovsharingecon.com (28.02.2017).
- Oswalt, P.; Overmeyer, K.; Misselwitz, P. (2013): Urban Catalyst: Mit Zwischennutzungen Stadt entwickeln. Berlin.
- Pander, J. (2014): Autos raus und hoch die Tassen. www.spiegel.de/auto/aktuell/mercedes-me-store-premiere-fuer-ein-neues-verkaufskonzept-in-hamburg-a-973600.html (28.02.2017).
- PivotDesk (ed.) (2018): Welcome to your new office: Find flexible, shared office space for your growing business. <https://www.pivotdesk.com/> (26.01.2018).
- Schmid, S.; Thalmann, O. (2010): Zwischennutzung | Mehrfachnutzung: Zwei temporäre Raumnutzungsformen aus Sicht der Soziokulturellen Animation. Luzern.
- Slee, T. (2016): Deins ist meins: Die unbequemen Wahrheiten der Sharing Economy. München.
- Spacebase GmbH (Hrsg.) (o. J.): Internetpräsenz der Spacebase GmbH. <https://www.spacebase.com/de/> (26.01.2018).
- Spacious (ed.) (2017): Change your location: Wake up your imagination. <https://www.spacious.com/> (26.01.2018).
- Stadt Wien (Hrsg.) (o. J. a): Projekte im Bereich „einfach – mehrfach“ <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/mehrfachnutzung/projekte/index.html> (28.02.2017).
- Stadt Wien (Hrsg.) (o. J. b): Analyse zur Nutzung der Parkplatzfläche beim Naschmarkt. <https://www.wien.gv.at/mariahilf/verkehr/parkplatz-naschmarkt.html> (28.02.2017).
- Staub, H. (2013): Shareconomy: Der Terror des Teilens. <http://www.faz.net/aktuell/feuilleton/debatten/shareconomy-der-terror-des-teilens-12722202.html> (28.02.2017).
- TSP – Tagesspiegel (Hrsg.) (2018): Neue Regeln für private Ferienwohnungen. <https://www.tagesspiegel.de/berlin/zweckentfremdungsverbot-gesetz-neue-regeln-fuer-private-ferienwohnungen/21104800.html> (26.03.2018).
- WELT – Die Welt (Hrsg.) (2015): Es muss nicht gleich das Senioren-Heim sein. <https://www.welt.de/finanzen/immobilien/article146125879/Es-muss-nicht-gleich-das-Senioren-Heim-sein.html> (26.03.2018).

Autor

*Achim Schröer (*1973), Regierungsbaumeister und Dipl.-Ing., Studium der Stadt- und Regionalplanung und der Architektur an der TU Berlin, TU München und UdS di Napoli Federico II.; 2010 – 2016 wiss. Mitarbeiter an der Professur Stadtplanung der Bauhaus-Universität Weimar, seit 2017 Referent für Städtebauliche Denkmalpflege am Landesdenkmalamt Berlin.*



Jörg Thiemann-Linden, Charlotte Weber

ZEITPOLITISCHE ASPEKTE IN DER PLANUNGSPRAXIS DES STADTVERKEHRS

Gliederung

- 1 Einführung
- 2 Geschwindigkeit im Stadtverkehr – schneller = gerechter?
- 2.1 Geschwindigkeitsentwicklung seit der Automobilmisierung im 20. Jahrhundert
- 2.2 Shared Space und Tempo 30
- 3 Dekarbonisierung – Transformationsansätze für den Verkehrssektor
- 4 Zeitgerechtigkeit im ÖPNV: Akteure, Instrumente und Zielkonflikte
- 4.1 Akteure und Zielkonflikte der Fahrplanorganisation
- 4.2 Fahrplanorganisation mit begrenzten Ressourcen
- 4.3 Kapazitätsengpässe
- 4.4 Informationsbereitstellung
- 4.5 Priorisierungs- und Umverteilungsentscheidungen in der ÖPNV-Gestaltung
- 5 Handlungsfelder für mehr Zeitgerechtigkeit im Stadtverkehr
- 6 Fazit

Literatur

Kurzfassung

In der kommunalpolitischen und planerischen Diskussion zum Stadtverkehr verstecken sich in vielfältigen Themen zugleich auch Fragen der Zeitgerechtigkeit. Sie werden nur punktuell von Betroffenengruppen artikuliert und sind im Sinne der Verfahrensgerechtigkeit im Planungsprozess nur selten transparent mitverhandelt. Aktuell findet dies bei der Frage von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen in Verbindung mit der Lärminderung statt. Deutlich werden zeitpolitische Fragen beim Fahrplanangebot für Bus und Bahn in der entsprechenden zeitlichen und räumlichen Verteilung. Mit dem Planwerk des Nahverkehrsplans definieren die kommunalen Aufgabenträger den Verkehrsunternehmen die Zugangsstandards für die Fahrgäste sowie andere qualitative Rahmenvorgaben – meist verbunden mit öffentlichen Finanzierungsmechanismen. Dies bestimmt dann jeweils die Erreichbarkeiten und Teilhabechancen von Personengruppen in unterschiedlicher Weise. Durch neue Technik, wie Smartphone-Apps zur Fahrplaninformation, verbessert sich die Transparenz für eine bessere Zeiteffizienz im Sinne der persönlichen Bewirtschaftung der eigenen Zeit.

Schlüsselwörter

Verkehrsplanung – Stadtverkehr – Entschleunigung – Zeiteffizienz – Dekarbonisierung – Öffentlicher Nahverkehr – Shared Space – Tempo 30

Aspects of time-policy in the planning practice of urban transport

Extended Abstract

The primary aim of urban transport planning is to achieve spatial and temporal accessibility in the city. Like almost no other spatial planning discipline, it thus connects spatial and temporal planning issues consciously and as a matter of course. As an explicit spatial-temporal field of action, urban transport planning faces the challenge of attaining spatial and temporal justice. However, when making decisions about balancing various interests in urban transport planning these issues often seem to play only an indirect role and are rarely consciously considered. This is due, firstly, to the complexity of the various passenger interests caused by the requirements of different user groups (related to, for instance, social, economic, ethnic, age, health or occupational factors). Secondly, the conditions within which mobility providers (in local public transport these are increasingly private transport companies) operate are changing and they are restricted in their actions by economic constraints. Both factors are dependent on the constantly changing paradigms and principles of urban and transport planning. In the last century the rise of motorisation and the principle of urban areas being divided by function and planned to suit transport needs, following the Charter of Athens, rendered acceleration the central goal in the planning of urban transport and life. In contrast, current discussions about the extension of zones where speeds are limited to 30 km/h and the improvement of infrastructure for pedestrians and cyclists suggest a focus on deceleration. The objectives of the Paris climate agreement on decarbonisation and CO₂-neutrality involve further challenges for urban transport, which should become more energy efficient and environmentally friendly through model shifts to local public transport and by replacing longer trips with local mobility. This offers opportunities for improving the temporal justice of urban transport.

Temporal justice includes two levels here. Firstly, the accessibility of transport offerings for all user groups (through availability, design, the reduction of barriers including, e.g., financial barriers). Secondly, temporal efficiency in terms of autonomous time use and a reduction in time spent unintentionally (through the good spatial and temporal coordination of timetables, the synchronisation of different types of transport, improvements in information and transparency). In order to assess and – if necessary – improve the accessibility and time efficiency of urban transport, attention must be directed towards processes and actors in urban transport planning. Decisions about urban transport planning are primarily decisions concerning prioritisation and redistribution that affect (temporally) just access to urban transport for various users. Thus even the setting of traffic signals involves prioritising between the competing time-inputs of different groups of people, benefitting the users of one particular type of transport. It is clear that temporal justice in this context concerns not only material issues but also processual ones.

The development of new mobility concepts is well advanced and changes in the design of street spaces – such as Shared Space – have facilitated negotiations between transport users. However, the basis for decisions in the local public transport sector remain largely non-transparent and opportunities for participation are few. This makes it clear that more awareness of the necessity for temporal justice in transport planning

is required – also to ensure that it becomes easier to negotiate about temporal justice in municipal practice in the future. This is particularly important given the existence of a number of measures that could lead to an increase in temporal justice in urban transport and thus to improvements in the quality of urban life (e.g. barrier-free designs, mini-roundabouts and Shared Space instead of traffic signals, fast bike lanes, sharing options, digital displays of waiting times and traffic flows, and mobility management – to name but a few).

Keywords

Transport planning – urban transport – deceleration – time efficiency – de-carbonisation – local public transport – Shared Space – speed limit 30 km/h

1 Einführung

Die Verkehrsplanung im Allgemeinen und die Stadtverkehrsplanung im Spezielleren behandeln Raum und Zeit selbstverständlich als miteinander verknüpfte und voneinander abhängige Dimensionen. Denn Kern der Stadtverkehrsplanung ist die Erschließung der Stadt – räumlich als Verknüpfung und Erreichbarkeit von unterschiedlichen Punkten im Raum, und zeitlich als Dauer, derer es zum Erreichen dieser Punkte bedarf bzw. als Erreichbarkeit dieser Punkte zu unterschiedlichen Uhrzeiten über den Tagesverlauf hinweg. Während Zeit als Kategorie insbesondere in räumlichen Disziplinen meist nur implizit behandelt wird (vgl. Henckel/Kramer in diesem Band), ist die Verkehrsplanung ein explizit raumzeitliches Handlungsfeld. Fragen der Zeitgerechtigkeit werden damit zu einem immanenten Bestandteil verkehrsplanerischer Praxis und von Entscheidungen, die im Rahmen verkehrsplanerischer Abwägungs- und Gestaltungsprozesse mal mehr, mal weniger offensichtlich verhandelt werden. Dass sich viele Fragen der Zeitgerechtigkeit schließlich in der verkehrlichen Erschließung von Städten niederschlagen bzw. an diese geknüpft sind, zeigen auch die Überschneidungen mit anderen Beiträgen dieses Sammelbandes, die trotz der Unterschiedlichkeit ihrer Themen auf Aspekte des Stadtverkehrs zu sprechen kommen (vgl. Henckel/Weber zur Zeiteffizienz; Rinderspacher zu Alternsgerechten Zeitstrukturen; Weber/Henckel zur Nacht; Wieden/Weber zur ChronoCity; Pohl zu Chronotopen).

Einfluss auf das Maß bzw. die Herstellung von Zeitgerechtigkeit im Stadtverkehr haben dabei insbesondere die Bereitstellung, Verfügbarkeit und Funktionsfähigkeit von Mobilitätsangeboten und Verkehrsinfrastruktur (dazu gehören auch Taktung und Haltestellenverteilung des ÖPNV sowie die Durchflussgeschwindigkeit auf Straßen), die individuelle Zugänglichkeit (u. a. physisch, finanziell, räumlich) zu diesen Angeboten sowie das Vorhandensein von (aktuellen) Informationen zu Mobilitätsangeboten (z. B. Routen, Fahrpläne, Verspätungen). Dabei muss die Bewertung des Stadtverkehrs vor dem Hintergrund der Zeitgerechtigkeit immer auch im Kontext jeweils geltender Paradigmen der Stadt- und Verkehrsplanung geschehen, um eine Einordnung der impliziten oder expliziten Relevanz von Zeitgerechtigkeit bereits im Abwägungsprozess oder in Hinblick auf das Ziel/Ergebnis vornehmen zu können. Der vorliegende Beitrag beleuchtet dazu die Entwicklung bzw. Bedeutung und Regulierung von Geschwindigkeit im Stadtverkehr, um die Zeitgerechtigkeitsdimension im Spannungsfeld von schnellem Fahren und schnellem Ankommen skizzieren zu können (insbe-

sondere bezogen auf den Kfz-Verkehr). Anschließend werden aktuelle Tendenzen von Dekarbonisierung umrissen und es wird eine zeitpolitische Betrachtung des ÖPNV – auch vor dem Hintergrund der aktuell diskutierten Verkehrswende – vorgenommen, um schließlich Handlungsfelder für Zeitgerechtigkeit in der stadtverkehrsplanerischen Praxis herausarbeiten zu können.

2 Geschwindigkeit im Stadtverkehr – schneller = gerechter?

Das schnelle Ankommen steht im Zentrum vieler stadtverkehrsplanerischer Überlegungen und scheint – durch eine Minimierung notwendiger Wegezeiten und eine Optimierung des individuellen Zeitaufwandes – auch Kernelement zeitgerechter Verkehrsgestaltung zu sein (vgl. dazu Henckel/Weber zur Zeiteffizienz). Um tatsächlich den Grad an Zeitgerechtigkeit bzgl. des schnellen Ankommens mindestens tendenziell messen zu können, ist aber nicht nur die Betrachtung des Zeitaufwands, sondern insbesondere auch die Betrachtung der (verkehrsplanerischen Intention hinter der) Organisation des dazwischenliegenden Weges notwendig.

2.1 Geschwindigkeitsentwicklung seit der Automobilisierung im 20. Jahrhundert

Mit der Industrialisierung Ende des 19. Jahrhunderts, der Rationalisierung von Arbeitsabläufen und der industriellen Fertigung sowie der Entwicklung neuer (Kommunikations-)Technologien wurde Beschleunigung¹, sowohl von Tätigkeiten als auch der Raumüberwindung, zu einem Paradigma des frühen 20. Jahrhunderts und Schnelligkeit zu einem steigenden gesellschaftlichen Wert (vgl. Borscheid 2001: 25). Neben den technischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen bildete die gesellschaftliche Bedeutung von Beschleunigung den zentralen Nährboden für die fortschreitende Automobilisierung des 20. Jahrhunderts. Beides stellte gemeinsam den Ausgangspunkt für die Massenmotorisierung in den 1960er Jahren und damit die „flächendeckende Beschleunigung“ (Borscheid 2011: 39) dar. Der Entwicklung hoher Fahrtgeschwindigkeiten in der Mitte des 20. Jahrhunderts lag jedoch weniger die Möglichkeit und Förderung der souveränen Zeitnutzung durch verkürzte Wegezeiten zugrunde, sondern die autoritäre Vision von Geschwindigkeits- und Stärkekult in Verbindung mit städtebaulichen Leitbildern der 1941 veröffentlichten Charta von Athen (Le Corbusier 1943). Die Funktionstrennung und die geradlinige Gestaltung der verkehrsgerechten Stadt galten, durch ihre Abgrenzung bzw. Überwindung von natürlichen Strukturen, als Ausdruck der Überlegenheit des Menschen, und die Beschleunigung wurde als Zeichen des Fortschritts verstanden. Besonders stark wurde dieses Bild von Le Corbusier geprägt: „Die Stadt, die über Geschwindigkeit verfügt, verfügt über Erfolg‘ (...) ‚Die gekrümmte Straße ist der Weg der Esel, die gerade Straße ist der Weg der Menschen““ (Le Corbusier 1943, zit. nach Borscheid 2001: 31). Diese Haltung findet sich auch in seinen Visionen und Entwürfen der „Ville Contemporaine“ wieder. In die Zeit der Char-

1 Die Bedeutung von Geschwindigkeit, Zeitverwendung und Schnelligkeit wird als eigenes komplexes Untersuchungsfeld an dieser Stelle nur umrissen, um eine Einordnung der Automobilisierung in diesen Kontext vornehmen zu können.

ta von Athen fiel in Deutschland auch das verkehrsrechtliche Regelungspaket der Straßenverkehrsordnung (seit 1934), das ähnlich wie in anderen europäischen Ländern die Verhaltensnormen im Umgang mit dem Kfz-Verkehr neu definierte (etwa durch das Reichsgesetzblatt Teil 1, Nr. 59 vom 30. Mai 1934 der Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung im Deutschen Reich). Obwohl die Beschleunigung der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts eine Vielzahl von Lebensbereichen durchdrang, fasst Borscheid (2001: 33) zusammen: „Das Automobil wurde zum eigentlichen Motor der Geschwindigkeit; es verkörperte wie keine andere technische Errungenschaft der Zeit die Beschleunigung des Lebens. Trotz Eisenbahn und Flugzeug wurde es zum eigentlichen Vehikel einer immer schneller rotierenden Welt.“ Die Automobilisierung des 20. Jahrhunderts bzw. insbesondere der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts hatte also schließlich zwei Ergebnisse: die Entwicklung von „Beschleunigung“ zu einem der zentralen Verkehrsparadigmen einerseits und andererseits die Tatsache, dass „[d]ie Überwindung des Raums zur Routine“ (Borscheid 2001: 39) werden konnte. Die zunehmende Möglichkeit einer schnelleren und bequemerer Raumüberwindung für große Teile der Bevölkerung und die Leitbilder der funktionsgetrennten Stadt waren im Umkehrschluss unter anderem Treiber für die wachsenden Suburbanisierungs- und Ausdehnungstendenzen von Städten und städtischem Leben (Kuhn 2006: 61). Mit der wachsenden Möglichkeit der Raumüberwindung ging damit für viele Menschen auch eine wachsende Notwendigkeit des Zurücklegens weiterer Strecken einher. Die Beschleunigung der Raumüberwindung durch die Automobilisierung hatte also nicht per se das Einsparen von Wegezeiten zur Folge. Dies ist ein erster Indikator dafür, dass Schnelligkeit nicht automatisch mit Zeiteffizienz und Zeitgerechtigkeit gleichzusetzen ist – insbesondere, wenn Zeitgerechtigkeit auch im Sinne der individuellen Entscheidungsfähigkeit und Selbstbestimmung über die eigene Zeit verstanden wird (vgl. Mückenberger 2011).

2.2 Shared Space und Tempo 30

Bereits 40 bis 50 Jahre nach dem Beginn der oben angesprochenen Beschleunigungstendenzen artikuliert sich – angesichts der in den frühen 1970er Jahren noch enorm hohen Unfallopferzahlen nach Beginn der Massenmotorisierung – eine Gegenbewegung in Form von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Seit zehn Jahren werden unter dem Schlagwort „Shared Space“² Straßenräume entwickelt, die die „freie Bahn“ für ein schnelles Durchfahren vermeiden und das rücksichtsvolle Miteinander aller Verkehrsteilnehmer bei geringer Fahrgeschwindigkeit zur Grundlage haben (Thiemann-Linden 2012). Dafür wird der Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmer auf eine Ebene gelegt und es wird auf Ampeln, hohe Borde, Fahrbahnmarkierungen und Schilder verzichtet, um das flexible „Aushandeln“ des Zusammenseins auf der Straße bei gegenseitiger Rücksichtnahme zu fördern, anstatt eine Top-down-Priorisierung von Verkehrsteilnehmenden durch die Straßengestaltung oder Lichtsignalschaltung vorzunehmen. Dieser Ansatz hat sich in so vielen Fällen im In- und Ausland grundsätzlich bewährt, dass er u. a. in Deutschland Teil des technischen Regelwerks geworden ist (vgl. BASt 2015, FGSV 2014) und als sog. „Begegnungszone“ ins Verkehrsrecht der

2 Inzwischen sind Ansätze von Shared Space in Deutschland Teil des technischen Regelwerks für Stadtstraßen (BASt 2015 und FGSV 2014) und in der Schweiz, Belgien, Frankreich und Österreich als „Begegnungszone“ Teil der Straßenverkehrsordnung.

Schweiz, von Belgien, Frankreich und Österreich Eingang gefunden hat. Grundsätzlich hat bereits die Ampelschaltung einer einzelnen Kreuzung als Mikroebene der Verkehrsplanung die Aufgabe, mit dem konkurrierenden Zeiteinsatz verschiedener Personengruppen aus verschiedenen Richtungen in verschiedenen Verkehrsmitteln umzugehen. Dabei werden Lichtsignalanlagen (LSA) nach dem technischen Regelwerk oft nicht ausgewogen, sondern prioritär für ein Verkehrsmittel geschaltet, d. h. für einen Personenkreis und die Nutzung dieses einen Verkehrsmittels zulasten anderer Personenkreise. Dies geschieht im Einzelnen wenig transparent als ingenieurmäßige Optimierung außerhalb kommunalpolitischer Kontrolle und ohne eine Prüfung zeitpolitischer Konsequenzen für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer. Das eigenständige Aushandeln zwischen den betroffenen Verkehrsteilnehmern untereinander ermöglicht im Gegensatz dazu eine situationsbedingte und transparente Nutzung und Verteilung des Straßenraums und kann damit auch in der Kategorie von Zeitsouveränität im Mikromaßstab diskutiert werden. Dies ist ein weiterer Indikator dafür, dass sich Schnelligkeit ohne Kontextualisierung nicht als alleiniger Bewertungsmaßstab für Zeitgerechtigkeit eignet, sondern dass Möglichkeiten zur Verhandlung über Verkehrsstrukturen und ihre Temporalität entscheidend für zeitgerechte Mobilität sind.

Die Tendenz zur Entschleunigung spiegelt sich auch in der Diskussion um Innerortshöchstgeschwindigkeiten und Tempo-30-Zonen wider. Die Innerortshöchstgeschwindigkeit lag ab 1910 bis 1934 erst bei ca. 15 km/h, dann bei 30 km/h, von 1937 bis 1953 bei 60 km/h und seit 1957 bis heute bei 50 km/h. Während es zwischen 1934 und 1937 sowie 1953 und 1957 überhaupt keine Begrenzung der Innerortshöchstgeschwindigkeit gab, wird derzeit wieder kritisch über das 50km/h-Limit diskutiert. In der StVO-Novelle zum Jahresbeginn 2017 hat der Bund als Verordnungsgeber Tempo-30-Abschnitte für das direkte Umfeld von Schulen und anderen sensiblen Einrichtungen den Kommunen als Ausnahme zugelassen. Der Deutsche Städtetag fordert weitergehend eine flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen für Wohngebiete und ggf. an Hauptstraßen sowie eine höhere Entscheidungssouveränität der Kommunen bei Geschwindigkeitsentscheidungen bezüglich Tempo 30, die derzeit überwiegend auf Bundesebene geregelt werden (vgl. Deutscher Städtetag 2016). Auch das Umweltbundesamt fordert aktuell mehr Entscheidungskompetenz für Kommunen sowie eine Ausweitung der Tempo-30-Zonen auch auf Hauptstraßen (vgl. UBA 2016a). Aktuell führt nach Graz mit Grenoble eine weitere Stadt im Ausland genau dies ein (EUGENT 2017; Grenoble services municipaux 2015).

Diskutiert wird die ausgeweitete Einführung von Tempo-30-Zonen derzeit nicht nur hinsichtlich des Ziels einer steigenden Verkehrssicherheit, sondern auch bezogen auf Verminderungen der Luftschadstoffbelastung und des Lärmaufkommens, die Förderung von Fuß- und Radverkehr, die Aufenthaltsqualität im Straßenraum und die Qualität des Verkehrsflusses sowie bezogen auf den Einfluss auf Reisezeiten (vgl. UBA 2016a). Der Hauptmotor für die Tempodiskussion auf kommunaler Ebene ist jedoch die aktuell für die Mehrzahl der Städte verpflichtende Lärminderungsplanung entsprechend der Umgebungslärmrichtlinie der EU.

Bei der Lärminderungsplanung wird deutlich, dass vor allem die Fahrgeschwindigkeit und teure lärmindernde Fahrbahndecken die wichtigsten Stellschrauben darstellen. In der Praxis sorgen unterschiedlich gesetzte Standards für die Lärmmin-

derung zwischen Verkehrspolitik/Verkehrsrecht und internationalen Gesundheitsstandards für zahllose Planungskonflikte auf kommunaler Ebene und für eine inzwischen breit entwickelte Rechtsprechung. Insgesamt wird in 13 % des Berliner Hauptstraßennetzes nachts oder ganztags nur noch Tempo 30 zugelassen (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz 2017). Die Vorschriften zur Öffentlichkeit der Lärmmodellbefunde und zur Bürgerbeteiligung sind gleichzeitig ein Beitrag zur Verfahrensgerechtigkeit.

Bei der politischen Kontroverse hinsichtlich der Einführung von Tempo-30-Zonen geht es nicht nur um die Freude am schnellen Fahren, sondern um längere Fahrzeiten für die Strecke und einen erhöhten finanziellen Aufwand für die „verlorene Zeit“, d. h. es geht um eine Umverteilungspolitik zugunsten der Bewohner/innen der Hauptverkehrsstraßen, ihres Nachtschlafs und ihrer Lebensqualität. Die Wirkungsforschung in Form von Fahrzeitmessungen bei Verfolgungsfahrten zeigt jedoch, dass man bei gleichmäßiger Geschwindigkeit im Pulk auf Basis einer Tempo-30-Regelung kaum langsamer als bei einer Tempo-50-Regelung vorankommt, bei geringerer Ampeldichte sogar schneller (UBA 2016b). So kommt eine vom Umweltbundesamt 2016 veröffentlichten Studie zu dem Schluss: „Für ein zügiges Vorankommen sind die Gestaltung der Kreuzungen und ein möglichst kontinuierlicher Verkehrsfluss weitaus wichtiger als die zulässige Höchstgeschwindigkeit (...) In der Praxis wurden bei Messfahrten Reisezeitverluste an Tempo-30-Strecken von 0 bis 4 Sekunden je 100 Meter festgestellt. Dies ist auch bei längeren Abschnitten oder einer Aneinanderreihung von mehreren Regelungen volkswirtschaftlich kaum relevant. Wichtiger für die subjektive Wahrnehmung und damit die Akzeptanz von Tempo 30 ist die Homogenität des Verkehrsflusses. Der Verkehrsfluss kann Messungen zufolge bei Tempo 30 besser sein als bei Tempo 50. Bei neuen Anordnungen sind vorhandene Grüne Wellen hinsichtlich einer Anpassung an die veränderte Höchstgeschwindigkeit ebenso zu prüfen wie betriebliche und wirtschaftliche Aspekte des ÖPNV“ (UBA 2016a: 10 f.).

Trotz der genannten Entschleunigungstendenzen bei Tempo 30 und Shared Space in der Straßenraumgestaltung bleibt Beschleunigung nach wie vor ein Ziel der Verkehrsplanung. Der ökonomische Druck betrifft insbesondere den Öffentlichen Nahverkehr. Hier gilt nach wie vor die Devise „Zeit ist Geld“ (Adam 2004: 50 f.), und wenn Zeit Geld kostet, ist Beschleunigung angesagt. Das ökonomische Grundproblem in der Branche ist, dass sich die Einnahmenseite (Zahlungsbereitschaft der Kunden) in der Regel nach der Entfernung bemisst, die Kostenseite nach dem Zeiteinsatz (Personal- und Maschinenkapitalkosten). Die Relation von beidem bedeutet, dass der Kostendeckungsgrad mehr oder weniger eine Funktion der Geschwindigkeit darstellt. Ein langsamer Bus im Quartier benötigt höhere Verbundfahrpreise pro Kilometer als der Bahnfernverkehr. Es ist also jeweils das Bestreben der Betreiber, möglichst schnell bei wenigen Halten hin und her zu fahren und den entsprechenden Zugang zur eigenen Haltestelle auf den längeren Fußweg oder ein anderes, langsames Verkehrsmittel abzuwälzen. Geschwindigkeit spart Geld für Unternehmen, bedeutet aber Kosten für die Gesellschaft: z. B. als Flächeninanspruchnahme bei der Trassierung der Verkehrswege, als Abstand oder Lärmschutzwall bei verstärkter Lärmbelastung, als Unfallgefährdung durch hohe Fahrgeschwindigkeiten.

Insgesamt zeigen die aktuellen Diskussionen, dass Geschwindigkeit bzw. schnelles Fahren kein Garant für schnelles Ankommen und nicht per se Ausdruck einer zeitgerechten Gestaltung von Stadtverkehrsstrukturen sind. Vielmehr sind im Sinne der Verfahrens- und Verteilungsgerechtigkeit (vgl. Henckel/Kramer in diesem Beitrag) die situationsbedingten Aushandlungsprozesse der verschiedenen Verkehrsteilnehmer untereinander (Beispiel Shared Space) bzw. die Transparenz von Priorisierungsentscheidungen und Information über Umverteilungswirkungen bzw. Wirkungsgrad von Veränderungen (Bsp. Vorteile von Tempo 30) Indikatoren für zeitgerechte und zeitsouveräne Mobilität.

3 Dekarbonisierung – Transformationsansätze für den Verkehrssektor

Ebenso wie das Geschwindigkeitsparadigma des Verkehrs bzw. das Beschleunigungsprimat im Allgemeinen (vgl. Rosa 2005, 2013), rückt auch der ungehemmte Wachstumsglaube zunehmend in den Fokus kritischer Betrachtungen – insbesondere vor dem Hintergrund des steigenden Ressourcen- und Energieverbrauchs sowie der zunehmenden sozialen Ungleichheit infolge des ungehemmt vorangetriebenen Wirtschaftswachstums (vgl. Meadows/Meadows/Randers et al. 1972; Schindler et al. 2009; Aachener Stiftung Kathy Beys 2015; Beitrag Ritzinger in diesem Band). Nachhaltigkeit hat sich seit den 1980er Jahren zu einem Schlagwort für Ressourcenschonung entwickelt. Umweltverträglichkeit und Umweltschutz bilden zentrale Eckpunkte stadtplanerischer und verkehrsplanerischer Diskurse, die im Jahr 2015 mit dem Pariser Klimaabkommen weltweite Rechtsbindung erfahren haben (vgl. Übereinkommen von Paris 2015). In dem Abkommen haben sich die 195 Länder auf das gemeinsame Ziel geeinigt, die Erderwärmung auf unter 2 Grad Celsius, idealerweise auf 1,5 Grad Celsius zu senken und zum Erreichen des Ziels eine sogenannte „Treibhausgas-Neutralität“³ herzustellen. Dafür ist eine Dekarbonisierung der Weltwirtschaft notwendig, die ebenfalls den Verkehrssektor betrifft, der mit knapp 20 % der Treibhausgasemissionen erheblich zum Klimawandel beiträgt (vgl. BMUB 2017a; BMUB 2017b). Dabei geht es insbesondere um eine Reduzierung des Energieeinsatzes allgemein, vor allem aber um die Reduzierung fossiler Brennstoffe durch die Stärkung von E-Mobilität, Fuß- und Radverkehr sowie des ÖPNV gegenüber dem MIV. Insgesamt geht es darum, „(...) die gesellschaftlich notwendige Mobilität möglichst umweltverträglich zu gestalten“ (BMUB 2017b). Die Gestaltung der Verkehrswende bietet dabei Potenziale für Zeitgerechtigkeit im Stadtverkehr. Der Ausbau unterschiedlicher Verkehrsangebote, insbesondere des Fuß- und Radverkehrs sowie von ÖPNV-Angeboten als Alternative zum (teureren) eigenen Auto, kann die Zugänglichkeit zur städtischen Erschließung erhöhen; eine Reduzierung des MIV kann durch eine erhöhte Durchflussgeschwindigkeit auf Straßen durch verminderte Staubbildung die individuelle Zeiteffizienz – im Sinne von nicht intendiertem Zeitaufwand (vgl. Heckel/Weber in diesem Band) – erhöhen.

Bereits vor dem Pariser Abkommen hat die Evangelische Akademie Tutzing die sog. Mobilitätspyramide als Gegenmodell zum Verkehrswachstum entwickelt (Abbildung 1) – in Anlehnung an die Pyramide gesunder Ernährung (Netzwerk Slowmotion

3 Es dürfen nicht „mehr klimaschädliche Gase ausgestoßen werden, als der Atmosphäre durch sogenannte Senken, also etwa Wälder, entzogen werden“ (BMUB 2017a).

2013). Die emissionsfreie, körperlich aktive Mobilität stellt hier die Basismobilität für alle anderen Verkehrsmittelnutzungen dar. Demnach absorbiert aktive Mobilität einen beträchtlichen Teil des Zeitbudgets für Fortbewegung, sodass weniger Gelegenheit für die klimaschädliche, motorisierte („passive“) Mobilität bleibt. Dieser Fokus auf Fuß- und Radverkehr als Verkehrsarten mit wenigen Personen- oder Tonnenkilometern für die Verkehrsbranche wird durch die Forderung der gesundheitlichen Prävention nach einer Mindestdauer der zur Gesundheit nötigen körperlichen Bewegung pro Tag unterstützt. Der gesellschaftliche Trend, die für Gesundheit nötige körperlich aktive Bewegung in die Alltagswege zur Arbeit zu integrieren anstatt nach Feierabend Zeit im Fitnessstudio zu verbringen, kann neben dem Aspekt von Public Health auch im zeitpolitischen Kontext diskutiert werden.

Dieser Post-Verkehrswachstums-Betrachtung steht die nach wie vor geltende ökonomische Bewertung staatlicher Verkehrsinvestitionen gegenüber. Diese geht bisher davon aus, dass die durch Ausbau des Verkehrsnetzes „gesparte Zeit“ auch für andere (Erwerbs-)Tätigkeiten eingesetzt wird und somit monetarisiert werden kann. Gleichzeitig gibt es Hinweise, dass ein Zeitersparnis durch Distanzverlängerung kompensiert wird und so neue Verkehrsvolumina mit zusätzlichem Energieeinsatz induziert werden. Wege können so also möglicherweise zwar zeiteffizienter, jedoch nicht energieeffizienter zurückgelegt werden. Energetisch werden die langen Pendeldistanzen längerfristig problematisch, denn wie zukunftssicher sind Siedlungsentwicklung und Immobilienpreise in Regionen hoher Fernpendelabhängigkeit in Zeiten höherer Energiepreise?

Wenn also energetische Effizienzgewinne und Verkehrsmittelverlagerung aufgrund gleichzeitig wachsender Strecken- und Pendelvolumina für den Klimaschutz dauerhaft nicht ausreichen, wird die Suffizienzfrage zu einem grundlegenden klimapolitischen Thema in der Transformation des Verkehrssektors. So werden im Gegensatz zu dem oben beschriebenen Leitbild der funktionsgetrennten und verkehrsgerechten Stadt derzeit räumliche Leitbilder der dichten und gemischten „Stadt der kurzen Wege“ wieder aktuell (Bracher/Beckmann/Gies et al. 2014). Hier wird Beschleunigung nicht länger im Sinne einer schnelleren Fahrtgeschwindigkeit betrachtet, sondern hinsichtlich einer weitgehenden individuellen Unabhängigkeit von Verkehrsgegebenheiten durch die Möglichkeit souveräner Wegegestaltung (insbesondere durch Rad- und Fußverkehr). Daran schließt sich ebenfalls die aktuelle Diskussion um neue Arbeitsformen an, in denen die Grenzen zwischen den klassischen Modellen des Privaten und Öffentlichen sowie die Idee des klassischen Arbeitsplatzes zunehmend aufgelöst werden. Homeoffice-Arbeitszeitmodelle und Co-Working-Spaces werden beispielsweise hinsichtlich einer flexiblen und individuellen Zeiteinteilung des Arbeitnehmers diskutiert (vgl. dazu Wieden/Weber und Schröer in diesem Band). Ersteres insbesondere auch hinsichtlich des Wegfalls von Arbeitswegen und Pendelzeiten, womit sie sowohl als Verkehrsvermeidungsstrategie und kommunaler Klimaschutzbeitrag als auch als Beitrag zu stärker selbstbestimmten (zeitlichen) Gestaltung des Alltags und damit zur Zeitgerechtigkeit betrachtet werden könnten.

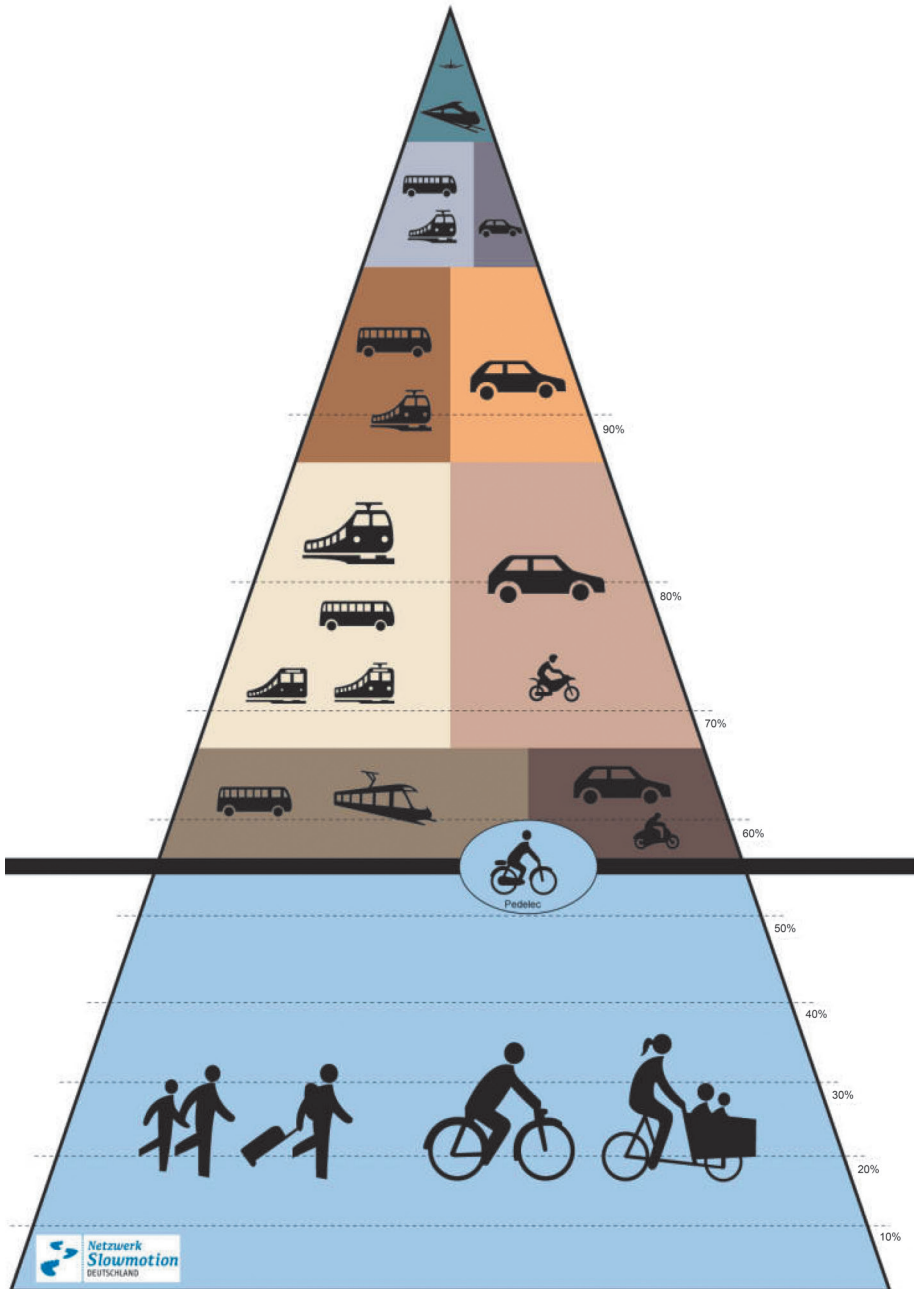


Abb. 1: Idealbild einer Mobilitätspyramide aus aktiver und passiver Mobilität (Prozentwerte auf Basis der Wege, nicht der Personenkilometer) / Quelle: Netzwerk Slowmotion. Arbeitspapier „Mobilitätspyramide“ (2013: 1)

4 Zeitgerechtigkeit im ÖPNV: Akteure, Instrumente und Zielkonflikte

Dem ÖPNV kommt hinsichtlich Fragen der Zeitgerechtigkeit eine besondere Bedeutung zu. Während die Verkehrsplanung durch die Schaffung von Voraussetzungen und Regulierungen auch zeitpolitischen Einfluss auf den MIV nimmt, unterliegt die Nutzung des eigenen Autos stärker individuellen Entscheidungsmöglichkeiten der Besitzer, als dies beim ÖPNV der Fall ist. Hier können Verkehrsteilnehmer die grundsätzliche Entscheidung zur Nutzung eines ÖPNV-Angebotes treffen (bei ausreichender Transparenz des Angebots), nicht aber Routen, Zeiten, Gestaltung o. Ä. situationsbedingt beeinflussen. Bereits der Fahrplan für Bus und Bahn ist also per se ein Stück Zeitpolitik. Er definiert zeitlich und räumlich die Mobilitätsangebote, die unterschiedlichen Gruppen zur Nutzung bereitstehen und ihren individuellen Bedürfnissen mehr oder weniger entsprechen können. Die Organisation des ÖPNV-Netzes, seine räumliche Struktur (z. B. Übereinstimmung mit der Siedlungsstruktur), seine Taktung (Unterschiede der Taktungsdichte räumlich und über den Tagesverlauf), Pünktlichkeit und Verlässlichkeit des Netzes, Image des ÖPNV (z. B. Unsicherheit in der Nacht), Zugangsmöglichkeiten für unterschiedliche Gruppen (sozial/ökonomisch, ethnisch, gesund, körperlich beeinträchtigt, jung und alt) und Maß der Information und Transparenz über das ÖPNV-Angebot sind Stellschrauben für die räumlich und zeitlich gerechte Gestaltung des ÖPNV (vgl. Henckel/Thomaier 2016).

Eine Betrachtung des Prozesses und der zentralen Akteure der ÖPNV-Planung ist daher entscheidend, um bewerten zu können, wer mit welchem Ziel an diesen Stellschrauben dreht bzw. drehen kann und welche Konsequenzen sich daraus für die unterschiedlichen Nutzer des ÖPNV ergeben.

4.1 Akteure und Zielkonflikte der Fahrplanorganisation

Das Fahrplanvolumen wurde lange Zeit allein von den Betreibern des ÖPNV (bzw. deren Aufsichtsräten und Konzessionsbehörden) weitgehend nach den Fahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen des Verkehrsunternehmens bestimmt. Der städtische ÖPNV war meist nicht Gegenstand der Auseinandersetzung um Ausgabenprioritäten im Stadtparlament, sondern fand „hinter verschlossenen Türen“ der Stadtwerke-Aufsichtsräte statt. Während in den Städten die Stadtwerke in der Regel den ÖPNV ihrer Stadt eigenständig organisierten, spielten auf dem Land private Busbetreiber und der Schülerverkehr mit seinen Finanzierungsmechanismen eine Rolle.

Seit 1996 wird das ÖPNV-Angebot nach dem Personenbeförderungsgesetz durch den ÖPNV-Aufgabenträger als zuständige Behörde nach Beschluss durch das Stadtparlament oder den Kreistag gestaltet. Im Idealfall werden dann Maß und Art der Verkehrsleistungen mit Verkehrsverträgen an die Betreiber für die Konzessionslaufzeit der ausschließlichen Bedienung wettbewerbslich vergeben. Vereinfacht gesagt geht es darum, die Fahrplanvolumina, kalkuliert und abgerechnet in sog. Nutzwagen-Kilometern, zeit-räumlich so zu verteilen, dass die folgenden Ziele miteinander vereint werden können:

- > Fahrgastinteressen (in der Praxis vereinfacht abgebildet in den erreichten Fahrgastzahlen)
- > öffentliche Interessen (u. a. Standortsicherung, sozialer Ausgleich, Umweltschutz)
- > Wirtschaftlichkeit (betrieblich günstige Fahrleistungen)

Diese Ziele – und damit auch die Interessen unterschiedlicher Nutzergruppen – sollen im öffentlich-rechtlichen Planwerk des Nahverkehrsplans (NVP) abgebildet werden. Der NVP enthält die Rahmenvorgaben für einen Fahrplan, der am Ende auch die betrieblichen Interessen der Verkehrsunternehmen berücksichtigt. Damit haben auch zeitpolitische Anforderungen hier einen klaren konzeptionellen und politischen Rahmen.

Die Hauptakteure im Bereich des ÖPNV sind zum einen der Aufgabenträger (meist die öffentliche Hand), zum anderen die Verkehrsunternehmen als Auftragnehmer und die Fahrgäste als Endnutzer, die in einem Dreiecksverhältnis zueinander stehen, wobei ihr Verhältnis untereinander jeweils von Einflussnahme und Abhängigkeit bestimmt wird (siehe Abbildung 2).

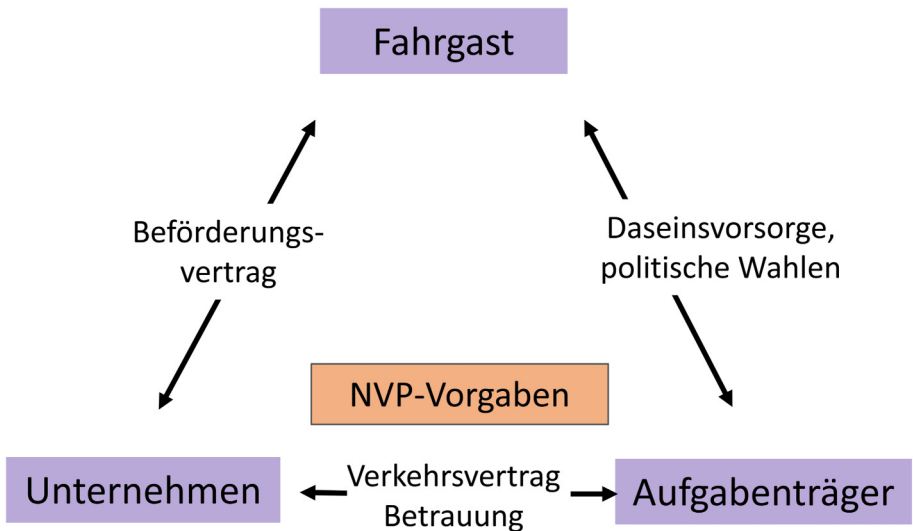


Abb. 2: Binnenverhältnis der Akteure im ÖPNV / Quelle: Eigene Darstellung nach dem Berliner NVP 2006–2009 (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2007)

Der Aufgabenträger wird durch politische Wahlen von den Fahrgästen (in ihrer Rolle als Bürger) gewählt und ist im Umkehrschluss für die Daseinsvorsorge für die Bevölkerung zuständig. Dazu beauftragt er Unternehmen zur Bereitstellung des nötigen ÖPNV-Angebots, wobei über einen Verkehrsvertrag oder Ähnliches die öffentliche

Kofinanzierung der Verkehrsleistungen rechtskonform (auch EU-beihilferechtlich) definiert wird. Wesentliche Rahmenvorgaben für die ÖPNV-Bereitstellung ergeben sich wiederum aus dem NVP. Diese betreffen neben dem Fußweg zur Haltestelle vor allem die Bedienungszeit über den Tagesverlauf und die Taktfrequenz. Die Fahrplanvolumina lassen sich unterschiedlich aufteilen – zugunsten unterschiedlicher Kundengruppen. Es gilt, eine Abwägung zwischen folgenden durchaus konkurrierenden Fahrgastwünschen zu treffen:

- > eine kleinteilige Erschließung der Wohngebiete durch eine dichte Buserschließung in akzeptablem Takt v. a. für die Älteren
- > die Konzentration des Angebots auf schnelle Achsen, v. a. die Hauptverkehrszeiten für die Pendler zu den meist innerstädtischen Arbeitsplatzschwerpunkten
- > gut bediente tangentielle Linien von Wohngebiet zu Wohngebiet für Servicebeschäftigte
- > Nachtverkehre für tendenziell jüngere Nachtschwärmer und Arbeitnehmer/innen mit Abend- bzw. Nachtarbeitszeiten, wie beispielsweise Gastronomiebeschäftigte oder Beschäftigte im Schichtdienst

Zur Verteilung der Fahrplanvolumina werden dabei nicht nur diese unterschiedlichen Fahrgastwünsche untereinander abgewogen, sondern sie werden in Abhängigkeit zur Wirtschaftlichkeit für die Verkehrsunternehmen gewichtet. Dies lässt sich am Beispiel des Nachtverkehrs nachvollziehen. Wenn der Nachtverkehr in einer Stadt neu eingeführt oder ausgeweitet werden soll, führt dies in der Regel zu einer Ausdünnung des Angebots zu anderen Zeiten, um zusätzlich notwendige Ausgaben so gering wie möglich halten bzw. ausgleichen zu können. Aktuell betrifft dies in mehreren Städten den sog. Wochenendfrühverkehr mit vergleichsweise geringen Fahrgastzahlen am Samstag- und Sonntagmorgen, was beispielsweise beim Berliner Nahverkehrsplan ein wesentlicher Diskussionspunkt war (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2007).

Das hat insbesondere Auswirkungen auf Berufsgruppen im Schichtdienst (z. B. Krankenhauspersonal), die dann zu dieser Zeit längere Wegezeiten in Kauf nehmen oder – wenn möglich – auf private Verkehrsmittel ausweichen müssen. Hier findet eine Umverteilung zugunsten derer statt, die den Nachtverkehr nutzen möchten oder müssen, auf Kosten derer, die auf den Wochenendmorgenverkehr angewiesen sind. Die Grundlage dieser Priorisierungsentscheidung bilden dabei Fahrgastinteressen, die in erster Linie als Fahrgastzahlen abgebildet und damit quantifiziert und nicht qualifiziert bewertet werden, sowie die Wirtschaftlichkeitsziele der Verkehrsunternehmen. Diese Umverteilungswirkung im Spannungsfeld von Benachteiligung und Bevorzugung zeigt sich in etwas anderer Weise auch im aktuellen Beispiel der Einführung der Londoner Night Tube, die ebenfalls im Beitrag zum Thema „Nacht“ in diesem Band (vgl. Weber/Henckel) behandelt wird. Während die Night Tube für die einen als schnellere und bequemere Erschließung des nächtlichen Londons, das bisher nur mit Nachtbussen erschlossen war, Vorteile und neue Zugangschancen bietet, entsteht für die Arbeitnehmer/innen von TfL (Transport for London) die Notwendigkeit zur Nachtarbeit mit

allen negativen Folgen (der Unmut darüber äußerte sich in langwierigen Tarifverhandlungen). Zusätzlich legt der Wirtschaftlichkeitsgedanke der Verkehrsunternehmen bei einer zukünftigen Ausweitung der Night Tube eine Reduzierung des Nachtbusnetzes nahe, das jedoch derzeit die kostengünstigere Reiseoption (1,50 Pfund pro Fahrt im Vergleich zu ca. 2,50 Pfund mit der Tube) darstellt.

Die Schwierigkeiten bzw. Hemmnisse, die sich aus den ökonomischen Zwängen der Verkehrsunternehmen ergeben, zeigen sich auch bei einem Blick auf zielgruppengerechte Verkehrsplanung, beispielsweise zugunsten älterer Menschen (vgl. dazu Rinderspacher in diesem Band), die besonders auf Bus und Bahn angewiesen sind und dabei eine höhere Haltestellendichte mit kurzen zumutbaren Fußwegen benötigen. Wenn der Aufgabenträger sich dies im öffentlichen Interesse der alternden Gesellschaft wünscht, steht es im Zielkonflikt zum betrieblichen Interesse der Verkehrsunternehmen, möglichst viele Umläufe zwischen den Endhaltestellen mit wenigen Halten in bestimmter Arbeitszeit zu organisieren. In fast allen Nahverkehrsplänen sind die politischen Rahmenvorgabe für die praktische Umsetzung durch betriebliche Regelungen eingeschränkt. Die Einsatzplanung für Fahrer und Fahrzeug hat sich nach Arbeitstarifverträgen (Pausenzeiten, Dienstzeiten) zu richten. So würde eine zusätzliche Stunde Betrieb wegen längerer Ladenöffnungszeiten, Nachmittagsunterricht oder gar Nachtangebot die maximalen Fahrzeiten überschreiten und bei zusätzlichem Fahrpersonal zu Sprungkosten führen.

Der Versuch des Berliner Nahverkehrsplans 2006–2009, für die alternde Gesellschaft die zumutbaren Fußwege unabhängig von S-Bahn, U-Bahn, Tram oder Bus als Planungsgrundlage auf 300 Meter Luftlinie von der Wohnungstür aus festzulegen, führte zu einem Konflikt zwischen Senatsverwaltung als Aufgabenträger mit dem Betreiber BVG (und damit mit dem Finanzsenator als Eigentümer), weil die BVG aus der betrieblichen Logik heraus möglichst weite Haltestellenabstände verfolgte (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2007).

Das Paradigma maximaler Wirtschaftlichkeit steht hier dem Ziel einer bedarfs- und zielgruppengerechten Verkehrsplanung bzw. -erschließung gegenüber. Dies zeigt sich beispielsweise auch bei der Schulzeitstaffelung, die durch einen effizienteren Buseinsatz mit einer weniger scharf ausgebildeten Morgenspitze vorrangig Einsparungen der Verkehrsunternehmen zum Ziel hat, nicht aber dem eigentlichen Schulbetrieb zugutekommt und damit meist nur eine geringe Akzeptanz durch die Akteure der Schulen erfährt (Fügenschuh/Martin/Mehlert et al. 2005).⁴ Auch auf einer höheren Maßstabsebene, beispielsweise im Zusammenhang mit zentralen Bahnhöfen und Flughäfen, zeigen sich Umverteilungswirkungen von stadtverkehrsplanerischen Entscheidungen. So ziehen Standortverlagerungen (wie z. B. die Verlegung des Hauptbahnhofs in Berlin vom Zoologischen Garten zum Neubau nahe des Regierungsviertels) starke Veränderungen von Bewegungsströmen sowie Infrastrukturveränderungen (z. B. Verlegung von Logistikzentren in der Umgebung von Flughäfen) nach sich, die einerseits direkte

4 Eine Überlegung zur Herstellung größerer Akzeptanz und einer gerechteren Verteilung der Vorteile aus der Schulzeitstaffelung könnte beispielsweise die finanzielle Unterstützung der Schulen mit einem Teil der eingesparten Gelder durch die Verkehrsunternehmen sein.

Auswirkungen auf die Verkehrsstruktur und die damit zusammenhängende Zugänglichkeit haben. Andererseits beeinflussen diese Veränderungen und die vorangegangenen Entscheidungen auch gesamtstädtische Entwicklungen – wie das Preisgefüge des Bodenmarktes oder die Verteilung von Lärmemissionen in der Stadt – und weisen damit einen direkten Bezug zu Gerechtigkeitsfragen auf.

4.2 Fahrplanorganisation mit begrenzten Ressourcen

Um trotz des Wirtschaftlichkeitsprimats der Verkehrsunternehmen ein bedarfsgerichtetes ÖPNV-Angebot zu schaffen, versuchen einige raum-zeitliche Planungsprinzipien bei geringerem Fahrgastaufkommen mit begrenzten Ressourcen möglichst viele Mobilitätsangebote im Tagesverlauf anzubieten. Dies betrifft nicht nur ländliche Strukturen, sondern auch den Rand der Ballungskerne und die Kommunen im Ballungsrand.

Bedarfsverkehre (z. B. „TaxiBus“)

In der Fachsprache der Nahverkehrspläne ist davon die Rede, dass ein hohes Fahrplankvolumen (Mobilitätsangebot) von den gefahrenen Kilometer-Volumen (Nutzwagenkilometern als Abrechnungsbasis für die öffentliche Kofinanzierung) entkoppelt wird. Die Idee besteht darin, dass mehr Fahrtoptionen im Sinne der Zeitgerechtigkeit für Personen ohne eigenes Auto angeboten werden, dass aber der Ressourceneinsatz nicht entsprechend ansteigt. Der Preis dafür ist, dass Fahrgäste bis eine halbe Stunde vor Abfahrt ihren Fahrtwunsch telefonisch oder online anmelden müssen. Dabei lassen sich durch gute Dispositionsmodelle auch mehrere Linien von einem Kleinbus im Bedienungsgebiet gleichzeitig bedienen.

Stadtbussysteme

Das zweite Element in Mittel- und Kleinstädten im suburbanen Raum, zuerst in Vorarlberg und Nordrhein-Westfalen eingeführt, sind Stadtbussysteme, die ein regelmäßiges Fahrtenangebot in der Stadt ermöglichen. Eine zentrale und möglichst attraktiv gut gestaltete Haltestelle wird „Rendezvous Haltestelle“, denn hier treffen sich alle 30 Minuten alle Stadtbusse zum Rundum-Umsteigen. Die Streckenlängen der Busrouten im Siedlungsgebiet bemessen sich folglich danach, dass der Bus nach unter 15 Minuten wieder umkehrt, um zur nächsten halben Stunde wieder am „Rendezvouspunkt“ zu sein.

Integraler Takt; Anschlusssicherung

Dieses Prinzip lässt sich flächenhaft zum „integralen Taktfahrplan“ ausweiten – mit einheitlichen „Naben- und Speichen“-Zeitabständen. Dies wird im städtisch-suburbanen Raum nur selten angewandt, sondern ist eher Grundlage von regionalen Bus- oder Bahnfahrplänen. Das Prinzip wurde bereits in den Niederlanden bei der großen Bahnnetzreform der 1960er Jahre angewandt und seit den 1980er Jahren in der Schweiz infrastrukturell perfektioniert. Ein optimierter Zielfahrplan war Grundlage der Investitionsentscheidungen mit dem Ziel, einige Relationen in der Fahrzeit unter 60 Minuten (bzw. 30 Minuten für den Zwischenhalt auf halber Fahrzeit) auszubauen. Rundumanschlüsse an städtischen ÖPNV-Knoten zur vollen oder halben Stunde spielen vor allem bei Schwachlastzeiten abends mit Anschlusssicherung eine Rolle. So entsteht

mit geringem Ressourceneinsatz des Betriebs z. B. bei Nachtbusnetzen mit optimiertem Umsteigen eine hohe Netzwirkung in der Fläche – statt nur in einem Korridor entlang der Linie.

4.3 Kapazitätsengpässe

Der ungleichmäßige Bedarf im Tagesgang ist ein zentrales Problem der Wirtschaftlichkeit von ÖPNV-Angeboten, wenn z. B. nur für eine Stunde Berufsverkehr am Morgen zusätzliche Fahrzeuge und Fahrer vorgehalten werden müssen. Im ÖPNV wird dem mit sog. 9-Uhr-Tickets gegengesteuert. Auf der anderen Seite haben z. B. Jobtickets und Semestertickets (bei allen positiven Effekten auf die Kfz- und Parkraumbelastung) die Morgenspitze wiederum erhöht und erfordern beträchtliche zusätzliche Ressourcen. Dabei führen steigende Fahrgastzahlen zunehmend zu Kapazitätsengpässen, u. a. weil keine entsprechende Steigerung der öffentlichen Ausgaben folgt (kommunale Finanzkrisen, Schuldenbremse, unsichere Bahnfinanzierung in der Folge der Entflechtung Bund-Länder). Im Hinblick auf die Kapazitätsengpässe einer postfossilen Stadt setzten sich auch Verkehrsunternehmen für eine Förderung des Fahrradpendelverkehrs zur Schule und zur Arbeit als Entlastung des überfüllten ÖPNV in der morgendlichen Berufsverkehrsspitze ein, um nicht für eine kurze Zeit am Tag zusätzliches Personal und Fahrzeuge vorhalten zu müssen. Große Fahrradparkhäuser gibt es inzwischen an fast allen größeren Bahnhöfen der Niederlande, in Deutschland in einigen Einpendlerstädten (Münster, Kiel, Freiburg i.Br.), ebenfalls an Auspendlerbahnhöfen (z. B. Emsdetten, Ingelheim, Ludwigsburg, Bernau b. Berlin) (vgl. Möller 2017). Eine solche Infrastruktur bietet Pendlern im Interesse eines effizienten ÖPNV eine Lösung per Zweit- oder Mietrad für die „erste Meile“ bis zur Bahnstation und die „letzte Meile“ bis zum Arbeitsplatz. Ein weiterer Ausbau dieser Fahrradinfrastruktur und von Mietrad- und Bike-Sharing-Angeboten sowie die stärkere Synchronisation und damit vereinfachte Kombinationsmöglichkeit von Verkehrsmitteln können als Schritt gesehen werden, Kapazitätsengpässe (umweltverträglich und bedarfsgerecht) auszugleichen und die Mobilitätsicherung auch zunehmend unabhängiger von Verkehrsunternehmen zu unterstützen.

4.4 Informationsbereitstellung

Neben dem eigentlichen Erstellen des Fahrplans ist die Fahrplanveröffentlichung Voraussetzung für die Entscheidung der Verkehrsteilnehmer zur Nutzung des Angebots. In Deutschland gibt es daher eine Fahrplanveröffentlichungspflicht als Voraussetzung für die Liniengenehmigung, d. h. für den ausschließlichen Marktzugang auf dieser Route.

Damit ist im Prinzip eine Transparenz gegeben – im Sinne des Beitrags von Henckel/Weber in diesem Band –, die zur Zeiteffizienz der persönlichen Bewirtschaftung der eigenen Zeit beiträgt. Außerdem hat die Transparenz und Verfügbarkeit von Fahrplaninformationen seit 2007 mit der Einführung und zunehmenden Optimierung von Smartphone-Apps deutlich zugenommen. Während im Auto schon seit längerem Navigationssysteme mitunter als Echtzeit-Orientierungshilfe dienen, erhöht die Verfüg-

barkeit digitaler Fahrpläne auch die Orientierung im ÖPNV, indem Fahrplaninformationen nun zeit- und ortsunabhängig verfügbar sind. Die Kehrseite dieser Entwicklung ist die sukzessive Abkehr von festen (Print-)Fahrplänen, die früher für einen längeren Zeitraum (ca. ein halbes Jahr) für Verlässlichkeit sorgten. Die Entwicklung hin zu einem elektronisch verfügbaren Fahrplan, der quasi täglich je nach betrieblichen Bedingungen, wie z. B. aufgrund von Baustellen, verändert werden kann, bietet zwar durch eine hohe Flexibilität entsprechende Anpassungsmöglichkeiten, erfordert von den Nutzern aber auch die entsprechende technische Ausstattung und das nötige Know-how zur Bedienung (insbesondere von Smartphones).⁵ Eine Möglichkeit, die individuelle Entscheidungskompetenz und damit auch die Zeitsouveränität – auch ohne Smartphone oder eigenen Computer – zu steigern, sind elektronische Displays an Haltestellen, die aktuelle Informationen zu Abfahren oder Verspätungen anzeigen. Zusätzlich tragen diese Echtzeit-Anzeigen nach den Erfahrungen in vielen ÖPNV-Betrieben durch die transparente Informationsübermittlung auch dazu bei, dass Fahrgäste Verspätungen eher akzeptieren.

4.5 Priorisierungs- und Umverteilungsentscheidungen in der ÖPNV-Gestaltung

Die unterschiedlichen Beispiele machen deutlich, dass die Abwägungsprozesse zur Verteilung von Fahrplanvolumina als Priorisierungs- bzw. Umverteilungsentscheidung Auswirkungen auf den (zeit-)gerechten Zugang für unterschiedliche Nutzergruppen haben. Das Aushandeln dieser Entscheidungen geschieht in erster Linie durch die und innerhalb (der ökonomischen Zwänge) der Verkehrsunternehmen, wobei die Datengrundlage ihrer Entscheidungen (abgesehen von Fahrgastzahlen) selten öffentlich dargestellt wird und damit meist intransparent bleibt. In dieser fehlenden Transparenz und Beteiligungsmöglichkeit liegt im Sinne der Verfahrensgerechtigkeit der Ursprung für die Produktion von Ungleichheit. Bleiben zudem trade-offs aus, so entsteht eine Ungerechtigkeit in der Zugänglichkeit zum ÖPNV, die folglich eine souveräne und effiziente individuelle Zeitgestaltung verhindern kann.

Die Bemühungen und Maßnahmen der Fahrplanorganisation mit begrenzten Ressourcen sind wiederum erste Schritte in Richtung eines bedarfsgerechteren ÖPNV-Angebotes, das insbesondere die Mobilität benachteiligter Nutzergruppen bzw. von Nutzergruppen in weniger erschlossenen Stadtgebieten erhöhen kann. Der Ausbau der Fahrradinfrastruktur insbesondere in der Nähe zu Bahnhöfen als Reaktion auf Kapazitätsengpässe zu den Hauptpendelzeiten bietet ebenfalls die Chance, Zeitsouveränität unabhängig von Verkehrsunternehmen zu erhöhen.

⁵ Ebenfalls kritisch zu sehen ist es in diesem Zusammenhang, dass spontane Fahrplanänderungen bei absehbaren Verspätungen europäische Fahrgastrechte zur Erstattung von Verspätungen aushöhlen können.

5 Handlungsfelder für mehr Zeitgerechtigkeit im Stadtverkehr

Wie im vorhergegangenen Kapitel bereits dargestellt wurde, hat eine Vielzahl verkehrsplannerischer Aufgaben in der Stadt eine direkte oder indirekte zeitpolitische Relevanz bzw. zeitpolitische Auswirkungen. Im Folgenden werden daher Maßnahmen zur Erhöhung der Zeitgerechtigkeit im Stadtverkehr zusammengestellt (Tabelle 1). Zeitgerechtigkeit umfasst hier vor allem zwei Ebenen:

- > Zugänglichkeit zu Verkehrsangeboten für alle Nutzergruppen (auch ältere Menschen, Kinder, Menschen mit Behinderung) durch ihre grundsätzliche Bereitstellung, v. a. aber ihre baulich inklusive Gestaltung (insb. Barrierefreiheit), durch den Abbau ökonomischer Barrieren (Sharingangebote, Tarifstruktur im ÖPNV) sowie die Erhöhung der subjektiven und effektiven Sicherheit (durch Tempo 30 und einladende Radverkehrsinfrastruktur)
- > Zeiteffizienz im Sinne von Verringerung des Einsatzes von Zeit, die zu „nicht intendierten Zwecken genutzt werden muss“ (Henckel/Weber 2017: 4), neben (zeitlich/räumlich) gut abgestimmten Fahrplänen im ÖPNV sowie der Förderung von Verkehrsartenkombination (v. a. von ÖPNV und Radverkehr) insbesondere durch eine Erhöhung des Informationsangebots zu ÖPNV-Fahrplänen, Wartezeiten, fußläufigen Entfernungen und Staus bzw. dem Verkehrsfluss.

In Tabelle 1 werden die vier Hauptverkehrsmittel Fußverkehr, Radverkehr, Bus und Bahn sowie MIV unterschieden. Für jede dieser Verkehrsarten werden Maßnahmen bzw. Voraussetzungen zur Erhöhung der Zeitgerechtigkeit (im Sinne von Zugänglichkeit und Zeiteffizienz) in fünf Kategorien unterteilt: Bauliche Voraussetzungen, Organisation, Zugänglichkeit, Informationsbereitstellung und Saisonalität/Nacht.

Zu einer Erhöhung der Zeitgerechtigkeit im Fußverkehr sind insbesondere eine barrierefreie⁶ und sichere Gestaltung und Organisation ausschlaggebend, um auch Nutzergruppen wie älteren Menschen, Menschen mit Behinderung und Kindern das selbstständige und angenehme Bewegen zu Fuß im Stadtraum zu ermöglichen. So kann die eigenständige Mobilität von Kindern beispielsweise auch den Zeitwohlstand von Eltern durch das Wegfallen von Begleitzeiten erhöhen (vgl. dazu Heitkötter/Zohren in diesem Band). Konkrete Maßnahmen können hier z. B. die Gestaltung von Shared Space anstatt von Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen sein oder das Anbringen von Tasten für Grünzeitverlängerung an der Ampel für langsame Gehgeschwindigkeiten, womit die sog. Räumzeit vor dem Losfahren des Querverkehrs ausgedehnt werden kann. Im Bereich des Radverkehrs sind es vordergründig bauliche Maßnahmen, die sowohl zur Erhöhung von Zugänglichkeit als auch von Zeiteffizienz beitragen, beispielsweise die Schaffung sicherer Radwege, die das Unfallrisiko mit konkurrierenden Verkehrsteil-

6 Barrierefreiheit bzw. „Design für alle“ sind in mehreren Verkehrsplanungsbereichen rechtlich gestärkt. Besonders beim Rechtsrahmen des ÖPNV reagierte die Politik auf Missstände (vgl. Rinderspacher in diesem Band). Gleichberechtigung von Menschen mit Behinderung hat inzwischen gesetzlichen Rang, und Barrierefreiheit wird zunehmend als Standard akzeptiert. Um die Mängel im Straßenraum auszugleichen und die im Personenbeförderungsgesetz seit 2013 bis zum Jahr 2022 geforderte vollständige Barrierefreiheit des ÖV-Systems herstellen zu können, werden derzeit beträchtliche öffentliche Investitionsmittel bereitgestellt (vgl. PBefG, Art. 8, Abs. 3, Satz 3).

	Bauliche Voraussetzungen	Organisation	Zugänglichkeit	Informationsbereitstellung	Saisonalität/ Nacht
Fußverkehr	Barrierefrei nutzbare Gehwegbreite Überquerungshilfen Shared Space	Ausreichende sog. Räumzeiten an Lichtsignalanlagen - auch für geringere Gehgeschwindigkeiten Verkehrssicherheit z. B. im Schulumfeld durch Tempo 30	Zeitbudget von Begleitpersonen	Fußgängerwegweisung Digitale Zeitanzeigen an LSA Darstellung der fußläufigen Erreichbarkeit von Angeboten (Walkscore)	Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum Winterdienst
Radverkehr	Kleinkreisel statt LSA Barrierefreier Zugang zum Pedelec-/Fahrradparken im Geschosswohnungsbau Sichere Radverkehrsanlagen mit Überholmöglichkeit Radschnellverbindungen; Brücken/Tunnel	Grüne Welle Rechtsabbiegerpfel	BikeSharing	Ausschilderung von Fahrradstraßen/-wegen	Beleuchtung von Radrouten Winterdienst

	Bauliche Voraussetzungen	Organisation	Zugänglichkeit	Informationsbereitstellung	Saisonalität/ Nacht
Bus & Bahn	Barrierefreiheit (Einstieg und Bahnhöfe)	Halten auf Wunsch Anschlussicherung Integraler Taktfahrplan Bedarfsverkehr in Schwachverkehrszeit Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (Bike & Ride, Fahrradstationen/-parkhäuser, Mietradsysteme für die „letzte Meile“)	Tarifstruktur (Schülertickets, Azubitickets etc.) MobilCard Preisberechnung an Fahrzeit anstatt Tarifbereich bzw. Strecke	Information per Smartphone-App Digitale Wartezeitanzeige	Nachtverkehr Sicherheitsgefühl im Nachtverkehr
MIV	Kleinkreisell statt LSA	Stauvermeidung durch Verkehrsmanagement Mobilitätsbedarfsmanagement (Nachfragesteuerung) Zeitkritische Erreichbarkeit Notarzt, Feuerwehr LSA-Koordinierung für Tempo 30 Priorisierungen (congestion charging, Mindestbesetzung von Fahrzeugen, High Occupancy)	CarSharing Flexi-CarSharing (one way)	Anzeigen von verfügbaren Parkplätzen Anzeigetafel zum Verkehrsfluss in Städten (auf Tempo-30-Hauptstraßen)	Tempolimit für Lärmschutz bei Nacht Winterdienst Nächtliche Grüne Welle

Tab. 1: Exemplarische Handlungsfelder für Zeitgerechtigkeit im Stadtverkehr nach Verkehrsmitteln und Zeitintervallen. / Quelle: Eigene Zusammenstellung und Darstellung 2017

nehmern wie Autofahrern oder Fußgängern verringern und ein Überholen innerhalb des Radweges ermöglichen. Dies kann durch organisatorische Maßnahmen, wie die Einführung der Grünen Welle für Radfahrer oder von Rechtsabbiegerpfeilen, noch verstärkt werden. Denn die Wahrnehmung der Reisezeit im Radverkehr bemisst sich laut der Fahrradstrategie Kopenhagens nicht nur an der eigentlichen Fahrgeschwindigkeit, sondern insbesondere auch an der Möglichkeit, das eigene Tempo sowie eigene Routen bestimmen zu können (City of Copenhagen 2011: 11; Henckel/Thomaier 2016). Derzeit ist es in vielen Städten erklärtes Ziel, den Radanteil an den Wegen im Stadtverkehr zu erhöhen, z. B. durch Beschleunigung mittels Kreiseln statt Ampelkreuzungen, mit Unterführungen/Brücken und Radschnellverbindungen für größere Pendlervolumina. Bei konsequenter Radverkehrsförderung wird die Saisonalität der Radnutzung ein neues Thema, mit Implikationen für Standards für Winterdienst und zur Reduktion infrastruktureller und mentaler Hindernisse beim Schlechtwetterradeln. Bike-Sharing-Angebote können die Zugänglichkeit zum Radverkehr zusätzlich erhöhen, da der Besitz eines eigenen Fahrrads nicht notwendig ist und das spontane Umsteigen von anderen Verkehrsmitteln auf das Fahrrad möglich wird. Außerdem kann mit gleichmäßig hohem Radverkehrsanteil den Kapazitätsengpässen im städtischen ÖPNV begegnet werden.

Für den ÖPNV wurde bereits im vorhergegangenen Kapitel eine Reihe der (v. a. organisatorischen und informationsbasierten) Maßnahmen dargestellt. Zusätzlich ist auch hier Barrierefreiheit eine wichtige Voraussetzung für die Zugänglichkeit, z. B. durch die Ausweitung des stufenlosen Einstiegs an entsprechend angehobenen Haltestellen statt des Hoch(ein)steigens in den Bus mit Stufen oder durch das langsamere und vorhersehbarere Öffnen automatischer Türen. Auch die ökonomische Entlastung von Nutzergruppen durch Ermäßigungen und Abo-Angebote wie Schülertickets, Azubitickets etc. kann die Zugänglichkeit zusätzlich verstärken. In diesem Zusammenhang wäre es auch ein lohnenswerter Ansatz, zu prüfen, inwiefern sich eine Preisberechnung anhand der Fahrzeit – nicht wie bisher anhand der Strecke bzw. des Tarifbereichs – auf die (individuellen) Fahrpreise auswirken würde.

Der MIV kann bei der Frage nach einer zeitgerechten Gestaltung des Stadtverkehrs nicht ausgespart werden. Dabei beziehen sich die Maßnahmen vor dem Hintergrund des Dekarbonisierungsziels und der Umweltverträglichkeit aber vor allem auf eine mögliche Optimierung bestehender MIV-Strukturen und nicht vorrangig auf den weiteren Ausbau des MIV. Auch hier ist insbesondere an organisatorische Maßnahmen zu denken, wie ein Mobilitäts(bedarfs)management und die Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen bzw. die Anpassung der Verkehrsorganisation (Bsp. LSA) an entsprechende Limits (zunehmend eingeführte Tempo-30-Zonen). Auch ein Ausbau der Informationsbereitstellung ermöglicht eine zeiteffiziente Nutzung des MIV, wobei Sharing-Angebote die ökonomische Zugänglichkeit und das situationsbedingte Ausweichen von anderen Verkehrsmitteln auf (vorrangig) das Auto ermöglichen. Zur Vermeidung einer Infrastrukturausweitung (z. B. Autobahnverbreiterung) durch Beeinflussung des Bedarfs zu Spitzenzeiten gibt es in Europa ein breites Spektrum konzeptioneller Ansätze, wie z. B. Anreize zum Ausweichen auf andere Tageszeiten und zur veränderten Verkehrsmittelwahl (sog. Nachfragesteuerung). Stau auf den Autobahnen in Agglomerationen und damit auch die Behinderung des Fernverkehrs wird durch übermäßig viele lokale/innerregionale Autopendler verursacht. Die Rele-

vanz steuerlicher Begünstigungen (Dienstwagenprivileg, Entfernungspauschale), aber auch des arbeitsrechtlichen Rahmens (zumutbare Arbeitswege im Sozialgesetzbuch, Zeitverträge statt einer Festanstellung mit Umzug) werden nach und nach erkannt. Anreizsysteme und Organisationsmodelle, wie Homeoffice und Co-Working Spaces, sind unter sozialen Gerechtigkeitsaspekten in der Politik präsent, werden jedoch noch wenig hinsichtlich ihrer Mobilitätsaspekte zur Vermeidung der Spitzenzeitproblematik diskutiert (z. B. Twitter-Thread #allesuntereinenhut der Bündnis90/Grünen im Bundestag).

Eine aktuell noch offene Frage ist die der Einflussnahme von autonomem Fahren⁷ auf die zeitpolitische Gestaltung der Verkehrsentwicklung, wenn vollautomatisiertes Fahren als höchste technische Stufe der Entwicklung auch ohne Fahrer die Ortsveränderung von Menschen erlaubt, die sonst nicht eigenständig im Pkw unterwegs sein könnten. In der deutschen Stadt- und Verkehrsplanung wird das autonome Fahren noch nicht so lange diskutiert wie in der Netz-Community (z. B. Kurz et al. 2013). Es gibt erst grobe Einschätzungen über die mit dem autonomen Fahren verbundenen mittel- und langfristigen Verhaltens- und Strukturveränderungen (ITF 2015; Beckmann et al. 2016; Friedrich et al. 2016). Daher soll das Thema an dieser Stelle nur angeschnitten werden. Die Unabhängigkeit von einem Fahrer lässt auf der einen Seite eine Erhöhung der Zeiteffizienz und Zeitsouveränität vermuten, da Fußwege beispielsweise zu Parkplätzen o. Ä. durch die unabhängige Parkplatzsuche des Fahrzeugs entfallen können und Menschen ohne Führerschein (z. B. Kinder) nicht auf die Verfügbarkeit eines Fahrers angewiesen sind. Auch im ÖPNV könnte das autonome Fahren eine bedarfsangepasste und flächendeckende Erschließung der Stadt erhöhen (VDV 2015). Zusätzlich ermöglicht es eine anderweitige und, wenn gewünscht, produktive Nutzung der Fahrzeit. Negative Effekte des autonomen Fahrens könnten – neben technischen und rechtlichen Unsicherheiten sowie der Frage nach der ökonomischen Zugänglichkeit – beispielsweise eine erneute starke Zunahme der Verkehrsmenge unter heutigen Rahmenbedingungen sowie Sekundärwirkungen, wie neue Zersiedlung und die erneute Stärkung des MIV gegenüber dem Rad- und Fußverkehr, sein. Unter der Überschrift „Permamobilität“ wird ein Reboundeffekt diskutiert, der Ortsveränderungen attraktiv macht und die Nutzung von Fahrzeit als Arbeitszeit ermöglicht, was energetisch dem Klimaschutz zuwiderlaufen könnte (Sauter-Servaes 2016). Insgesamt besteht hier so viel Dynamik, dass an dieser Stelle noch keine zeitpolitische Bewertung vorgenommen wird.

Neben der Betrachtung von Optimierungsmöglichkeiten in den einzelnen Verkehrsbereichen ist insgesamt insbesondere das Zusammendenken aller Verkehrsmittel und Mobilitätsoptionen wichtig, um eine an individuelle Bedürfnisse angepasste, situationsbedingte und schließlich zeitsouveräne Mobilität in der Stadt zu ermöglichen. Neben der Berücksichtigung dieser Verknüpfung und Synchronisation bei verkehrsplaneischen Gestaltungen (wie der Schaffung von sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten

7 Obwohl die Praxistests für fahrerlose Kleinbusse schon seit ca. 2006 und in mehreren europäischen Ländern laufen (Citymobil2 2016), stieg die öffentliche Aufmerksamkeit für selbstfahrende Kfz erst seit etwa Ende 2014 mit dem Google-Auto und anderen vollautomatischen Pkw-Tests. Die neue Technik wird dabei in Deutschland bisher noch in keinem der städtischen Verkehrsentwicklungspläne, die meist für den Planungshorizont 2030 oder länger ausgelegt sind, thematisiert.

an Bahn- oder Busstationen) können auch Sharing-Angebote die zunehmend flexible Kombination von Verkehrsarten stärken und damit einen Beitrag zur Zeitgerechtigkeit des Stadtverkehrs leisten. Ebenso wie das Zusammendenken der Verkehrsarten ist weitergehend auch eine stärkere Ressortvernetzung in der Kommune Voraussetzung für Abwägungsprozesse, in denen die unterschiedlichen (auch fachbereichsübergreifenden) Bedürfnisse berücksichtigt und in zielgerichteter Weise in die Entscheidungsfindung einfließen können.

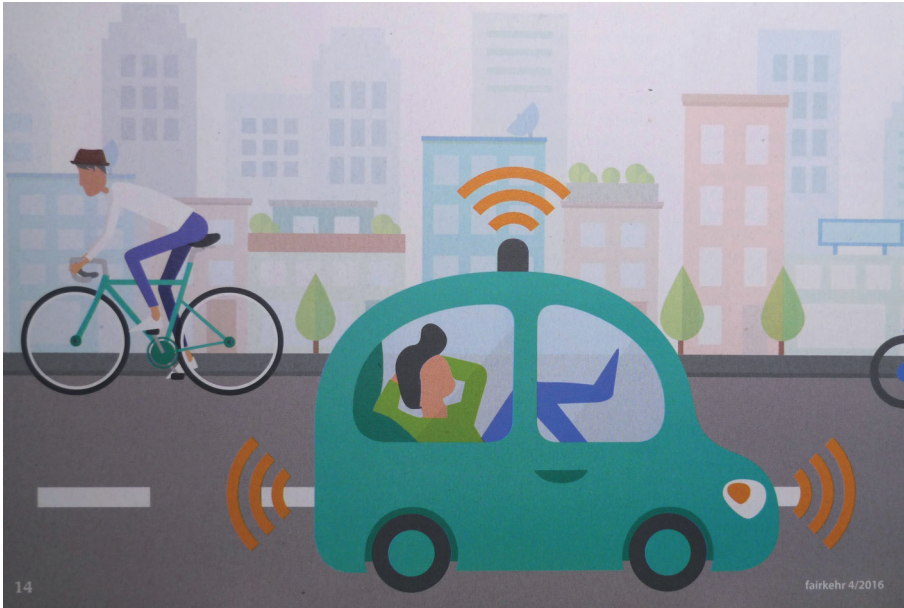


Abb. 3: *Autonomes Fahren auf dem Titelblatt des Magazins „fairkehr“* / © www.weareplayground.com

6 Fazit

Eine Betrachtung von verkehrsplanerischen Alltagsaufgaben macht die zeitpolitische Relevanz der Verkehrsplanung als zeiträumliches Handlungsfeld deutlich. Als Teil der Daseinsvorsorge kommt der Mobilitätssicherung eine entscheidende Bedeutung im Rahmen einer gerechten und gemeinwohlorientierten Stadtgestaltung zu. So sind verkehrsplanerische Entscheidungen – als Ergebnis von Abwägungsprozesses zwischen unterschiedlichen Interessen und mitunter konfligierenden Zielen – im Kern auch Entscheidungen über Zeitgerechtigkeit, mit Konsequenzen für die Lebensqualität unterschiedlicher Stadtbewohner. Gerechtigkeitsfragen im Stadtverkehr sind dabei sowohl prozessualer als auch materieller Natur, wobei existierende Stellschrauben der Verkehrsplanung insbesondere hinsichtlich der Prozessgestaltung ansetzen können. Wie das Beispiel von Shared Space zeigt, gibt es bereits Ansätze zur Herstellung prozessualer Zeitgerechtigkeit in der Verkehrsplanung, die ein offenes Aushandeln der unter-

schiedlichen Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer untereinander ermöglichen. Dies findet jedoch – wenn überhaupt – vorrangig auf einer Mikroebene, wie z. B. auf dem Maßstab der einzelnen Kreuzung statt. Im Abwägungsprozess zu übergreifenden verkehrsplanerischen Entscheidungen auf einer Makroebene sind einzelne Verkehrsteilnehmer kaum repräsentiert, und der Gestaltungsspielraum wird von wenigen Akteuren bestimmt. Es entsteht ein Machtgefälle, in dem durch die weitreichende Privatisierung insbesondere des öffentlichen Nahverkehrs vor allem private Verkehrsunternehmen, kontrolliert durch die öffentliche Hand, wichtige Abwägungsentscheidungen treffen. Dabei unterliegen sie ökonomischen Zwängen, die dazu führen, dass Fahrgastinteressen in erster Linie quantitativ in Fahrgastzahlen gemessen werden und sich Zeiteffizienz vorrangig am Kostendeckungsgrad für das Unternehmen durch Geschwindigkeit bemisst. Die tatsächlichen Datengrundlagen für Entscheidungen der Verkehrsunternehmen bleiben dabei meist intransparent, und die Beteiligungsmöglichkeiten sind gering. Die schwierige Vereinbarkeit von unterschiedlichen Fahrgastinteressen (v. a. qualitativer und zielgruppenspezifischer Art) mit den Wirtschaftlichkeitszielen der Verkehrsunternehmen und der Verantwortung der öffentlichen Hand resultiert schließlich in Priorisierungsentscheidungen, die Umverteilungswirkungen mit Konsequenzen für die Zugänglichkeit und Zeiteffizienz der unterschiedlichen Nutzergruppen zur Folge haben.

Obwohl mit dem Nahverkehrsplan seit über 20 Jahren im Prinzip ein Instrument besteht, um den Fragen der Gerechtigkeit räumlich und zeitlich planerisch transparent zu begegnen und zeitpolitische Aspekte kommunalpolitisch zu entscheiden, geht es hinsichtlich des NVP in der Praxis jedoch aufgrund der gesetzlichen Grundlagen oft primär um Fragen des rechtskonformen Marktzugangs (bzw. der Abwehr externer Wettbewerber) und nicht um Fragen der gerechten Verkehrsgestaltung. Dennoch bietet die Nahverkehrsplanung mit ihren gut entwickelten Methoden für effizienten Ressourceneinsatz bei einer stärkeren Ressortvernetzung mit anderen Planungsbereichen das Potenzial, spezifische Mobilitätsbedarfe und Wirtschaftlichkeit stärker miteinander zu vereinbaren – siehe Schulzeitstaffelung, Radverkehrsförderung zur Minderung der Kapazitätsengpässe in den Hauptverkehrszeiten sowie „Design für alle“. Dazu ist eine stärkere Bewusstseins-schaffung für die notwendige zeitpolitische Rahmung der Verkehrsplanung notwendig, auch damit Zeitgerechtigkeit in der kommunalen Praxis zukünftig stärker verhandelbar werden kann. Das reicht von der Lichtsignal-schaltung für die Teilhabe von Menschen mit langsamer Gehgeschwindigkeit über Tempolimits auf Hauptstraßen zur Lärm-minderung für den Nachtschlaf bis hin zu den verkehrspolitischen Zielen des staatlichen Infrastrukturausbaus.

Vor dem Hintergrund einer dekarbonisierten Zukunft und der Bindungen aus dem Pariser Klimaschutzabkommen muss das Prinzip „Zeit ist Geld“ mit dem Ziel des Verkehrswachstums durch Infrastrukturausweitung und Geschwindigkeitserhöhung zunehmend infrage gestellt werden. In einer Mobilitätskultur der Nähe werden hohe (fossil-motorisierte) Fahrtweiten durch (körperlich aktive) Mobilität zu Fuß und mit dem Rad im Nahbereich ersetzt. Damit werden in der Stadtverkehrsplanung Fragen der Umweltgerechtigkeit mit denen der Zeitgerechtigkeit verknüpft. Es wird damit deutlich, dass verkehrsplanerische Entscheidungen ein besonderes Potenzial bieten, Städte zukunftsfähig und gerecht zu gestalten.

Literatur

- Aachener Stiftung Kathy Beys** (Hrsg.) (2015): Historischer Abriss über die Wachstumsdebatte. https://www.nachhaltigkeit.info/artikel/historischer_abriss_ueber_die_wachstumsdebatte_1823.htm (14.09.2017).
- Adam, B.** (2004): Felder der Zeitpolitik – Mobilität / Verkehr. In: M. Heitkötter, M.; Schneider, M. (Hrsg.): Zeitpolitisches Glossar – Grundbegriffe – Felder – Instrumente – Strategien. München, 50-51.
- BASt – Bundesanstalt für Straßenwesen** (Hrsg.) (2015): Einsatzbereiche und Einsatzgrenzen von Straßenumgestaltungen nach dem „Shared Space“-Gedanken. Bergisch Gladbach. = Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen: Verkehrstechnik. Heft V 251.
- Beckmann, K. J.; Sammer, G.** (2016): Autonomes Fahren im Stadt- und Regionalverkehr: Memorandum für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung aus der integrierten Sicht der Verkehrswissenschaft. Berlin/Wien.
- BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit** (Hrsg.) (2017a): Die Klimakonferenz in Paris. <http://www.bmub.bund.de/themen/klima-energie/klimaschutz/internationale-klimapolitik/pariser-abkommen/> (08.09.2017).
- BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit** (Hrsg.) (2017b): Auf dem Weg zur Nachhaltigen Mobilität. <http://www.bmub.bund.de/themen/luft-laerm-verkehr/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/> (08.09.2017).
- Borscheid, P.** (2001): Zeit und Raum: Von der Beschleunigung des Lebens. In: Spree, R. (Hrsg.): Geschichte der deutschen Wirtschaft im 20. Jahrhundert. München, 23-49.
- Bracher, T.; Beckmann, K.-J.; Gies, J.; Thiemann-Linden, J.** (2014): Umweltverträglicher Verkehr 2050: Argumente für eine Mobilitätsstrategie für Deutschland. Dessau-Roßlau. = Texte 59/2014.
- Citymobil2** (ed.) (2016): <http://www.citymobil2.eu/en/upload/public-docs/CityMobil2%20newsletter%207.pdf> (10.02.2016).
- City of Copenhagen** (2011): Good, Better, Best. The City of Copenhagen's Bicycle Strategy 2011–2025. Technical and Environmental Administration, Traffic Department (Hrsg.).
- Deutscher Städtetag** (Hrsg.) (2016): Deutscher Städtetag begrüßt erleichterte Tempo-30-Regelung vor Schulen und Kindergärten. <http://www.staedtetag.de/presse/statements/076961/index.html> (08.09.2017).
- EUGENT – Europäische Gesellschaft für Entschleunigung gUG** (Hrsg.) (2017): Fakten aus Graz / Österreich. <http://de.30kmh.eu/fakten-aus-europaeischen-staedten/graz/> (15.09.2017).
- FGSV – Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen e. V.** (Hrsg.) (2014): Hinweise zu Straßenräumen mit hohem Aufenthalts- und Überquerungsbedarf – Shared Space und andere Ansätze. Köln.
- Friedrich, M.; Hartl, M.; ISV – Institut für Straßen- und Verkehrswesen der Universität Stuttgart** (2016): MEGAFON: Modellergebnisse geteilter autonomer Fahrzeugflotten des öffentlichen Nahverkehrs. Schlussbericht. Stuttgart.
- Fügenschuh, A.; Martin, A.; Mehler, C.; Stöveken, P.** (2005): Ein Planungstool zur Schulzeitstaffelung. In: Günther, H.-O.; Mattfeld, D., Suhl, L. (Hrsg.): Supply Chain Management und Logistik. Heidelberg, 419-436.
- Grenoble services municipaux** (ed.) (2015): Ville apaisée: Grenoble à 30 km/h depuis le 1er janvier 2016. <https://www.grenoble.fr/actualite/75/103-ville-apaisee-grenoble-a-30-km-h-depuis-le-1er-janvier-2016.htm> (15.09.2017).
- Henckel, D.; Thomaier S.** (2016) Temporal efficiency, temporal justice and urban mobility. In: Pucci P.; Colleoni M. (eds.): Understanding mobilities for designing contemporary cities: Research for development. Cham, 151-170.
- ITF – International Transport Forum; OECD – Organisation for Economic Co-operation and Development** (eds.) (2015): Urban mobility system upgrade: How shared self-driving cars could change city traffic. Corporate partnership board report. Paris.
- Kuhn, G.** (2006): Suburbanisierung in historischer Perspektive. In: Zimmermann, C. (Hrsg.): Zentralität und Raumgefüge der Großstädte im 20. Jahrhundert. Stuttgart, 61-82. = Beiträge zur Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung 4.
- Kurz, C.; Frank, R.** (2013): Arbeitsfrei: Eine Entdeckungsreise zu den Maschinen, die uns ersetzen. Berlin.

- Le Corbusier (1943): Charta von Athen. Paris.
- Meadows, D.; Meadows, D.; Randers, J.; Behrens III, W. W. (1972): The Limits to Growth. New York, NY.
- Möller, T. (2017): Fahrradparken an ÖPNV-Haltepunkten. Leitfaden Betreiberkonzepte für Fahrradstationen, Sammelschließanlagen und Fahrradboxen. Berlin.
- Mückenberger, U. (2011): Zeitwohlstand. Eine aktuelle Debatte und ihre Wurzeln. Das Konzept von Bob Goodin und seine zeitpolitischen Implikationen. Einführungsvortrag auf der Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Zeitpolitik am 28.10.2011 in Berlin.
<http://www.zeitpolitik.de/pdfs/VortragMueckenberger.pdf> (11.01.2017)
- Netzwerk Slowmotion (Hrsg.) (2013): Arbeitspapier „Mobilitätspyramide“. Tutzing.
- Personenbeförderungsgesetz PBefG: Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 14 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808).
<https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/BJNR002410961.html> (24.02.2018)
- Rosa, H. (2005): Beschleunigung: Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne. Frankfurt am Main.
- Rosa, H. (2013): Beschleunigung und Entfremdung: Entwurf einer kritischen Theorie spätmoderner Zeitlichkeit. Berlin.
- Sauter-Servaes, T. (2016): Das große Rollen: Auf dem Weg ins Zeitalter der Permamobilität.
<http://www.litra.ch/de/News/Blog/Detail?newsid=8267> (10.02.2016).
- Schindler, J.; Held, M.; Würdemann, G. (2009): Postfossile Mobilität: Wegweiser für die Zeit nach dem Peak Oil. Bad Homburg.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.) (2007): Der Nahverkehrsplan – Berlin fährt vor! Nahverkehrsplan des Landes Berlin 2006-2009. Berlin.
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2017): Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen.
<https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik/tempo/de/tempo30.shtml> (15.09.2017).
- Thiemann-Linden, J. (2012): Shared Space – Begegnungszonen. In: Bracher, T.; Haag, M.; Holzapfel, H.; Kiepe, F.; Lehmbrock, M.; Reutter, U. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung: Ordner 3. Ergänzungslieferung. Berlin/Offenbach, 63.
- UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2016a): Wirkung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen.
http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf (08.09.2017).
- UBA - Umweltbundesamt (Hrsg.) (2016b): Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30: Stärkung der Entscheidungskompetenzen der Kommunen. Dessau-Roßlau. = UBA-Texte 30/2016.
- Übereinkommen von Paris – Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (2015).
<http://eur-lex.europa.eu/content/paris-agreement/paris-agreement.html?locale=de> (24.02.2018).
- VDV-Verband deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (Hrsg.) (2015): Zukunftsszenarien autonomer Fahrzeuge: Chancen und Risiken für Verkehrsunternehmen. Köln. = Positionspapier / November 2015.

Autoren

Jörg Thiemann-Linden (*1956), *Dipl.-Geogr. und Verkehrsplaner (SRL)*. Studium in Bonn, seit 1984 überwiegend freiberuflich tätig, aktuell mit eigenem Büro in Bonn. Dazu Mitarbeit in der großstädtischen Verkehrsplanung in Köln, Halle (Saale) und Berlin (Projektgesellschaft als ÖPNV-Projektkoordinator für SenStadt). Von 2009–2015 wissenschaftlicher Mitarbeiter am Difu in Berlin.

Charlotte Weber (*1991), *B. Sc. Urbanistik, Studentin im Master-Studiengang Stadt- und Regionalplanung und studentische Mitarbeiterin am Institut für Stadt- und Regionalplanung an der TU Berlin (FG Stadt- und Regionalökonomie)*. Derzeitige Arbeitsschwerpunkte: Zeitstrukturen/Zeitpolitik, Nacht und urbane Gerechtigkeitsfragen.



© Imani / Pfaffenbach

Daniela Imani, Carmella Pfaffenbach

INTERNATIONALE HOCHQUALIFIZIERTE IN DEUTSCHEN STÄDTEN: INTEGRATION AUF ZEIT

Gliederung

- 1 Integration für temporäre Migrantinnen und Migranten als Form sozialer und kultureller Gerechtigkeit
 - 2 Rahmenbedingungen der Integration von internationalen Hochqualifizierten
 - 3 Integration von internationalen Migrantinnen und Migranten in städtische Gesellschaften
 - 3.1 Klassische Assimilations- und Integrationskonzepte für internationale Migrantinnen und Migranten
 - 3.2 Kulturation und Interaktion als wesentliche Aspekte der Integration temporärer hochqualifizierter Migrantinnen und Migranten
 - 3.3 Anerkennung als Frage der Gerechtigkeit
 - 4 Empirische Basis der Untersuchung
 - 5 Internationale Hochqualifizierte in deutschen Städten: Anerkennung im Laufe der Zeit
 - 5.1 Nach kurzer Zeit: Möglichkeiten und Grenzen der Anerkennung in den ersten Monaten des Ankommens
 - 5.2 Auf Dauer: Grenzen und Möglichkeiten von Anerkennung in der Phase der Etablierung
 - 6 Zeichen einer Willkommenskultur: Anerkennung sofort!
- Literatur

Kurzfassung

Der vorliegende Beitrag befasst sich mit den Möglichkeiten und Limitierungen der Integration hochqualifizierter Zuwanderer in deutschen Städten. In Bezug auf die in diesem Sammelband aufgegriffene Gerechtigkeitsdebatte bedeutet Gerechtigkeit insbesondere, im lokalen Kontext Zugangsmöglichkeiten zu gesellschaftlichen Ressourcen und Gelegenheiten zu haben, die einen raschen Integrationsprozess ermöglichen. Eine zeitgerechte Stadt ist demnach eine, die Zugewanderten bereits nach kurzer Zeit den Zugang zu Integrationsressourcen und – Gelegenheiten und somit ein Gefühl der Anerkennung und des Heimisch-Werdens ermöglicht. Die Basis der Darstellungen bieten Interviews mit 55 Personen aus 26 verschiedenen Ländern. Die Ergebnisse zeigen, dass der Verlauf der Integrationsprozesse der hochqualifizierten Zuwanderer nicht nur davon abhängt, wie sie sich auf den neuen lokalen Kontext selbst einlassen können und wollen, sondern auch, wie sie „eingelassen“ werden – sowohl seitens kommunaler Akteure als auch seitens der Bürger/innen.

Schlüsselwörter

Migration – Hochqualifizierte – Sprache – Anerkennung

International highly qualified workers in German cities: a timely integration

Extended Abstract

This paper is concerned with the opportunities and limitations affecting the integration of highly qualified immigrants in German cities. The subject of justice discussed by this volume is of particular relevance here, in that it is necessary to be able to locally access social resources and opportunities that enable a rapid process of integration. Accordingly, a temporally just city is one that provides immigrants with prompt access to integration resources and opportunities and thus allows them to develop to feel appreciated and at home. However, when considering highly mobile, international, highly qualified workers it is necessary to ask whether they *have the time* and whether they can and want to *take the time* to use the relevant opportunities (e.g. language courses, building up local networks) and thus experience appreciation and be accepted as belonging.

Interviews with 55 people from 26 different countries form the basis of the investigation. People with different professions, different contexts of origin and different living contexts in North Rhine-Westphalian cities were selected for the empirical survey. In order to gain an insight into the locally significant conditions of this group's immigration and integration, expert interviews with key actors were also conducted.

Highly qualified immigrants are principally a privileged group. It can thus be supposed that the importance of the various dimensions or phases of integration varies. 'Normal' problems of integration (e.g. finding work or housing) are less prevalent among people in this group due to their above-average incomes and comparatively high levels of social acceptance from the host population. From the integration debate we have thus selected language learning, the development of social contacts and appreciation as being of most importance for the integration of highly qualified immigrants, and focus on these factors in this paper.

The findings show, firstly, that the immigrants' level of language varies and that their interest in intensively learning the language also differs. When interviewed, many professionals said that they would like to learn the language but were unable to attend the language courses on offer because of their heavy workloads. In an internationally oriented professional life it is often not necessary to speak the language of the country of residence. However, knowledge of the language can be an important precondition for interaction and social appreciation *outside* of the professional field. This was seen to be particularly significant for non-working partners. Without knowledge of the language the highly qualified immigrants and the partners accompanying them only achieved partial social integration despite their successful positions.

The case study of the Japanese community in Düsseldorf makes clear that a particular type of integration is possible without learning the language and without social contacts to the host community. Japanese employees and their families are very well integrated as individuals in a particular social segment: the Japanese community; this can thus be described as segmental integration. However, the Japanese community as a whole is characterised by deficits in integration with the host community. The lack

of access to the host community is not felt, because it is not sought after. In this case urban society seems to be practising temporal justice by offering the Japanese immigrants Japanese infrastructure and thus a feeling of appreciation and belonging.

While a number of those interviewed showed interest primarily in contacts within their own ethnic community or within the international community, others wished to learn the language and develop contacts to the host population during their stay. Municipal actors should particularly bear in mind the needs and expectations of highly qualified immigrants who are clearly interested in integration, and provide corresponding opportunities. The integration of highly qualified immigrants depends not only on whether they can or want to get involved with their new local context but also on whether their involvement is made possible by municipal actors (employers, urban administrations), urban society (gastronomy, trade, public transport) and the population. It is important to reduce prejudice against international immigrants – whatever their qualifications – and thus experiences of discrimination and exclusion, and to instead establish a welcoming culture based on appreciation and valuing. This should not occur only when immigrants are able to speak more or less faultless German but rather immediately on their arrival.

Keywords

Migration – highly skilled – language skills – recognition

1 Integration für temporäre Migrantinnen und Migranten als Form sozialer und kultureller Gerechtigkeit

Die gesellschaftliche Diversität und ethnisch-kulturelle Pluralität in deutschen Städten hat in den letzten Jahrzehnten erheblich zugenommen. In den 1960er und 1970er Jahren wurde die internationale Zuwanderung von sogenannten „Gastarbeitern“ in westdeutsche Industriestädte und von „Vertragsarbeitern“ nach Ostdeutschland getragen und durch zahlreiche bilaterale Anwerbeabkommen gesteuert. Hinzu kamen – lange Jahre in geringem Umfang – eine Zuwanderung aus anderen Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaft und später der Europäischen Union im Rahmen der Arbeitnehmerfreizügigkeit sowie in den 1990er Jahren die Zuwanderung von Spätaussiedlern und eine temporäre Zuwanderung von asylberechtigten Flüchtlingen aus Ex-Jugoslawien.

Die Jahrtausendwende markierte mit Blick auf internationale Zuwanderung nach Deutschland eine Trendwende. Flankiert von der öffentlichen Debatte um eine demografische Alterung und einen Mangel an qualifizierten Arbeitskräften wurde durch die Greencard-Initiative versucht, IT-Fachkräfte aus außereuropäischen Ländern für eine berufliche Tätigkeit in Deutschland anzuwerben – aus unterschiedlichsten Gründen mit nur mäßigem Erfolg. Die Erfahrungen zeigten jedoch, dass die Zuwanderung internationaler Hochqualifizierter nach Deutschland deutlich vereinfacht werden musste, wollte Deutschland in der Konkurrenz um die „klugen Köpfe“ künftig bessere Chancen haben. Vor diesem Hintergrund erfolgte die schrittweise Überarbeitung des deutschen Zuwanderungsgesetzes. Das 2005 in Kraft getretene „Gesetz über den Aufent-

halt, die Erwerbstätigkeit und die Integration von Ausländern im Bundesgebiet“ erleichtert die Niederlassung von Hochqualifizierten nun deutlich, indem es eine dauerhafte Aufenthaltsgenehmigung für diese Personen vorsieht und das Mitbringen von Familienangehörigen ermöglicht. In den letzten zehn Jahren nahm daher der Umfang der internationalen Zuwanderung von Hochqualifizierten nach Deutschland kontinuierlich zu und die Gruppe weist zudem eine immer größere Heterogenität in Bezug auf Herkunftsländer und Lebenslagen auf.

Vor diesem Hintergrund wird sich der vorliegende Beitrag mit den Möglichkeiten und Limitierungen der Integration hochqualifizierter Zuwanderer in deutschen Städten befassen. Dabei wird Integration als gesellschaftliche Anerkennung verstanden, es wird also nur eine der vielen Facetten der Integrationsdebatte aufgegriffen. Außer Frage steht dabei, dass eine gewisse Zeit erforderlich ist, bis sich Zuwanderer an einem neuen Wohnort heimisch fühlen. Dies gilt für Zuwanderer aus dem Ausland und solche aus anderen deutschen Städten gleichermaßen. Jedoch kann davon ausgegangen werden, dass das Einleben an einem neuen Wohnort für Personen, die aus dem Ausland zugewandert sind, zusätzliche Hürden aufweist.

In Bezug auf die in diesem Sammelband aufgegriffene Gerechtigkeitsdebatte bedeutet Gerechtigkeit insbesondere, im lokalen Kontext Zugangsmöglichkeiten zu gesellschaftlichen Ressourcen und Gelegenheiten zu haben, die einen raschen Integrationsprozess ermöglichen. Eine zeitgerechte Stadt ist demnach eine, die Zugewanderten *nach kurzer Zeit* den Zugang zu Integrationsressourcen und -gelegenheiten und somit ein Gefühl der Anerkennung und des Heimisch-Werdens ermöglicht. Die Frage ist jedoch, ob hochmobile internationale Hochqualifizierte, die häufig nicht dauerhaft, sondern nur für wenige Jahre zuwandern, überhaupt die *Zeit haben* und sich die *Zeit nehmen* können, entsprechende Gelegenheiten zu nutzen und so Anerkennung zu erfahren und als dazugehörig akzeptiert zu werden.

2 Rahmenbedingungen der Integration von internationalen Hochqualifizierten

Um die Migrations- und Integrationsbedingungen internationaler Hochqualifizierter etwas näher zu beleuchten, werden in diesem Abschnitt die spezifischen Rahmenbedingungen dieser Form der Zuwanderung nach Deutschland umrissen.

Zumeist werden Hochqualifizierte als Personen definiert, die ein Hochschulstudium abgeschlossen haben. Dennoch werden in vielen Untersuchungen auch Personen einbezogen und als hochqualifiziert bezeichnet, die kein Hochschulstudium, sondern z. B. eine spezialisierte Berufsausbildung absolviert haben (Mahroum 2000). Neben der wissenschaftlichen Konzeption des Begriffs „hochqualifizierte Zuwanderer“ wird die Abgrenzung der Personengruppe auch in Zuwanderungsgesetzen vorgenommen und an den spezifischen nationalen ökonomischen Bedürfnissen orientiert (vgl. Koser/Salt 1997: 287). In den Untersuchungen, deren Ergebnisse in diesem Beitrag vorgestellt werden, wurde ein Hochschulabschluss als Kriterium zur Abgrenzung der Untersuchungsgruppe zugrunde gelegt, da dieser auch in dem schon angesprochenen deutschen Aufenthaltsgesetz als erforderlich angegeben wird.

Nicht nur das politische und volkswirtschaftliche, sondern auch das wissenschaftliche Interesse an internationalen Hochqualifizierten hat in den letzten zehn Jahren in Deutschland deutlich zugenommen. Insbesondere hochrangige Beschäftigte in Managementpositionen (Beaverstock 2005), in der Wissenschaft (Jöns 2009) und im Kunstbereich (Borén/Young 2013; Bennett 2010) stehen im Fokus von Studien, und damit insbesondere eine Personengruppe, die als „kreative Klasse“ bezeichnet wird und für die regionalökonomische Entwicklung von besonderer Bedeutung sein soll (Florida 2002). Durch ihre Ausbildung sind diese Personen meist in hoch angesehenen Berufen mit häufig überdurchschnittlichen Einkommensmöglichkeiten tätig und verfügen durch ihre gesicherte finanzielle Situation in der Regel auch über alle Möglichkeiten, ihre (hohen) Ansprüche an Lebensqualität (Wohnumfeld, Nachfrage nach Dienstleistungen etc.) zu verwirklichen. Ihre oftmals internationalen Tätigkeitsbereiche und ihre internationalen Netzwerke erfordern, dass sie einen Lebensstil pflegen, den Elliott/Urry (2010) als „mobile lives“ beschrieben haben. Praktisch bedeutet dies, dass die Aufenthalte ausländischer Hochqualifizierter häufig nicht dauerhaft angelegt sind. So werden Mitarbeiter/innen in Managementpositionen von ihren Firmen für einen zeitlich klar umrissenen Aufenthalt ins Ausland entsandt (Kreutzer/Roth 2006) und auch die berufliche Auslandsmobilität von Wissenschaftlerinnen/Wissenschaftlern und Künstlerinnen/Künstlern zeichnet sich häufig durch zeitlich befristete Aufenthalte aus (Jöns 2009; Borén/Young 2013). In der Migrationsforschung wird diese zeitlich befristete Form der internationalen Migration als temporäre Migration oder Transmigration bezeichnet. Im Unterschied zu klassischen Zuwanderern, die auf Dauer das Land ihrer Geburt verlassen, versteht man unter temporären Migrantinnen/Migranten Personen, die nur für wenige Jahre zuwandern, um danach wieder in ihr Heimatland zurückzukehren oder in ein drittes Land weiterzuwandern. Allerdings ist der Migrationsverlauf oft nicht im Vorhinein festgelegt. Häufig werden Absichten, zurückzukehren oder in ein anderes Land weiterzuwandern während des Aufenthalts modifiziert (Hess 2009), oder es wird aus einem Aufenthalt von wenigen Jahren ein längerfristiger Aufenthalt.

Die hier angerissene Ausgangslage lässt als Konsequenz vermuten, dass sich für hochqualifizierte internationale Arbeitskräfte aufgrund ihrer zumeist privilegierten rechtlichen und sozioökonomischen Position und der zunehmenden weltweiten Mobilität und Kommunikation auch das Einleben in den aufnehmenden Gesellschaften in anderen Formen gestaltet, als das in Zeiten der Gastarbeiteranwerbeabkommen für weniger qualifizierte Arbeitsmigrant/innen der Fall war (Kogan 2011). In Anbetracht der durch die Arbeitgeber oftmals nur befristet geplanten Aufenthalte, der großen zeitlichen Belastung im Beruf und der Fokussierung auf internationale Netzwerke und Infrastrukturen wurden sowohl das Interesse als auch die Möglichkeiten der Integration in die städtische Gesellschaft als limitiert angesehen.

Für viele städtische Akteure galten hochqualifizierte Migrant/innen bis vor wenigen Jahren eher als „unproblematisch“ und nicht als Adressat/innen von klassischen Integrationsbemühungen. Man ging beinahe selbstverständlich von einem problemlosen Einleben in den jeweiligen Städten aus. Allerdings wurden vor dem Hintergrund der spätestens mit Einführung der Greencard-Initiative im Jahr 2000 intensiver einsetzenden Debatte über die Notwendigkeit der Zuwanderung internationaler Hochqualifizierter zur Deckung des Fachkräftebedarfs und somit zur Aufrechterhaltung wirt-

schaftlicher Wettbewerbsfähigkeit auch auf lokaler Ebene Maßnahmen und Instrumente zur Anziehung, Bindung und Integration dieser stark umworbenen Gruppe entwickelt. Nach Florida (2002) ist die wirtschaftliche Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit von Städten unmittelbar an ihren Erfolg im Wettbewerb um die kreative Klasse geknüpft. Je nach lokalem Kontext lassen sich hier unterschiedliche Zielgruppen und Maßnahmen differenzieren. Insgesamt wird jedoch einem veränderten Selbstverständnis (Willkommenskultur) und einer entsprechenden Umstrukturierung städtischer Verwaltungsabläufe und -strukturen z. B. in kommunalen Ausländerbehörden (Servicecenter) eine besondere Bedeutung beigemessen (SVR 2011; Föbker/Temme/Wiegandt 2014).

3 Integration von internationalen Migrantinnen und Migranten in städtische Gesellschaften

In diesem Abschnitt werden verschiedene Auffassungen von Integration in Bezug auf verschiedene Phasen und Typen der Zuwanderung nach Deutschland skizziert. Da althergebrachte Assimilations- und Integrationskonzepte auf klassische Formen internationaler Zuwanderung zugeschnitten sind, wie z. B. die dauerhafte Niederlassung von als Gastarbeiter zugewanderten Arbeitskräften und deren Familien, stellt sich zunächst die Frage, inwieweit diese Konzepte auch neuen Formen der internationalen Zuwanderung und den translokalen Lebenskontexten transnationaler Migranten und Migrantinnen gerecht werden können. Im Folgenden wird zunächst in den Forschungsstand zu diesen Konzepten eingeführt, anschließend wird die Bedeutung der Dimension der Zeit für Anerkennung beleuchtet.

3.1 Klassische Assimilations- und Integrationskonzepte für internationale Migrantinnen und Migranten

Bis heute sind politische Debatten um Integration durch die von Robert E. Park und Ernest W. Burgess bereits 1921 entwickelte Assimilationstheorie geprägt. Auch medial hat dieses Konzept im Zuge der Flüchtlingszuwanderung des Jahres 2015 eine Renaissance erlebt. Kein Leitartikel und keine Polit-Talk-Sendung endeten, ohne dass der Wunsch (der Zugewanderten) nach Integration und die Forderung und Förderung von Integration (durch die sogenannte Mehrheitsgesellschaft und ihre politischen Repräsentanten unterschiedlichster Couleurs) thematisiert wurden. Nach dieser Theorie, die für die multikulturelle Zuwanderungsgesellschaft US-amerikanischer Städte entwickelt wurde, durchlaufen zugewanderte (ethnische) Gruppen im sogenannten *race-relations-cycle* verschiedene Phasen der sozialen Interaktion. In diesem Konzept wird die Eingliederung der Migrant/innen als intragenerationaler, über mehrere Stufen fortschreitender Prozess skizziert, an dessen Ende die vollständige Assimilation in die amerikanische Gesellschaft stehen *kann* (Farwick 2009: 27; Han 2006: 9). Allerdings ist erst nach zwei bis drei Generationen mit einer Nivellierung ethnischer Unterschiede zu rechnen (Treibel 1990: 58 f.). Damit sind Assimilation und Integration sowohl Zustandsbeschreibungen als auch Beschreibungen der Prozesse, die zu diesem Zustand führen, und enthalten eine starke normative Komponente.

In Deutschland wurde die Assimilationstheorie von dem Soziologen Hartmut Esser (1980) aufgegriffen. Seit den 1980er Jahren fand sein intragenerationales Prozessmodell der Eingliederung vielfache Anwendung in empirischen Untersuchungen, insbesondere im Hinblick auf die Eingliederungsprozesse der ersten Generation der Arbeitsmigrant/innen und ihrer Nachkommen. Dies ist auch auf die vergleichsweise gute Operationalisierbarkeit der Eingliederungsprozesse zurückzuführen. Im Hinblick auf die diesem Beitrag zugrunde liegende Fragestellung ist zudem von Bedeutung, dass Esser in seinem Modell den Verlauf des Eingliederungsprozesses als ein komplexes Wechselspiel zwischen Charakteristika der jeweiligen *Person* (Eigenschaften, Kompetenzen, Ressourcen) und der *Umgebung* (insb. die verschiedenen Märkte und ihre Durchlässigkeit) vor dem Hintergrund der jeweiligen *Aufenthaltsdauer* konzipiert (Esser 1980: 233). Im Hinblick auf den Verlauf von Integrationsprozessen stehen in diesem Modell also nicht nur die Zuwanderer im Fokus, sondern auch die jeweilige den Integrationsverlauf maßgeblich konstituierende Umgebung.

Parallel zu der empirischen Anwendung wurden verschiedene Annahmen und Aspekte des Modells stets kritisch diskutiert (vgl. Hetfleisch 2013). Nichtsdestotrotz findet insbesondere sein Konzept der Sozialintegration auch heute noch in vielen empirischen Studien zu Integrationsprozessen von Zuwanderern Anwendung. Sozialintegration wird verstanden als ein umfassender „Einbezug[s] der *Akteure* in das gesellschaftliche Geschehen, etwa in Form der Gewährung von Rechten, des Erwerbs von Sprachkenntnissen, der Beteiligung am Bildungssystem und am Arbeitsmarkt, der Entstehung sozialer Akzeptanz, der Aufnahme von interethnischen Freundschaften, der Beteiligung am öffentlichen und politischen Leben und auch der emotionalen Identifikation mit dem Aufnahmeland“ (Esser 2001: 8). Integration kann jedoch nicht nur auf die Eingliederung von Zugewanderten beschränkt werden, sondern gilt generell für alle Personen und Personengruppen in einer Gesellschaft (vgl. Fassmann 2007: 1; Esser 2003: 7).

Im Esser'schen Konzept läuft die Sozialintegration in vier aufeinander aufbauenden Dimensionen ab, die jeweils zu unterschiedlichen Zeitpunkten des Integrationsprozesses von Bedeutung sind und deren Fortschreiten unterschiedlich viel Zeit erfordert:

- > Zu Beginn der Sozialintegration steht die *Kulturation*, also die Aneignung von Wissen, Kompetenzen und kulturellen Vorstellungen (Esser 2003: 7). Dazu zählen beispielsweise Kenntnisse darüber, wie man sich in bestimmten Situationen verhält, sowie ausreichende Sprachkenntnisse, um kompetent agieren zu können (Esser 2001: 8). Daher versteht Esser Kulturation als notwendige Voraussetzung für Eingliederung – etwa durch die Übernahme gesellschaftlich angesehener Positionen oder die Teilnahme „an für sie selbst interessanten Interaktionen“ (Esser 2001: 9). Allerdings ist die Aneignung dieser kulturellen Fähigkeiten nicht nur von der Motivation und den Fähigkeiten der individuellen Akteure, sondern auch von den Gelegenheitsstrukturen im Zielkontext (z. B. Internationalität am Arbeitsplatz, ausreichendes Angebot an Sprachkursen) abhängig (Esser 2001: 8 f.).

- > Die Dimension der *Platzierung* bezieht sich vor allem auf die Besetzung von Positionen in zentralen Bereichen des sozialen Systems. Dazu zählen die Verleihung bestimmter Rechte oder die Übernahme von Positionen im Arbeits- und Wohnungsmarkt (Esser 2003: 7). Die Platzierung unterscheidet sich von den anderen Dimensionen dahingehend, dass es hier um den Zugang zu Ressourcen geht, die mit unterschiedlichen vertikalen Positionierungen und damit Schichtungen verknüpft sind, während Differenzen in der Kulturation, Interaktion oder auch Identifikation primär in horizontalen Unterschieden münden (Esser 2009: 358).
- > Die *Interaktion* umfasst den Aufbau und die Aufrechterhaltung sozialer Beziehungen, etwa in Form guter Nachbarschaften, Freundschaften oder partnerschaftlicher Beziehungen. Der Aufbau sozialer Beziehungen ist zentral für die Einbeziehung der Akteure in die alltäglichen, nichtformellen Bereiche der Gesellschaft und somit für wesentliche gesellschaftliche Partizipationsmöglichkeiten. Inwieweit sich solche Beziehungen aufbauen lassen, hängt nicht zuletzt auch vom gegenseitigen Interesse und von der erfahrenen Anerkennung ab.
- > Die *Identifikation* bezeichnet schließlich die Entwicklung einer Loyalitätsbeziehung zum Aufnahmekontext (Esser 2003: 73).

Mit Blick auf hochqualifizierte Zuwanderer liegt die Vermutung nahe, dass den verschiedenen Dimensionen der Integration aufgrund der spezifischen Rahmenbedingungen dieser Migrationsform eine unterschiedliche Bedeutung zukommt. So zeigen Studien zur internationalen Mobilität von Managern, dass für sie „gewöhnliche“ Integrationsprobleme der Platzierung (z. B. Arbeitsplatzsuche) eine untergeordnete Bedeutung haben, zumal sie für eine konkrete Stelle und einen befristeten Zeitraum migrieren würden (Beaverstock 2005). Auch im Hinblick auf ihre Wohnsituation wurden hochqualifizierte Migrant/innen lange Zeit als privilegiert angesehen (Glebe 1986: 460). Die Wahrnehmung dieser Gruppe ist mit der Vorstellung verknüpft, dass sie aufgrund ihrer nicht selten überdurchschnittlichen Einkommen sowie einer vergleichsweise hohen sozialen Akzeptanz seitens der aufnehmenden Bevölkerung über einen beinahe uneingeschränkten Zugang zu den von ihnen bevorzugten Sektoren des Wohnungsmarkts verfügen (Glebe 1997: 410). Eine im Vergleich zu anderen, geringere qualifizierte Migrant/innen „privilegierte“ Platzierung kann damit aufgrund der beruflichen Tätigkeit und der Einkommenssituation sowie der daran geknüpften Position auf dem Wohnungsmarkt als gegeben vorausgesetzt werden. Die oft zeitlich auf einige Jahre begrenzten Aufenthalte schließen jedoch eine Identifikation und ein emotionales Zugehörigkeitsgefühl zu Deutschland eher aus. Die Personen identifizieren sich vielmehr langfristig mit ihrem Geburtsland oder fühlen sich als kosmopolitische Weltbürger oder Globetrotter (Mahroum 2000). Daher werden wir die Integrationsdebatte in Bezug auf diese Gruppe auf die Kulturation (Sprache und Werte) und die Interaktion (Aufbau sozialer Beziehungen und Anerkennung) zuspitzen (vgl. Tab. 1) und diese beiden Aspekte im Folgenden diskutieren.

Kulturation	Aneignung von Wissen, Kompetenzen und kulturellen Vorstellungen (Sprach- und Normenkenntnisse)	Wesentlicher Aspekt für die Integrationsmöglichkeiten und -grenzen von internationalen Hochqualifizierten
Platzierung	Besetzung von Positionen in zentralen Bereichen des sozialen Systems (Arbeits- und Wohnungsmarkt)	Internationale Hochqualifizierte sind aufgrund ihrer hohen Kapitalausstattung privilegiert; Positionierung/Platzierung ist i. d. R. wenig problematisch
Interaktion	Aufbau und Aufrechterhaltung sozialer Beziehungen (gute Nachbarschaften, Freundschaften oder partnerschaftliche Beziehungen)	Wesentlicher Aspekt für die Integrationsmöglichkeiten und -grenzen von internationalen Hochqualifizierten (Anerkennung)
Identifikation	Entwicklung einer Loyalitätsbeziehung zum Aufnahmekontext	Internationale Hochqualifizierte entwickeln aufgrund der zeitlich begrenzten Aufenthalte eher selten ein emotionales Zugehörigkeitsgefühl

Tab. 1: Phasen der Sozialintegration und deren Bedeutung für die Möglichkeiten und Grenzen der Integration von internationalen Hochqualifizierten / Quelle: Eigener Entwurf

3.2 Kulturation und Interaktion als wesentliche Aspekte der Integration temporärer hochqualifizierter Migrantinnen und Migranten

Vor dem Hintergrund neuer temporärer Migrationsformen stellt sich die Frage, wie sich „die zeitliche Befristung individueller Migrationsprojekte auf die städtische Struktur auswirkt“ (Hillmann/Windzio 2008: 10). Insbesondere aufgrund der fehlenden Möglichkeiten und des fehlenden Wunsches einer dauerhaften Niederlassung in einem anderen Land, ist – anstelle der bislang vorherrschenden internationalen Perspektive (Migration als unidirektionaler abgeschlossener Prozess) – ein Denken in transnationaler Perspektive (Migration als zirkulärer offener Prozess) geradezu zwingend erforderlich (vgl. Glick Schiller/Basch/Blanc-Szanton 1997; Pries 2008). Inzwischen wurde in der Forschung zu transnationaler Migration jedoch der zu starke Fokus auf die Ebene des Nationalstaates kritisiert. Die modifizierte translokale Betrachtungsweise folgt dem Anspruch, das konkrete, realräumliche (multilokale) Lebensumfeld der Migrant/innen und ihre örtliche und zeitliche Situiertheit in den Blick zu nehmen (Brickell/Datta 2011; Smith/Guarnizo 1998). Denn der Verlauf der Integra-

tionsprozesse von (hochqualifizierten) Migrant/innen in der Ankunftsgesellschaft hängt nicht nur davon ab, wie sie sich auf den neuen lokalen Kontext selbst einlassen können und wollen, sondern auch, wie sie „eingelassen“ werden – sowohl seitens kommunaler Akteure, die durch ihr Handeln wesentlich den jeweiligen Aufnahmekontext prägen, als auch seitens der Bürger/innen. Unterschiedliche lokale Rahmenbedingungen können daher einen erheblichen Einfluss auf Integrationsverläufe haben (Glick Schiller/Çaglar 2011). Für Migrant/innen, die häufig nur für eine bestimmte Zeit an einem konkreten Ort tätig sind, kann Integration aus diesem Grund nicht als formaler und in einer Zeitperiode abschließbarer Prozess angesehen werden, denn sie lassen sich „weniger klar in die bis dahin gängigen wissenschaftlichen Vorstellungen von Integration und Assimilation einfügen“ (Hillmann/Windzio 2008: 15; vgl. auch Esser 2008; Pries 2015).

Wie bereits erläutert, konzentrieren wir uns im Hinblick auf die Integration hochqualifizierter Zuwanderer in deutsche Städte auf Kulturation (Sprache und Werte) und Interaktion (Aufbau sozialer Beziehungen und Anerkennung). Als Komponente der Kulturation spielt die kompetente Beherrschung der jeweiligen Landessprache eine wesentliche Rolle. Hinsichtlich des Spracherwerbs sowie der Bedeutung von Sprache für den Integrationsprozess von hochqualifizierten Migrant/innen liegen bislang nur wenige Erkenntnisse vor, die jedoch die Bedeutung des Zeitlichen offenbaren: Ist von Beginn an ein zeitlich befristeter Aufenthalt geplant, verzichten viele Hochqualifizierte, nicht zuletzt auch wegen der starken beruflichen Einbindung, auf das Erlernen der neuen Sprache – insbesondere dann, wenn in Zukunft kein Nutzen aus der Investition in Sprachkenntnisse erwartet wird (Nowicka 2006: 194; Föbker/Nipper/Otto et al. 2011: 350 ff.). Zudem weisen einige Autor/innen darauf hin, dass viele Hochqualifizierte in ihrer beruflichen Tätigkeit kaum noch fundierte Kenntnisse der jeweiligen Landessprache benötigen, da in vielen internationalen Unternehmen und wissenschaftlichen Einrichtungen Englisch die Lingua franca ist (Thang/Maclachlan/Goda 2002: 547). Jedoch gilt dies längst nicht für alle Arbeitskontexte (Nohl 2010: 160). So zeigten Studien, dass viele internationale Hochqualifizierte in Deutschland in ihrem Beruf gute, wenn nicht sogar sehr gute Deutschkenntnisse benötigen (Hess 2009: 40 f.). Es ist anzunehmen, dass die Anforderungen an Sprachkenntnisse nicht nur zwischen Ländern, sondern auch auf regionaler bzw. lokaler Ebene differieren. Insbesondere in stark international ausgerichteten lokalen Kontexten sind umfassende Kenntnisse der Landessprache für die Organisation des Alltagslebens und die Etablierung von sozialen Kontakten zur Aufnahmegesellschaft nicht zwingend erforderlich (Thang/Maclachlan/Goda 2002: 547). Dies ist z. B. gegeben, wenn die jeweilige ethnische Community sehr groß ist und eine hohe Anzahl an ethnischen oder internationalen Infrastrukturen am Wohnort existiert (internationale Schule, asiatischer Supermarkt, hinduistischer Tempel, internationales Netzwerk etc.). Dieses Phänomen wurde bislang vor allem für geringer qualifizierte Migrant/innen festgestellt, die ein Leben in „Klein-Istanbul“ oder in den „China-Towns“ US-amerikanischer Städte präferieren. Für manche dieser ethnischen Gruppen wird das Vorhandensein von ethnischen Infrastrukturen jedoch vonseiten der aufnehmenden Gesellschaft sehr kritisch als „Parallelgesellschaft“ betrachtet. Doch auch Hochqualifizierte tendieren dazu, in sogenannten „Expatriate-Enklaven“ (Cohen 1977; Glebe 1986, 1997; White/Hurdley 2003) zu leben, wie es z. B. in unserer Untersuchungsstadt Düsseldorf für die dortige japanische Com-

munity festgestellt werden konnte. Die japanische „Parallelwelt“ in Düsseldorf wird seitens der aufnehmenden Gesellschaft hingegen nicht nur weitgehend akzeptiert, sondern sogar als exotische Bereicherung empfunden.

Welche Auswirkungen die Kenntnisse der Landessprache und vorherrschender Normen für die gefühlte Anerkennung der von uns befragten Hochqualifizierten in nordrheinwestfälischen Städten haben und inwieweit diese Anerkennung auch einer gewissen Zeitlichkeit unterworfen ist, wird im Folgenden herauszustellen sein. Damit wird den Fragen nachgegangen, inwieweit Aufenthalte von nur einigen Jahren per se bestimmte Formen von gesellschaftlicher Anerkennung ausschließen.

3.3 Anerkennung als Frage der Gerechtigkeit

In welchem Zusammenhang ist Anerkennung und Gerechtigkeit zu sehen? Wie im einführnden Beitrag von Henckel und Kramer bereits mit Verweis auf Redepenning (2013) ausgeführt wurde, stützt sich die Debatte um soziale Gerechtigkeit in der Humangeographie im Wesentlichen auf die Arbeiten von Nancy Fraser (2009). In ihrem Buch zu „Scales of justice“ differenziert sie grundlegend zwischen *redistribution* (Um-/Verteilung von Einkommen und Ressourcen), *representation* (gesellschaftliche Teilhabe und politische Beteiligung) und *recognition* (kulturelle Anerkennung). Redepenning (2013: 3) weist Fragen der Anerkennung eher dem Feld der Kulturgeographie und Fragen der Verteilung und Teilhabe eher einer sozialgeographischen Forschung zu. In der Migrations- und Integrationsforschung spielen jedoch beide Aspekte eine ganz wesentliche Rolle, denn Integration muss sich sowohl an Verteilungsfragen messen lassen (Zugang zu Ressourcen wie z. B. Berufen mit hohem Prestige und Einkommen; Platzierung) als auch an Fragen der Anerkennung (Interaktion). Da mit Blick auf die in diesem Beitrag im Fokus stehende Gruppe der Hochqualifizierten und deren (zumindest überwiegend) privilegierte Position Fragen der Verteilung eher nachrangig sind, wird im Folgenden insbesondere auf Fragen der Interaktion und Anerkennung abgehoben, ohne dabei jedoch Fragen der Verteilung außer Acht zu lassen. In diesem Kontext ist auch Zeitgerechtigkeit entscheidend, denn es geht im Wesentlichen darum, ob Anerkennung „zur richtigen, zur rechten Zeit“ (Henckel/Kramer 2019; in diesem Band) kommt. Diese auf Anerkennung konzentrierte Gerechtigkeitsperspektive wird jedoch trotz aller Privilegien der betrachteten Hochqualifizierten auch bestehenden Ungleichheiten innerhalb dieser Gruppe zu berücksichtigen haben.

Die Forderung nach Gerechtigkeit ist rechtlich mit einer Forderung nach Gleichheit verknüpft (Gleichheitssatz der EU-Grundrechtecharta). Vor dem Hintergrund der zunehmenden temporären Migration von höher qualifizierten Arbeitskräften und der translokalen Lebenswirklichkeit dieser Personen kann mit Verweis auf gleiche Rechte (von EU-Bürgern) unter Integration heute nicht mehr die einseitige Anpassung der (europäischen) Migrant/innen an die Aufnahmegesellschaft verstanden werden. Vielmehr sollte ein gleichwertiges Nebeneinander angestrebt werden (Han 2006: 63), das den Zugewanderten Chancengleichheit bietet, d. h. eine leistungsgerechte und diskriminierungsfreie Verteilung von Einkommen, Berufsprestige und Status, Wohnraum und Wohnort sowie politischer Partizipation (Fassmann 2007: 12). Anerkennung be-

deutet demnach für internationale Migrant/innen – nicht nur aus dem EU-Ausland –, trotz Differenz als gleichwertig betrachtet und geachtet zu werden. Bei hochqualifizierten Zuwanderern, z. B. im Kontext von Wirtschaft und Wissenschaft, konkurrieren Arbeitgeber aufgrund der überdurchschnittlich hohen Mobilität ihrer Arbeitnehmer/innen international um hochqualifizierte Beschäftigte. Daher ist eine leistungsgerechte und diskriminierungsfreie Einkommensgewährung gewissermaßen eine *Conditio*, ohne die es Unternehmen gar nicht erst gelingt, die Personen anzuwerben. Doch wie sieht es im städtischen Umfeld aus: beim alltäglichen Einkauf, beim Umgang mit kommunalen Behörden, am Arbeitsplatz und in der Nachbarschaft?

An die oben dargelegten Überlegungen schließt sich die Frage an, in welchem Maße sich temporäre hochqualifizierte Migrant/innen in nordrheinwestfälischen Städten anerkannt fühlen und welche Formen von Interaktion ihnen möglich sind und von ihnen angestrebt werden.

4 Empirische Basis der Untersuchung

Die im Folgenden dargestellten Ergebnisse basieren auf insgesamt zwei von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) finanzierten Studien zur Eingliederung internationaler Hochqualifizierter in die städtische Gesellschaft, die gemeinsam durch die Geographischen Institute Aachen, Bonn und Köln durchgeführt wurden. Im ersten Forschungsprojekt wurden die Migrations- und Integrationsprozesse ausländischer Wissenschaftler/innen, die an den Universitäten Köln, Bonn und Aachen beschäftigt waren, untersucht. Im zweiten Projekt standen die Migrations- und Integrationsprozesse internationaler Hochqualifizierter im Vordergrund, die im künstlerischen Bereich oder im Managementbereich in den Städten Köln, Bonn, Düsseldorf oder Essen tätig waren. Zudem konnten auch einige begleitende Partner/innen interviewt werden. Um einen Einblick in die Rahmenbedingungen der Zuwanderung und Integration dieser Gruppe zu erlangen, wurden zusätzlich zu den Interviews mit den Hochqualifizierten Experteninterviews mit zentralen Akteur/innen (Universitätsverwaltungen; Mitarbeiter der Stadtverwaltungen aus den Bereichen Wirtschaft, Integration und Kultur; Mitarbeiter bzw. Leiter internationaler Schulen) geführt.

Alle unserer Untersuchungsstädte haben eine langjährige, wenn auch ganz unterschiedlich charakterisierte Migrationsgeschichte und können als international geprägt beschrieben werden. Allerdings handelt es sich nicht um klassische Global Cities, sodass unsere Ergebnisse eine neue Perspektive auf die Erfahrungen internationaler Hochqualifizierter ermöglichen.

Thematisiert wurden die jeweiligen Biografien, Erfahrungen im neuen lokalen Kontext, der berufliche und private Alltag sowie die persönlichen Netzwerke. Insgesamt wurden in beiden Projekten 55 qualitative Interviews geführt (siehe Abbildung 1), die die Grundlage der folgenden Ausführungen darstellen. Die Interviewpartner/innen wurden über international geprägte Unternehmen und Einrichtungen, internationale Schulen, Datenbanken (z. B. Künstlervereinigungen), erweiterte persönliche Netzwerke der Projektmitarbeiter sowie über Schneeballverfahren rekrutiert.

Mit den gewählten Berufsgruppen sind – in Anlehnung an Florida (2002) – alle drei wesentlichen Teilklassen der „Kreativen Klasse“ erfasst, nämlich Wissenschaftler/innen, die dem „Supercreative Core“ zugerechnet werden, Manager/innen, die einen Teil der „Creative Professionals“ darstellen, und „Bohemians“, die im Kunstbereich tätig sind (für die deutsche Situation vgl. die Aufstellung bei Fritsch/Stützer 2007 oder auch Gottschalk/Hamm/Imöhl 2010). Allerdings haben wir in diesen Projekten dem formalen Aspekt der Qualifikation der Befragten (Hochschulabschluss) eine deutlich stärkere Rolle zugewiesen, als es bei dem Konzept von Florida der Fall ist. Zudem erfordert es die Vielfalt der Berufe, die Grenzen zwischen den Teilklassen nicht als starr, sondern vielmehr als fließend anzunehmen. Insbesondere die Interviewpartner/innen aus der Gruppe der Bohemians sind nicht nur als Künstler/innen tätig, sondern auch im Kunstmanagement und in Universitäten und damit in Übergangsbereichen zu anderen Teilklassen.



Abb. 1: Das Spektrum der Berufsfelder und Herkunftskontexte der interviewten Personen /
Quelle: Eigener Entwurf

Die Untersuchungsgruppe zeigt sich insgesamt sehr heterogen. Besonders hinsichtlich der beruflichen Situation und damit einhergehend der Aufenthaltsperspektive sowie der sozialen Position wurden große Unterschiede zwischen den interviewten Hochqualifizierten der drei Teilklassen sichtbar. Die Universitätsmitarbeiter/innen sind sowohl Doktorand/innen in befristeten Anstellungsverhältnissen als auch verbeamtete Professor/innen. Die Creative Professionals, zu denen Manager/innen in verschiedenen Branchen und Unternehmensarten gehören, befinden sich in unterschiedlichen Karrierephasen und Unternehmenspositionen und kommen – zumindest zunächst –

mit zeitlich klar begrenzten Aufenthaltsperspektiven von zwei bis drei Jahren nach Deutschland. Mit den Positionen variiert nicht nur die finanzielle Ausstattung, sondern auch die Unterstützungsangebote seitens der Unternehmen und Universitäten sind unterschiedlich. In der Gruppe der Bohemians reichen die Betätigungsfelder von Museumsdirektor/innen und Kunstprofessor/innen in festen Anstellungen über Theaterschauspieler/innen und Regisseur/innen mit häufig befristeten Engagements bis hin zu freischaffenden Künstlern/Künstlerinnen, die im Haupterwerb in anderen Berufen tätig sind.

Die Interviewpartner/innen kommen aus 26 verschiedenen Ländern (13 Nicht-EU-Länder). Weiterhin kann die Untersuchungsgruppe differenziert werden nach den Migrationsmotiven (z. B. Migration entlang unternehmensinterner Arbeitsmärkte oder eigenständige Arbeitsplatzwahl), der Migrationsbiografie (z. B. fortgeschrittene Mobilitätserfahrungen oder erster Karriereschritt), den Sprachkenntnissen, der Aufenthaltsdauer (seit wenigen Monaten oder seit mehreren Jahren) und dem Familienstand (ledig oder mit Partner/in/Familie). Die Interviews wurden entweder in deutscher oder in englischer Sprache geführt. Auch Interviewpartnern/-partnerinnen, die sich sehr gut auf Deutsch artikulieren konnten, boten wir an, das Interview dennoch auf Englisch zu führen. Von diesem Angebot wurde sehr häufig Gebrauch gemacht, weil sich die Personen zur Artikulation von Gefühlen im Englischen sicherer fühlten. Aus diesem Grund sind im Folgenden überwiegend englischsprachige Interviewausschnitte zu finden.

5 Internationale Hochqualifizierte in deutschen Städten: Anerkennung im Laufe der Zeit

Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass die Kulturation (Aneignung lokalspezifischer Kompetenzen: Sprache, Normen, Habitus) als erster Schritt im Integrationsprozess angenommen wird. Insbesondere Sprachkompetenzen werden als Voraussetzung gesellschaftlicher Teilhabe verstanden, wenngleich das Erlernen der Landessprache für internationale Hochqualifizierte sowohl aus rechtlicher Hinsicht als auch bedingt durch die internationalen Arbeitskontexte nicht zwingend erforderlich sein muss. Nichtsdestotrotz sind in Deutschland zur Bewältigung des Alltagslebens jenseits des Arbeitskontextes durchaus rudimentäre Kenntnisse der Landessprache notwendig. Im folgenden Abschnitt soll zunächst ein kurzer Überblick über die Sprachkenntnisse unserer Untersuchungsgruppe gegeben werden, um anschließend zu beleuchten, welche Konsequenzen für die Anerkennung der Personen daran geknüpft sind.

5.1 Nach kurzer Zeit: Möglichkeiten und Grenzen der Anerkennung in den ersten Monaten des Ankommens

Basierend auf unseren vertiefenden qualitativen Interviews lässt sich feststellen, dass das Sprachniveau der internationalen Hochqualifizierten zu Beginn ihres Aufenthaltes in Deutschland sehr heterogen ist. Es reicht von Personen, die aus einem ebenfalls

deutschsprachigen Herkunftsland stammen und entsprechend über muttersprachliches Niveau verfügen, bis hin zu Personen, die ohne jegliche Deutschkenntnisse im Zielkontext ankommen.

Im Hinblick auf die von uns interviewten Mitarbeiter/innen in international geprägten Unternehmen sind insbesondere zu Beginn ihres Aufenthaltes Kenntnisse der Landessprache nicht zwingend notwendig, um sich in die neue Arbeitssituation einzufinden, denn sowohl die häufig ebenfalls internationalen Kollegen als auch die relevanten Bereiche der Unternehmensverwaltungen (Personalverwaltung etc.) sind in der Regel in der Lage und willens, auf Englisch zu kommunizieren. Je nach dem Grad der Internationalität des Unternehmens sind Deutschkenntnisse für den Arbeitsalltag sogar auf Dauer überflüssig, wie eine hochrangige Managerin aus Irland, die seit vier Jahren für ein internationales Logistikunternehmen tätig ist, berichtet:

„No [I don't need the German language], not at work because this part I work within its multiple nationalities, it's not a German team and so everyone speaks English because it's a common language.“

Ein Bereich, in dem sich – im Unterschied zu einem internationalen Arbeitsumfeld – zeigt, wie notwendig Sprachkenntnisse bereits zu Beginn des Aufenthaltes sind, ist der Umgang mit Behörden. Insbesondere Personen aus Drittstaaten (Nicht-EU-Länder) müssen in den ersten Tagen ihres Aufenthalts das Ausländeramt kontaktieren, um sich dort registrieren zu lassen. Als unproblematisch erlebt haben vor allem diejenigen Interviewpartner/innen diese Kontakte, die hierbei Unterstützung durch Dritte (häufig aus dem Arbeitskontext) hatten, wie es dieser Wissenschaftler aus Indien zusammenfasst:

„When I came here they [public authorities] didn't treat me badly, because I didn't interact with them. Because my office sent somebody with me or they did all the official work for me. (...) I had to just accompany him. (...) And they did everything for me.“

Allerdings konnten zu Beginn ihres Aufenthaltes längst nicht alle unserer Interviewpartner/innen auf derartige Unterstützungsangebote zurückgreifen. Viele fanden sich stattdessen in Situationen wieder, in denen bereits zu einem frühen Zeitpunkt des Aufenthaltes komplexe Sprachkenntnisse erforderlich sind. Interessant hierbei ist, dass der Verlauf dieser Kontakte wesentlich von der Bereitschaft und der sprachlichen und interkulturellen Kompetenz der jeweiligen Behördenmitarbeiter/innen abhängt, sich auf einen „sprachlichen Kompromiss“ einzulassen, um zu einer Problemlösung zu kommen, wie die folgenden Beispiele illustrieren:

„I don't expect English speaking people in every German government office, but at least in Auslandsbüro, where they have to speak with foreigners. (...) One experience that I have in Nuremberg is that you have to register within seven days once you are in the city in Germany. So I went there on the fourth day and they said 'Speak to us in German'. And I said 'Ich bin neu hier, ich verstehe, spreche ein bisschen Deutsch, aber nicht so gut'. So, how do you expect a foreigner to speak in German after four days. I

didn't say to them but I was thinking, why did the German Foreign Office give me a visa if I can't speak German? And why didn't they tell me that you have to speak in German to get yourself registered. If I knew this, then it is my decision if I want to go to Germany or not, if I am informed. Then people can tell me we told you this. You didn't prepare, it's not our fault. But you cannot be so unpolite.“ (Indischer Manager in der Energiebranche)

„Also, am Anfang ich konnte Deutsch nicht so gut verstehen, das war das Problem mit Beamtensprache. Wenn sie mir was erklärt haben, musste ich immer drei Mal fragen. (...) Wenn sie mir drei Mal was erklärt haben und ich das immer noch nicht verstanden habe, dann haben sie ihre Geduld verloren. In dem Moment dachte ich immer, lass uns lieber Englisch sprechen, das ist einfacher. Dann ändern sie sofort ihr, ihr Haltung. Da werden die sofort freundlicher. (...) Und mein Englisch ist auch nicht perfekt, aber wenn zwei Menschen, die nicht so perfekt sprechen, ist einfach zu verständigen, als wenn eine Deutsche, die perfekt Deutsch spricht, und die andere, die nicht so gut ist. (...) Beide sprechen langsam, versuchen die einfachen Worte zu finden und das ist viel, viel einfacher. Deswegen hab ich jahrelang nur Englisch gesprochen. Und gerade bei Beamten hab ich gemerkt dann ist für mich viel einfacher auch die sind netter zu mir.“ (Chinesische Künstlerin, seit 16 Jahren in Deutschland wohnhaft)

Im Hinblick auf das Einleben und Wohlfühlen in einer neuen Umgebung ist es von zentraler Bedeutung, inwieweit und in welcher Qualität neue Beziehungen vor Ort geknüpft werden können. Der Aufbau neuer Beziehungen und Freundschaften ermöglicht den Zugang zu relevanten Informationen, vor allem aber persönliche Anerkennung, Wertschätzung und Unterstützung jenseits des Arbeitskontextes.

Auch hier kommt der Sprache eine bedeutende Rolle zu, denn fehlende Sprachkenntnisse können ein Hemmnis für die Etablierung intensiverer persönlicher Beziehungen zur einheimischen Bevölkerung sein. Gerade zu Beginn des Aufenthaltes, wenn die Sprachkenntnisse noch nicht sehr umfassend sind, hatten einige Interviewpartner/innen Hemmungen, die fremde Sprache zu sprechen, wenn es nicht gerade zwingend notwendig war. Dies kann dazu führen, dass ein intensiverer Austausch zunächst vermieden wird.

„I've been thinking about joining SSF Bonn – it's a sports club. And I just sort of never really got around to doing it. Again, the German was always sort of a bit of a barrier for me and I just haven't really got around to pushing that, but it's something that I feel I should do. 'Cause I know in Germany Verein is an important way of networking. (...) And the other thing I was interested in joining (...) the Deutsche Marketing Verein. (...) I was planning to get involved in the German one here. Again, I just feel worried, I know it's all in German and I just feel worried about turning up and not really understanding anything. But ya know, I've got to a point where I could probably just about survive it (laugh).“ (Irischer Manager in der Telekommunikationsbranche)

„I think where we had the biggest challenge is maybe, this is only my perception, but for instance, parents from colleagues of our children, I have the perception that they get together on the weekends or the children get together, and we don't have that sort

of relationship. But I perceive that also mainly due to the language. So if I needed to take Ella or one of the friends from my child and bring him along to my place, I fear that I may not be able to communicate with them. To understand what they need.” (Portugiesischer Manager in der Telekommunikationsbranche)

Die bisherigen Ausführungen zeigen, dass hochqualifizierte Zuwanderer in ihren Arbeitskontexten unmittelbar Anerkennung erfahren. Auch zu Beginn des Aufenthaltes wird ihnen – unabhängig von Sprachkenntnissen – eine hohe Wertschätzung entgegengebracht. Dies mag im Wesentlichen in ihrer hohen Qualifikation begründet liegen, aber auch in den interkulturellen Kompetenzen eines international geprägten Arbeitsumfeldes. Gegensätzlich verhält es sich jedoch im Umgang mit dem Ausländeramt, das offenbar für Nicht-EU-Bürger eine erste große Hürde bei Ankunft im deutschen Aufnahmekontext darstellen kann (vgl. Imani/Otto/Wiegandt 2015). Einige unserer Interviewpartner/innen berichteten selbst Jahre später von unhöflichem, arrogantem Umgang und einem Mangel an Hilfsbereitschaft. Andere Erfahrungen machten jedoch Personen, die vom Arbeitgeber oder Kolleg/innen bei diesem bürokratischen Prozess begleitet und unterstützt wurden.

5.2 Auf Dauer: Grenzen und Möglichkeiten von Anerkennung in der Phase der Etablierung

Für die meisten der von uns interviewten hochqualifizierten Zuwanderer nahm der Bedarf an Sprachkenntnissen im Zeitverlauf zu. Ob nach der Ankunft umfassendere Sprachkenntnisse erworben werden, hängt jedoch insbesondere davon ab, inwieweit dies zur Bewältigung des beruflichen und außerberuflichen Alltags erforderlich ist und welche Möglichkeiten zum Spracherwerb vor Ort vorhanden sind (Esser 2001: 8 f.). Deutliche Unterschiede zeigen sich hier insbesondere je nach Beschäftigungssituation und Tätigkeit (Tätigkeit in einem internationalen oder deutschsprachigen Arbeitskontext), Haushaltssituation (Leben in Deutschland mit oder ohne Familie) und zeitlicher Perspektive (für kurze Zeit oder für mehrere Jahre geplanter Aufenthalt in Deutschland).

Zugänge zum Erlernen der Sprache finden sich für die von uns interviewten internationalen Hochqualifizierten häufig über den Arbeitgeber, denn die meisten Unternehmen wie auch die Universitäten bieten Sprachkurse für ihre internationalen Mitarbeiter/innen an. Allerdings stellt es sich nicht selten als schwierig heraus, unmittelbar nach der Ankunft im Zielkontext sowohl Zeit für die Organisation des Ankommens (auch des Ankommens der Familienangehörigen), die inhaltliche Einarbeitung in ein neues Arbeitsumfeld und das Erlernen einer neuen Sprache zu finden. Nicht selten wird das Zeitbudget für das Erlernen der neuen Sprache reduziert:

„And also Henkel has the possibility to study languages here. But this is the problem. When you are arriving here with an executive position you don’t have a lot of time to study languages. So you can study languages or be with your family. And I was taking the decision being with my family. And I’m spending only 1 1/2 hour per week learning German. But it is still not enough. So I need a lot of time to that but I cannot.“ (Spanischer Manager)

„No [I did not take a language course]. Because I was very busy to do my work, to be honest. It's full-time, you know. So I don't have any time. (...) Because I'm not sure also, it means, if I'm not sure how long I will stay in Germany, why would I waste my time learning German?“ (Indischer Wissenschaftler)

Während die berufstätigen internationalen Hochqualifizierten also vor der Herausforderung stehen, bestehende Angebote zum Erlernen der Landessprache bei einer parallel dazu hohen Arbeitsbelastung zu nutzen, stehen die begleitenden Partnerinnen vor allem vor der Schwierigkeit, dass die Angebote der Volkshochschulen oft nicht kompatibel sind mit den Öffnungszeiten von Kinderbetreuungseinrichtungen und andere Angebote nicht bekannt sind bzw. nicht intensiv nach Alternativen gesucht wird. Die Verantwortlichkeit für die Kinderbetreuung kann sich dadurch negativ auf den Erwerb von Sprachkenntnissen auswirken. In der Konsequenz behindern geringe Sprachkenntnisse die Arbeitsmarktintegration der begleitenden Partnerinnen in Deutschland. Den meisten von uns interviewten Partnerinnen war die Fortsetzung der eigenen Berufstätigkeit nicht zuletzt wegen unzureichender Sprachkenntnisse nicht möglich (vgl. Föbker/Imani 2017).

Aus welchen Gründen auch immer die Zugewanderten ihre Sprachkenntnisse nicht verbessern konnten: die Akzeptanz sowohl am Arbeitsplatz als auch im privaten Umfeld, auf Englisch zu kommunizieren, nimmt im Laufe der Zeit ab.

„Internal communication [at the workplace] is in German. People are very friendly, when they started talking to me they started talking in English. And I knew this would not continue for long, because a guest is a guest only if he is there for one or two days. He is not any more guest if he is there six months or six years. So I knew this won't last.“ (Indischer Manager in der Energiebranche)

Andere Studien haben bereits darauf verwiesen, dass im Hinblick auf die Integrationsprozesse von Hochqualifizierten der Erwerb von Sprachkenntnissen vor allem zur Etablierung sozialer Kontakte in die Aufnahmegesellschaft erforderlich ist (Thang/Maqlachlan/Goda 2002: 547). Dies wird durch unsere Interviews bestätigt. Der bereits mehrfach zitierte indische Manager berichtete in dem Interview auch, dass er zwar mit einem Deutschen zusammen in einer Wohngemeinschaft wohnte, dass sich daraus aber keinerlei tiefer gehende Kontakte entwickelten. Die Tatsache, dass es ihm nicht gelungen ist, freundschaftliche Kontakte zu Deutschen zu etablieren, lastet er sich selbst und seinen unzureichenden Deutschkenntnissen an. Die Einsamkeit, die daraus jenseits des Arbeitsplatzes resultiert, empfindet er immer mehr als starke emotionale Belastung.

„So I have a network in India and other countries where my friends are, I have good people still but I am not able to have that here.“

Selbst wenn sich die Interviewpartner/innen im Verlaufe des Aufenthaltes umfangreiche Sprachkenntnisse aneignen, erreichen sie dennoch nicht das Niveau von Muttersprachlern. So können sie bspw. im Zusammentreffen mit Einheimischen, die einen lokalen Dialekt oder Umgangssprache sprechen, der Unterhaltung nur partiell folgen und sich auch nur bedingt ins Gespräch einbringen. Auch reichen die Sprachfähigkei-

ten oft nicht aus, um komplexere Themen (wie z. B. Emotionen) zu besprechen. Dies verweist darauf, dass Sprache neben der rein „technischen“ Komponente eine spezifische Art und Weise zu sprechen sowie nonverbale Elemente wie Mimik und Gestik umfasst. Nötig sind vielmehr Zeit und Kontakt zu Einheimischen, um diese sprachlichen Differenzen einzuordnen und zu überwinden. Dies betrifft nicht nur Personen, die aus vollkommen anderen Sprachräumen nach Deutschland migrieren, sondern auch solche, die aus benachbarten, deutschsprachigen Ländern stammen, wie das folgende Zitat illustriert:

„Das [sprachliche Schwierigkeiten] ist bis heute geblieben. Ja, also ich muss ... ich bin immer noch schaumgebremst irgendwie, also dass ich das Gefühl habe, dass ich meine Spontaneität ein bisschen zurücknehmen muss, weil ... oder auch dass ich nicht verstehe, also dass ich irgendwie, ich es mir erst übersetzen muss, was gesagt wird.“ (Künstlerin aus Österreich; seit sieben Jahren in Deutschland wohnhaft und mit einem Deutschen verheiratet)

Allerdings sind Kenntnisse der Landessprache keine Garantie für ein erfolgreiches Aufbauen von Kontakten zur einheimischen Bevölkerung. So berichten nicht wenige der Interviewpartner/innen über die Schwierigkeit, einen intensiveren und dauerhaften Kontakt zu den Einheimischen zu finden – unabhängig von den jeweiligen Sprachkenntnissen. Insbesondere in Nachbarschaften mit geringer Fluktuation, in denen die Bewohner bereits über langjährig aufgebaute und bewährte soziale Netzwerke verfügen, besteht häufig nur ein geringes Interesse daran, intensivere Kontakte zu neu Hinzugezogenen – sowohl aus dem In- als auch dem Ausland – zu knüpfen. Entsprechend handelte es sich bei den deutschen Freunden der Interviewpartner/innen häufig um Personen, die ebenfalls aus anderen Teilen Deutschlands zugezogen und daher offen für neue Kontakte waren und mit denen eine gemeinsame Sprachbasis (z. B. Englisch) gefunden werden konnte.

Insbesondere im privaten nachbarschaftlichen Umfeld stellten unsere Interviewpartner/innen eine ihnen unbekannt und unbegreifliche Distanziertheit fest. Erst nach vielen Jahren, wenn die Sprachkenntnisse sich allmählich verbessern, wird diese als „typisch deutsch“ wahrgenommene Distanz aufgegeben. Bei Zugewanderten, die nur für wenige Jahre in Deutschland leben, führt dieser Mangel an Interesse an ihrer Person zu einem Gefühl der Zurückweisung. Eine niederländische Interviewpartnerin berichtete zum Beispiel von einer Essenseinladung für ihre Nachbarn, die aber nie erwidert wurde. Eine englische Interviewpartnerin wurde zwar von ihrer deutschen Nachbarin angesprochen, ob die Kinder zusammen spielen könnten, damit ihre Kinder ihr Englisch verbessern könnten. Die Frage, ob sie dann zusammen einen Kaffee trinken wollten, wurde von der deutschen Nachbarin jedoch verneint mit der Begründung, sie suche keine neuen Freunde, sie hätte schon genügend Freunde.

Die Anerkennung der von uns interviewten Personengruppe scheint sich also auf ihre Qualifikation und deren ökonomische Nützlichkeit zu reduzieren und nicht auf die Personen und ihre Familien bezogen zu sein. Bestehende Integrationserwartungen im Sinne persönlicher Kontakte werden dadurch enttäuscht. Deutlich anders verhält es sich, wenn die zugewanderten Hochqualifizierten keine Integrationsmöglichkeiten suchen und daher keine Integrationsangebote erwarten. Dies wird besonders deutlich

bei der japanischen Community in Düsseldorf, deren limitierte Integrationserwartungen und -möglichkeiten im folgenden Exkurs vorgestellt und diskutiert werden. Da japanische Beschäftigte und ihre Familien als Personen zumindest in das gesellschaftliche Segment der japanischen Community bestens integriert sind, kann zumindest von einer segmentären Integration ausgegangen werden. Die japanische Community als Ganze weist jedoch erhebliche Integrationsdefizite in die Aufnahmegesellschaft auf („Parallelgesellschaft“, „Parallelwelt“). Die Stadtgesellschaft stellt sich in diesem Fall insofern als zeitgerecht dar, weil sie zugewanderten Japanern und Japanerinnen japanische Infrastrukturen offeriert und somit ein Gefühl der Anerkennung und des Heimisch-Werdens ermöglicht. Aus der Perspektive einer Gerechtigkeitsdebatte stellt sich in diesem Zusammenhang jedoch die Frage, warum es die Aufnahmegesellschaft ausgerechnet dieser Community zubilligt, eine „Parallelgesellschaft“ zu etablieren, und es anderen Communities (z. B. aus muslimischen Ländern) verweigert.

Exkurs: Die japanische Community in der Diaspora Düsseldorf. Keine Etablierung wegen zeitlicher und kultureller Distanz?

In Düsseldorf lebt die größte japanische Gemeinde Deutschlands. Über 200 Unternehmen und ca. 6.100 Personen sind aktuell in der nordrheinwestfälischen Landeshauptstadt ansässig.¹ Die Konzentration japanischer Unternehmen und ihrer Beschäftigten geht zurück auf das Jahr 1955, als sich mit Mitsubishi und Mitsui die ersten großen Handelsunternehmen hier niederließen, um den japanischen Export nach Deutschland zu unterstützen. Seit dieser Zeit haben sich die japanische Gemeinde und die kulturellen Möglichkeiten erstaunlich entwickelt. 1964 wurde der „Japanische Club“ gegründet, dem sowohl Personen als auch Unternehmen angehören. 1971 wurde die „Japanische Internationale Schule“ in Oberkassel eröffnet, wo derzeit ca. 500 japanische Kinder unterrichtet werden. In der Immermannstraße in der Nähe des Hauptbahnhofs befinden sich die 1972 gegründete japanische Industrie- und Handelskammer, die als Interessensverband der japanischen Unternehmen und als strategisches Netzwerk fungiert, sowie die meisten Sitze japanischer Unternehmen. 1978 wurde das Japan-Center ebenfalls in der Immermannstraße errichtet mit dem Hotel Nikko, der Bank of Tokio-Mitsubishi, dem japanischen Generalkonsulat, einer Filiale des Kaufhauses Mitsukoshi und vielen japanischen Unternehmen. Interkulturelle Begegnung findet u. a. im EKO-Haus der japanischen Kultur mit buddhistischem Tempel in Oberkassel, in der japanischen Gartenanlage im Nordpark, in den 18 japanischen Spezialitätenrestaurants in der Innenstadt oder in den zahlreichen „Begegnungsveranstaltungen“ wie z. B. dem alljährlich zelebrierten Japan-Tag statt (Glebe 1986, 1997).

Die japanischen Zuwanderer haben überwiegend einen hohen sozialen Status und leitende Positionen im mittleren und oberen Management. Für die meisten begrenzt sich der Deutschlandaufenthalt auf drei bis fünf Jahre. Zumeist werden die Mitarbeiter japanischer Unternehmen in die deutschen Zweigstellen entsandt. Damit handelt es sich nicht immer um eine gewollte Migration, sondern um eine, die in Kauf genommen wird, weil sie der Karriereentwicklung dienlich ist. Die meisten entsandten Japaner/

¹ https://www.it.nrw.de/presse/pressemitteilungen/2017/pdf/189_17.pdf.
https://www.ihk-krefeld.de/de/media/pdf/international/ihk_initiative_rheinland_studie_auslaendische_unternehmen_1105.pdf (26.06.2018).

innen leben zunächst übergangsweise in Hotels oder Apartments in der Innenstadt. Eine zweite „Insel“ der japanischen Community befindet sich in Oberkassel. Gesucht werden diese Standorte, weil sich die Wohnung einerseits in einer sicheren Nachbarschaft und andererseits in der Nähe zum Arbeitsplatz sowie zu den sozialen und kulturellen Einrichtungen befinden soll. Sehr häufig wird die Wohnung des Vorgängers im Unternehmen zusammen mit dessen Auto direkt übernommen.

In unserem Interview mit Mitarbeitern/Mitarbeiterinnen der Abteilung Wirtschaftsförderung der Stadt Düsseldorf wurde darauf hingewiesen, dass sich die Gruppe der internationalen Expats – und auch der japanischen Community – in den letzten Jahren deutlich verändert hat. „Die Globalisierung hat die Mittelschicht erreicht“, d. h. nicht mehr nur das obere Management wird von Unternehmen nach Düsseldorf abgeordnet, sondern zunehmend auch Mitarbeiter/innen des mittleren Managements. Japaner/innen des mittleren Managements erfahren jedoch deutlich weniger Unterstützung durch ihr Unternehmen und haben insofern Probleme auf dem Wohnungsmarkt, als von ihnen überdurchschnittlich hohe Mieten verlangt werden. Wegen der starken Beanspruchung von Küche und Bad (durch japanische Mieter) haben Vermieter anfallende Renovierungskosten antizipiert und in den Mietpreis eingerechnet.

Das Leben der japanischen Familien konzentriert sich sehr stark auf ihre eigene ethnische Community. Dies ist einerseits begründbar durch die von Anfang an auf die Rückkehr nach Japan ausgerichtete Zeit der Tätigkeit in Deutschland. Insbesondere in Düsseldorf ist mit einer japanischen Schule, zwei japanischen Kindergärten, einem japanischen Club, mehreren informellen japanischen Stammtischen sowie japanischen/asiatischen Supermärkten eine umfangreiche ethnische Infrastruktur vorhanden, mit der der gesamte Alltag bewältigt werden kann und die das Aufrechterhalten eines japanischen Lebensstils in Deutschland ermöglicht. Diese Infrastruktur ist auch für Hochqualifizierte, die nicht in Düsseldorf wohnen, attraktiv, was zu regelmäßigen Tagesbesuchen in der Stadt führt.

„Wir fahren mindestens einmal im Monat, vielleicht sogar zwei Mal im Monat, kaufen wir in Düsseldorf ein. Weil: gibt es da so ein paar japanische Lebensmittelgeschäfte. Es gibt auch einige asiatische Supermärkte hier in Köln, aber man bekommt nicht alles. Und deshalb pendeln wir dann, Samstag ist unser großer Einkaufstag. [...] Also natürlich die normalen Lebensmittel kaufen wir [in anderen Supermärkten]“. (Japanischer Manager, Köln)

Von besonderer Bedeutung für die japanische Community ist die 1971 eröffnete „Japanische Internationale Schule“ in Oberkassel. An dieser Privatschule werden Schüler von der 1. bis 9. Klasse auf Japanisch unterrichtet. Die meisten Schüler besuchen die Schule, abhängig von der beruflichen Verpflichtung der Eltern, zwischen drei und fünf Jahre lang. Spätestens wenn ein Kind in die 10. Klasse kommt, kehren die Eltern nach Japan zurück. Aus diesem Grund sieht es die Schule als eine ihrer Hauptaufgaben an, den Schülern die Rückkehr ins japanische Schulsystem zu erleichtern. Auch für viele Eltern ist die Schule von großer Bedeutung und sie engagieren sich stark im Elternbeirat und in verschiedenen Komitees, die z. B. Schulfeste vorbereiten oder sich um die Gestaltung des Schulhofs kümmern.



Abb. 2: Spezieller Service für die japanische Community in der Stadtparkasse Düsseldorf /
Quelle: Eigenes Foto

Interviews in der Japanischen Schule haben gezeigt, dass der Standort Deutschland und Düsseldorf überwiegend positiv bewertet werden, da es sich um ein hoch entwickeltes Land handelt und Düsseldorf eine gute ethnische Infrastruktur bietet. Negativ wird der Auslandsaufenthalt an sich gesehen, weil die Verbundenheit mit Japan sehr hoch ist und die Abwesenheit von der Familie als belastend empfunden wird. Als größte Probleme im Alltag werden „Sprache“ und „Essen“ genannt. Viele der japanischen Arbeitskräfte und der Schüler/innen sprechen kaum bzw. kein Deutsch. Für die Schüler/innen ist zwar Deutschunterricht verpflichtend, allerdings nur maximal zwei Stunden pro Woche. Ein Mangel an Deutschkenntnissen kann häufig nicht durch Englisch kompensiert werden, da auch umfassendere englische Sprachkenntnisse häufig

fehlen. Damit ist die Kontaktaufnahme zu Personen außerhalb der japanischen Community erheblich erschwert. Obwohl es in Düsseldorf zahlreiche asiatische/japanische Restaurants und Supermärkte gibt, stellt der Punkt „Essen“ das zweite häufig genannte Problem dar, weil es nicht alle gewünschten Produkte gibt und die Produkte in Deutschland sehr viel teurer sind als in Japan.

Zuletzt ist es auch eine starke Verbundenheit mit dem Heimatland, die den Alltag und die Zukunftsplanung bestimmt. Auch Japaner/innen, die schon seit Jahrzehnten in Deutschland leben und hier beruflich und sozial sehr umfassend integriert sind, äußerten eine starke Sehnsucht nach ihrem Heimatland. Das Leben in Zeitzonen mit acht Stunden Unterschied erfordert zudem für die Kontaktpflege per Telefon und Skype komplizierte Vereinbarungen. Hohe Reisekosten ins Heimatland lassen nur einmal jährlich Besuche zu und limitieren daher auch Besuche von Familie und Freunden aus Japan. Die starke Bezogenheit auf das Heimatland, auf ethnische Infrastrukturen und die ethnische Community vor Ort zeigt beinahe diasporische Züge der japanischen Community in Düsseldorf (vgl. Braziel and Mannur 2003).

6 Zeichen einer Willkommenskultur: Anerkennung sofort!

Wie eingangs erläutert, wird in diesem Beitrag unter einer zeitgerechten Stadt ein lokaler Kontext verstanden, der vor dem Hintergrund veränderter Migrationsverläufe internationalen Zugewanderten bereits nach kurzer Zeit den Zugang zu Integrationsressourcen und -gelegenheiten und somit ein Gefühl der Anerkennung und des Heimisch-Werdens ermöglicht. In diesem Zusammenhang wurde auch die Frage aufgeworfen, ob hochmobile internationale Hochqualifizierte überhaupt die *Zeit haben* und sich die *Zeit nehmen* können und wollen, entsprechende Gelegenheiten (wie z. B. Sprachkurse, Aufbau lokaler Netzwerke) zu nutzen und so Anerkennung zu erfahren und als dazugehörig akzeptiert zu werden.

Die Ausführungen zeigen zunächst, dass die Zugewanderten über ein heterogenes Sprachniveau verfügen und unterschiedlich viel Interesse an einem intensiveren Spracherwerb mitbringen. Davon lassen sich auch Hinweise auf ein unterschiedlich großes Interesse am Aufbau sozialer Beziehungen vor Ort ableiten. Sehr deutlich wurde dies z. B. in der Aussage eines indischen Wissenschaftlers, der das Erlernen der deutschen Sprache für die begrenzte Zeit seines Aufenthaltes gar als Zeitverschwendung ansah. In der Konsequenz begrenzen sich seine sozialen Beziehungen auf das internationale berufliche Umfeld und die internationale lokale Community.

Anders verhält es sich jedoch bei denjenigen Berufstätigen, die in den Interviews zwar ein Interesse am Erlernen der deutschen Sprache bekundeten, die jedoch die – häufig sogar seitens der Arbeitgeber angebotenen – Sprachkurse aufgrund ihrer hohen Arbeitsbelastung nicht wahrnehmen konnten. Unsere Ausführungen haben zwar gezeigt, dass im häufig international ausgerichteten Berufsleben nicht unbedingt die Landessprache gesprochen werden muss und daher die fehlenden Sprachkompetenzen hier zumindest anfangs nicht mit dem Gefühl einer mangelnden Anerkennung einhergehen. Allerdings sind Sprachkenntnisse durchaus eine wesentliche Voraussetzung für die Interaktion und gesellschaftliche Anerkennung *jenseits* des beruflichen Umfeld-

des. Dieser Umstand erwies sich vor allem bei den nicht erwerbstätigen begleitenden Partnerinnen als zentrales Thema der Interviews. Die meisten hätten zwar das Interesse und die Zeit zum Spracherwerb, jedoch verhinderte ein Mangel an passenden Gelegenheiten (z. B. inkompatible Kurszeiten) oder an Informationen über alternative Angebote die Umsetzung. Ohne diese Sprachkenntnisse gelingt auch hochqualifizierten Zuwanderern und ihren begleitenden Partnerinnen trotz erfolgreicher Platzierung (berufliche Positionierung) nur eine partielle soziale Integration. Desinteresse oder sogar Zurückweisung von Kontaktangeboten werden von ihnen als große Enttäuschung erlebt, weil sie das Bedürfnis hatten, sich auf den neuen lokalen Kontext einzulassen, aber nicht eingelassen wurden. Dies kann zu Frustrationen und einem (frühzeitigen) Verlassen des deutschen Wohn- und Arbeitsortes führen.

Die Fallstudie der japanischen Community in Düsseldorf verdeutlicht allerdings, dass eine bestimmte Art der Integration vor Ort auch ohne Spracherwerb und soziale Kontakte zur Aufnahmegesellschaft möglich ist. Diese Form der Integration setzt umfangreiche (transnationale) Infrastrukturen voraus, damit ein Wohlfühlen auf Zeit vor Ort ermöglicht ist. In Anlehnung an Esser kann von einer zumindest segmentären Integration der japanischen Beschäftigten und ihrer Familien gesprochen werden, weil sie als Personen zumindest in das gesellschaftliche Segment der japanischen Community bestens integriert sind. Die japanische Community als Ganze weist jedoch erhebliche Integrationsdefizite in die Aufnahmegesellschaft auf („Parallelgesellschaft“, „Parallelwelt“), weil wenig Interesse an einer Kulturation oder Interaktion besteht. Mangelnde Zugangsmöglichkeiten zur Aufnahmegesellschaft werden nicht vermisst, weil sie gar nicht gesucht werden.

Die Ergebnisse verweisen somit auf die Heterogenität der Gruppe internationaler hochqualifizierter Zugewanderter in deutschen Städten. Diese Diversität im Hinblick auf Herkunft, Arbeitsmarktposition, angestrebte Aufenthaltsdauer und Familiensituation ist verknüpft mit jeweils unterschiedlichen Vorstellungen vom (Ein-)Leben in einem neuen lokalen Kontext und entsprechend unterschiedlichen Bedürfnissen und Anforderungen. Während einige Personen vor allem an Kontakten innerhalb der eigenen ethnischen bzw. einer internationalen Community interessiert sind, haben andere durchaus ein hohes Interesse daran, während ihres Aufenthaltes die Sprache zu erlernen und Kontakte zur einheimischen Bevölkerung zu entwickeln.

Insbesondere die Ansprüche und Erwartungen derjenigen hochqualifizierten Zugewanderten, die ein deutliches Integrationsinteresse mitbringen, sollten städtische Akteure im Blick haben und ihrerseits Integrationsangebote machen. Und hier muss ausdrücklich betont werden, dass diese Integrationsangebote nicht nur hochqualifizierten Zuwanderern zugutekommen sollten, sondern generell allen Migrant/innen unabhängig von der Qualifikation. Doch welche Akteure können welche konkreten Integrationsmöglichkeiten offerieren?

Unsere Experteninterviews haben gezeigt, dass zunächst den *Arbeitgebern*, die die internationalen Hochqualifizierten und ihre Familien in die jeweiligen Städte ziehen, eine herausragende Bedeutung bei Integrationsangeboten zukommt. Die meisten Unternehmen mit einer zunehmend internationalen Belegschaft halten durchaus Dienstleistungen bereit, die das erste Einleben erleichtern sollen. Dazu zählen bspw. organi-

satorische Unterstützungen bei Wohnungs- und Schulsuche und bei Behördengängen durch die jeweiligen Relocation-Services. Allerdings sind diese Angebote nicht in allen Unternehmen institutionalisiert und zudem in ihrem Umfang an die berufliche Position der Arbeitnehmer/innen geknüpft. Als wesentliche Hürde hat sich zudem gezeigt, dass die Nutzung der betrieblichen und außerbetrieblichen Sprachangebote durch die hohen Arbeitsanforderungen behindert wird. Dies verweist darauf, dass vonseiten der Unternehmen die Etablierung einer Übergangsphase für Arbeitnehmer/innen aus dem Ausland erforderlich wäre, in denen die Arbeitsbelastung moderat gehalten wird, um Zeit für das erste Ankommen und die Erlangung grundsätzlicher Sprachkenntnisse zu lassen.

Zu den zentralen Gestaltern lokaler Integrationsbedingungen zählen aber auch die Städte selbst. Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass in den letzten Jahren immer mehr Städte um die Zuwanderung und Anbindung internationaler Hochqualifizierter bemüht sind, da sie sich davon positive ökonomische Entwicklungen erhoffen. Entsprechend haben in den letzten Jahren eine Vielzahl deutscher Kommunen entsprechende Strategien und Maßnahmen entwickelt, die insgesamt die Etablierung einer (zielgruppenspezifischen) aktiven Zuwanderungspolitik auf lokaler Ebene signalisieren. Ein wesentlicher Bestandteil dieser Strategien ist die Umgestaltung bürokratischer Abläufe in spezifischen Bereichen kommunaler Verwaltungen. So wurden in jüngster Zeit die Ausländerämter (bzw. bestimmte Teile davon) in immer mehr Städten zu serviceorientierten „Welcome-Centern“ umstrukturiert, mit englischsprachigem und speziell für die Belange von internationalen Hochqualifizierten geschultem Personal. Es ist also durchaus möglich, dass die von uns interviewten Hochqualifizierten, die vor einigen Jahren eher negative Erfahrungen beim Ausländeramt machten, heute ganz anders berichten würden. Allerdings ist es auch nicht gerade unwahrscheinlich, dass sie auch heute noch ganz ähnliche Erfahrungen machen würden. Denn – wie bereits erwähnt – definieren die Städte vor dem Hintergrund ihrer jeweiligen ökonomischen Situation ganz unterschiedlich, wer hochqualifiziert ist und entsprechend Zugang zu zielgruppenspezifischen Angeboten erhält und wer nicht. So sind beispielsweise internationale Studierende für die Stadt Aachen eine wichtige Zielgruppe und das Ausländeramt ist mit englischsprachigen Unterstützungsangeboten an der Universität präsent. In Bonn hingegen sind internationale Studierende (bislang) keine umworbene Zielgruppe, sie werden auf das reguläre Ausländeramt verwiesen. Die internationale Abteilung des Bonner Ausländeramtes ist vor allem für hochrangige Mitarbeiter internationaler Unternehmen und Organisationen zuständig. In einem Interview mit einer Mitarbeiterin der Verwaltung einer unserer Untersuchungsstädte wurde die Problematik klar erkannt und benannt:

„Also was bei mir immer [im Kontakt mit internationalen Hochqualifizierten] ankommt, ist eigentlich das Thema Diskriminierung. Ganz intensiv. Dass man sich diskriminiert fühlt, nicht wertgeschätzt fühlt und ausgegrenzt. (...) Das äußert sich in Gesprächen und in Beschwerden. Also ich sage mal bei den Muslimen ist das so, dass einer von den Muslimen irgendwann zu mir sagte: ‘Bevor Sie da waren, Frau [Name Expertin], wurde ich in der Verwaltung immer behandelt als wäre ich so der allerletzte marokkanische Gastarbeiter, der kein Deutsch kann. Aber ich bin ein hochqualifizierter Muslim, ich kann alles, ich kann Konzepte schreiben und alles.’ Das hat keiner hier verstanden. (...) Also das sorgt natürlich für Frust, man fühlt sich nicht wertgeschätzt.

Natürlich hat jeder auch ein Bild von sich, dass wenn man hochqualifiziert ist, man auch entsprechend wahrgenommen werden möchte. Das wird glaube ich sehr oft verletzt in Deutschland. Im Alltag, im Ausländeramt gibt es jetzt auch eine extra Anlaufstelle, weil das eben da auch eine Zeitlang so heftig war, dass auch die Stadtspitze meinte, das kann man nicht mehr zumuten. Aber natürlich gibt es da immer noch viele, die jetzt in diese neue Gruppe nicht reinpassen, die da auch ganz normaler Kunde sind, da kann das auch passieren.“

Im Hinblick auf die in diesem Band thematisierte Gerechtigkeitsdebatte ist dieser Aspekt von besonderer Bedeutung, da der Verlauf des Umgangs mit kommunalen Behörden nicht unbedingt vorhersehbar ist und nicht in einer gleichen, standardisierten Qualität erfolgt – je nachdem, welcher „Philosophie“ die kommunale Ausländerbehörde und die jeweiligen Mitarbeiter/innen folgen (Bommess 2009). In manchen Behörden/Städten findet man englischsprachige Mitarbeiter/innen und Dokumente/Formulare in englischer Sprache, in anderen nicht.

Ein weiterer Ansatzpunkt städtischer Bemühungen ist die Bereitstellung einer attraktiven Infrastruktur, wie beispielsweise internationale Kindergärten und Schulen sowie Freizeit- und Kulturangebote. Unsere Untersuchungen haben gezeigt, dass das Vorhandensein internationaler Bildungseinrichtungen für Kinder ein zentraler Standortfaktor sein kann. Denn der Besuch einer internationalen Schule erfordert keine oder nur sehr wenige Sprachkenntnisse der Kinder, was das Einleben in den Schulalltag und die Fortsetzung ihrer Schullaufbahn deutlich vereinfacht. Der Besuch einer internationalen Schule durch die Kinder eröffnet den Eltern Interaktionsmöglichkeiten zu anderen internationalen, aber auch deutschsprachigen Familien, die ihre Kinder zur Vorbereitung auf ein internationales Leben in internationalen Schulen einschreiben. Allerdings sind in Deutschland die meisten internationalen Schulen Privatschulen, die sich über recht hohe Anmelde- und Schulgebühren finanzieren und daher nur Kindern zugänglich sind, deren Eltern über die erforderlichen ökonomischen Ressourcen verfügen. Entsprechend sind die Städte bemüht, die bestehenden privaten internationalen Bildungseinrichtungen um öffentliche Angebote zu ergänzen. Allerdings sind die Einflussmöglichkeiten der Kommunen hier begrenzt, da die Etablierung und Finanzierung öffentlicher Schulen den Ländern obliegt.

Schließlich wurde in einigen unserer Experteninterviews darauf verwiesen, dass die Wertschätzung gegenüber internationalen Hochqualifizierten nicht nur von den Arbeitgebern, den Verwaltungen und Behörden, sondern auch von der gesamten *städtischen Gesellschaft* getragen werden muss – und dass hier zum Teil noch deutliche Defizite bestehen. Als Handlungsbedarfe nannten die von uns interviewten Expert/innen beispielsweise die Ausweitung englischsprachiger Angebote in zentralen Bereichen des öffentlichen Lebens (Gastronomie, Handel, ÖPNV). Darüber hinaus gilt es, Vorbehalte seitens der einheimischen Bevölkerung gegenüber internationalen Zugewanderten – egal welcher Qualifikation – und somit Diskriminierungserfahrungen und Exklusionen zu reduzieren und stattdessen eine Willkommenskultur zu etablieren, die auf Anerkennung und Wertschätzung basiert – und dies nicht erst, wenn die Zugewanderten sich mehr oder weniger fehlerfrei auf Deutsch artikulieren können, sondern bereits unmittelbar nach der Ankunft.

Literatur

- Beaverstock, J. V. (2005): Transnational elites in the city: British highly-skilled migrants in New York City's financial district. In: *Journal of Ethnic and Migration Studies* 31 (2), 245-268.
- Bennett, D. (2010): Creative migration: A western Australian case study of creative artists. In: *Australian Geographer* 41 (1), 117-128.
- Bommers, M. (2009): Die Rolle der Kommunen in der bundesdeutschen Migrations- und Integrationspolitik. In: Gesemann, F.; Roth, R. (Hrsg.): *Lokale Integrationspolitik in der Einwanderungsgesellschaft. Migration und Integration als Herausforderung von Kommunen*. Wiesbaden, 88-109.
- Borén, T.; Young, C. (2013): The migration dynamics of the "creative class": Evidence from a study of artists in Stockholm, Sweden. In: *Annals of the Association of American Geographers* 103 (1), 195-210.
- Brickell, K.; Datta, A. (2011): Introduction: Translocal geographies. In: Brickell, K.; Datta, A. (Hrsg.): *Translocal geographies: spaces, places, connections*. Farnham, 3-21.
- Cohen, E. (1977): Expatriate communities. In: *Current Sociology* 24 (3), 5-90.
- Elliott, A.; Urry, J. (2010): *Mobile Lives*. London.
- Esser, H. (1980): *Aspekte der Wanderungssoziologie: Assimilation und Integration von Wanderern, ethnischen Gruppen und Minderheiten. Eine handlungstheoretische Analyse*. Darmstadt.
- Esser, H. (2001): *Integration und ethnische Schichtung*. Mannheim. = Arbeitspapiere des Mannheimer Zentrums für Europäische Sozialforschung 40.
- Esser, H. (2003): Ist das Konzept der Assimilation überholt? In: *Geographische Revue* 5 (2), 5-22.
- Esser, H. (2008): Does the „new“ immigration require a „new“ theory of intergenerational integration? In: Brettell, C. B.; Hollifield, J. F. (Hrsg.): *Migration theory. Talking across disciplines*. New York, 308-341.
- Esser, H. (2009): Pluralisierung oder Assimilation? Effekte der multiplen Inklusion auf die Integration von Migranten. In: *Zeitschrift für Soziologie* 38 (2), 358-378.
- Farwick, A. (2009): *Segregation und Eingliederung. Zum Einfluss der räumlichen Konzentration von Zuwanderern auf den Eingliederungsprozess*. Wiesbaden.
- Fassmann, H. (2007): *Integration und Segregation: eine Erläuterung*. In: Meyer, F. (Hrsg.): *Wohnen – Arbeit – Zuwanderung. Stand und Perspektiven der Segregationsforschung*. Berlin, 1-16.
- Florida, R. L. (2002): *The rise of the creative class*. New York.
- Föbker, S.; Imani, D. (2017): The role of language in the settling-in process – experiences of highly-skilled migrants' accompanying partners in Germany and the UK. In: *Journal of Ethnic and Migration Studies* 43 (16), 2720-2737.
- Föbker, S.; Nipper, J.; Otto, M.; Pfaffenbach, C.; Temme, D.; Thieme, G.; Weiss, G.; Wiegandt, C.-C. (2011): Durchgangsstation oder neue Heimat – ein Beitrag zur Eingliederung von ausländischen hochqualifizierten Universitätsbeschäftigten in Aachen, Bonn und Köln. In: *Berichte zur deutschen Landeskunde* 85 (4), 341-350.
- Föbker, S.; Temme, D.; Wiegandt, C.-C. (2014): A warm welcome to highly-skilled migrants: How can municipal administrations play their part? In: *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 106 (5), 542-557.
- Fraser, N. (2009): *Scales of justice. Reimagining political space in a globalizing world*. New York.
- Fritsch, M.; Stützer, M. (2007): Die Geographie der Kreativen Klasse in Deutschland. In: *Raumforschung und Raumordnung* 65 (1), 15-29.
- Glebe, G. (1986): Segregation and intra-urban mobility of a high status ethnic group: the case of the Japanese in Düsseldorf. In: *Ethnic and Racial Studies* 9 (4), 461-483.
- Glebe, G. (1997): Statushohe ausländische Migranten in Deutschland. In: *Geographische Rundschau* 49 (7-8), 406-412.
- Glick Schiller, N.; Basch, L.; Blanc-Szanton, C. (1997): *Transnationalismus: Ein neuer analytischer Rahmen zum Verständnis von Migration*. In: Kleger, H. (Hrsg.): *Transnationale Staatsbürgerschaft*. Frankfurt am Main, 81-107.
- Glick Schiller, N.; Çağlar, A. (2009): Towards a comparative theory of locality in migration studies: migrant incorporation and city scale. In: *Journal of Ethnic and Migration Studies* 35 (2), 177-202.
- Gottschalk, C.; Hamm, R.; Imöhl, I. (2010): *Die Bedeutung der Kreativen Klasse für die wirtschaftliche Entwicklung der nordrhein-westfälischen Regionen. Abschlussbericht*. Mönchengladbach.
- Han, P. (2006): *Theorien zur internationalen Migration: Ausgewählte interdisziplinäre Migrationstheorien und deren zentrale Aussagen*. Stuttgart.
- Hess, B. (2009): *Zuwanderung von Hochqualifizierten aus Drittstaaten nach Deutschland. Ergebnisse einer schriftlichen Befragung*. Nürnberg. = Working Paper der Forschungsgruppe des Bundesamtes für Migration und Flüchtlinge 28.

- Hetfleisch, G. (2013): Migrationsforschung als Apologie herrschender Verhältnisse am Beispiel Hartmut Essers. In: Mecheril, P.; Thomas-Olalde, O.; Melter, C.; Arens, S.; Romaner, E. (Hrsg.): Migrationsforschung als Kritik? Konturen einer Forschungsperspektive. Wiesbaden, 213–229.
- Hillmann, F.; Windzio, M. (2008): Migration und städtischer Raum: Chancen und Risiken der Segregation und Integration. In: Hillmann, F.; Windzio, M. (Hrsg.): Migration und städtischer Raum. Chancen und Risiken der Segregation und Integration. Opladen, 9–27.
- Imani, D.; Otto, M.; Wiegandt, C.-C. (2015): Kommunale Willkommenskultur für hochqualifizierte Migranten. Was können die Städte leisten? In: Standort 39 (17), 17–21.
- Jöns, H. (2009): 'Brain circulation' and transnational knowledge networks: studying long-term effects of academic mobility to Germany, 1954–2000. In: Global Networks 9 (3), 315–338.
- Kogan, I. (2011): New immigrants – old disadvantage patterns? Labour market integration of recent immigrants into Germany. In: International Migration 49 (1), 91–117.
- Koser, K.; Salt, J. (1997): The geography of highly skilled international migration. In: International Journal of Population Geography 3 (4), 285–303.
- Mahroum, S. (2000): Highly skilled globetrotters: Mapping the international migration of human capital. In: R&D Management 30 (1), 23–32.
- Nohl, A.-M. (2010): Von der Bildung zum kulturellen Kapital: Die Akkreditierung ausländischer Hochschulabschlüsse auf deutschen und kanadischen Arbeitsmärkten. In: Nohl, A.-M.; Schittenhelm, K.; Schmidtke, O.; Weiß, A. (Hrsg.): Kulturelles Kapital in der Migration. Hochqualifizierte Einwanderer und Einwanderinnen auf dem Arbeitsmarkt. Wiesbaden, 153–165.
- Nowicka, M. (2006): Feste Beziehung oder one-night stand? Hochmobile und ihre Bindung zu Orten. In: Kreutzer, F.; Roth, S. (Hrsg.): Transnationale Karrieren. Biografien, Lebensführung und Mobilität. Wiesbaden, 190–208.
- Pries, L. (2008): Die Transnationalisierung der sozialen Welt: Sozialräume jenseits von Nationalgesellschaften. Frankfurt am Main.
- Pries, L. (2015): Teilhabe in der Migrationsgesellschaft: Zwischen Assimilation und Abschaffung des Integrationsbegriffs. In: IMIS-Beiträge (47), 7–35.
- Redepenning, M. (2013): Varianten raumbezogener sozialer Gerechtigkeit. Ein sozialgeographischer Versuch über das Verhältnis von Raum und Gerechtigkeit und ein Nachdenken über die Frage „Was soll wo sein?“ In: Ethik und Gesellschaft 2013 (1), 1–28.
- Smith, M.; Guarnizo, L. (1998): Transnationalism from below. New Brunswick, NJ. = Comparative Urban & Community Research 6.
- SVR – Sachverständigenrat deutscher Stiftungen für Integration und Migration (Hrsg.) (2011): Die Visitenkarte einer Stadt? Ausländerbehörden und ihr Angebot für hoch qualifizierte Migranten. Berlin.
- Thang, L. L.; Maclachlan, E.; Goda, M. (2002): Expatriates on the margins – a study of Japanese woman working in Singapore. In: Geoforum 33 (4), 539–551.
- Treibel, A. (1990): Migration in modernen Gesellschaften. Soziale Folgen von Einwanderung und Gastarbeit. Weinheim.
- White, P.; Hurdley, L. (2003): International migration and the housing market: Japanese corporate movers in London. In: Urban Studies 40 (4), 687–706.

Autorinnen

*Daniela Imani (*1980), M. A., arbeitet seit Juli 2009 als wissenschaftliche Mitarbeiterin der Geographischen Institute in Aachen, Bonn und Köln. Sie studierte Geographie, Soziologie und Ethnologie an der Universität Bonn und promoviert an der RWTH Aachen. Ihre Interessen liegen in den Bereichen der Bevölkerungs- und Stadtgeographie. Einen Schwerpunkt bilden Fragen des soziodemografischen Wandels und der räumlichen Mobilität sowie deren Auswirkungen auf Städte und Regionen. Aktuell beschäftigt sie sich mit Migrations- und Integrationsprozessen von Flüchtlingen.*

*Carmella Pfaffenbach (*1963), Prof. Dr., ist seit 2007 Professorin für Kulturgeographie am Geographischen Institut der RWTH Aachen University. Sie studierte und promovierte an der Universität Erlangen und habilitierte sich an der Universität Bayreuth. Ferner war sie tätig an Universitäten in München, Wien, Rabat und Muscat. In aktuellen Forschungsprojekten beschäftigt sie sich mit internationaler Zuwanderung in städtische Gesellschaften und mit Fragen der Alltagsmobilität. Regional konzentriert sich ihre Forschungstätigkeit auf Deutschland und Länder des Nahen Ostens.*



Caroline Kramer

STUDIERENDE IM STÄDTISCHEN QUARTIER – ZEIT-RÄUMLICHE WIRKUNGEN VON TEMPORÄREN BEWOHNERN UND BEWOHNERINNEN

Gliederung

- 1 Thema und Fragestellung
 - 1.1 Fragestellung und Zielgruppen
 - 1.2 Untersuchungsort und Untersuchungsdesign
- 2 Literaturüberblick zum Thema „Studierende in städtischen Quartieren / Studentification“
- 3 Zeit-räumliche Gestaltung der Lebensverhältnisse im Quartier
 - 3.1 Bevölkerungsstruktur in der Karlsruher Oststadt
 - 3.2 Studentification – die baulich-räumliche Umwelt betreffend
 - 3.3 Ökonomische Aspekte der Studentification
 - 3.4 Soziale Aspekte der Studentification
- 4 Zeit-räumliche Wirkungen der Studierenden im städtischen Quartier:
Implikationen für eine raum-zeit-gerechte Stadtplanung

Literatur

Kurzfassung

Studierende stellen in vielen Städten in Deutschland eine wichtige Bevölkerungsgruppe dar, auch wenn die einzelnen Personen oft nur wenige Jahre an ihrem jeweiligen Hochschulstandort leben. In Großbritannien wird seit einigen Jahren der Einfluss, den die temporär und oft auch nur saisonal anwesenden Studierenden auf ihr Wohnquartier ausüben, unter dem Begriff „Studentification“ diskutiert. In diesem Beitrag wird anhand des Karlsruher Quartiers Oststadt empirisch überprüft, inwieweit an diesem Hochschulstandort baulich-räumliche, ökonomische oder soziale Indikatoren einer voranschreitenden Studentification zu erkennen sind. Die Ergebnisse zeigen, dass man zwar eine zunehmende Konkurrenz zwischen studentischen Wohngemeinschaften und Familien auf dem innenstadtnahen Wohnungsmarkt wahrnehmen kann, aber die Studierenden weder in ihrer Zahl noch in ihrem Auftreten und ihrem Lebensstil das Quartier beherrschen. Ganz im Gegenteil werden sie von ihren Nachbarn meist als belebendes Element der innenstadtnahen Wohnquartiere wahrgenommen.

Schlüsselwörter

Studentification – Zeit-Raum-Pfade – Wohnungsmarkt – Stadtplanung – Wohnquartier

Students in urban neighbourhoods – the temporal-spatial effects of temporary residents

Extended Abstract

In many cities students represent an important and ever growing group of population, even though many individuals often only remain in their place of study for a few years. This group can also be termed a ‘standing wave’ that is always present in one location although the individual actors making up the wave are only temporarily resident. In Great Britain the term “studentification” has been used for a rather critical discussion of the way in which neighbourhoods are affected by students, who are often only seasonally resident in their place of education. Drawing on the term gentrification, the focus here is on temporal-spatial conflicts of use that develop due to differences between the everyday spheres of action and activity times of students and other urban residents such as the working population or retired people. Furthermore, students compete with other groups, e.g. young families or the older population, for cheap inner-urban housing. Considering spatial-temporal justice raises questions about what resources and opportunities are important for the temporarily resident students, whether these requirements correspond with or differ from those of other residents, and whether there are differences in perceptions of the neighbourhood and everyday life in the neighbourhood.

In order to empirically investigate these questions, a written survey was conducted in the Oststadt neighbourhood of Karlsruhe, an area that is very popular with students. In the spring of 2016, a total of 616 people completed the written questionnaire (20.5% response rate with 3000 questionnaires having been distributed; the age structure of the respondents largely corresponded with statistics from the residents’ register). The analysis employed indicators related to the built environment, and spatial, economic and social indicators to investigate whether ongoing studentification could be identified and, if so, how its manifestations compared to those found in British university towns. The built environment and spatial indicators include, for instance, respondents’ level of satisfaction with the built fabric and housing standards and the proportion of students in the residential building. The economic indicators include evaluations of housing prices, commercial infrastructure and services and whether they cater primarily for students. The social indicators include the neighbourhood’s identity and perceptions concerning safety, noise and dirt in public spaces. All of these factors have been extensively addressed by British research on studentification, although the seasonality of the students plays a particularly large role in Great Britain.

In order to capture the temporal-spatial features of the different living conditions of students and permanent residents of the neighbourhood, four different types of time-space paths were used, drawing on Torsten Hägerstrand’s Time Geography. The paths were differentiated according to whether the individuals had been resident in the neighbourhood in the past or had moved to the area, and whether they wanted to stay or move out in the future. If these retrospective and prospective perspectives are combined, four types emerge: ‘resident and staying’, ‘resident and leaving’, ‘incoming and staying’ and ‘incoming and going’. The bulk of the respondents belonged to the

‘incoming and staying’ type, particularly the students. However, the intention to stay should be interpreted with a degree of reservation as it is not possible to plan far ahead at this stage of life.

In comparison to the British university towns the proportion of students among respondents in the Oststadt neighbourhood is fairly low, 26%. However, over 90% of respondents said that they shared a building with students (usually student flat-shares). Increasing competition between student flat-shares and other groups for housing in the vicinity of the inner-city is perceived strongly. However, students do not dominate in the neighbourhood, neither in terms of numbers nor in their presence or lifestyle. They are rather usually perceived by their neighbours as an enlivening element of the inner-city residential neighbourhood. Housing biographies reveal that a fair proportion of the respondents came to Oststadt as students themselves and are thus understanding of student lifestyles. The Karlsruhe students often live in multi-local life arrangements and spend weekends with their parents or partners. Nonetheless the seasons of the year are much less obvious in Karlsruhe (and in many other German university towns) than in Great Britain as the students remain in their place of study throughout most of their time between terms. The problematic situation in Great Britain whereby students dominate the neighbourhoods and are only present at certain times of the year thus differs from that in the Oststadt area of Karlsruhe. It seems that only competition for the scarce resource of affordable inner-city housing is of great relevance in terms of an equitable distribution of resources.

However, turning to questions of procedural justice and opportunities for participation in the long-term development of the district reveals clear differences between students and other residents: students are only encountered in low-threshold project-like initiatives. The future development of university locations and the ‘studentified’ neighbourhoods will depend decisively on progress in the digitalisation of higher education and its consequences concerning the physical presence of students and lecturers at the university. As yet, the owner of a cafe near the university can appreciate the presence of the students: ‘We should be happy to have the students here, otherwise Karlsruhe would be nothing but a village’.

Keywords

Studentification – time-space-paths – residential market – urban planning – residential area

1 Thema und Fragestellung

Der Beitrag beschäftigt sich mit den raum-zeitlichen Wirkungen, die Studierende auf ein Quartier einer Stadt haben, in dem sie einen großen Anteil der Bevölkerung ausmachen. Bereits in den ersten Hochschulen des Mittelalters unterschieden sich Studierende von der übrigen Stadtbevölkerung in mehrerlei Hinsicht: Sie hatten einen anderen sozialen Status, unterlagen einer eigenen (oft kirchlichen) Gerichtsbarkeit und konzentrierten sich schon früh in bestimmten Vierteln der Stadt, wie z.B. im Quartier

Latin in Paris. Diese räumliche und soziale Segregation zwischen „town and gown“¹, wie diese Trennung traditionell in England genannt wird, war nicht selten Anlass für Konflikte zwischen diesen beiden „verschiedenen Welten“ in der Stadt. Auch wenn sich heute die „Welten“ zwischen Studierenden und den anderen städtischen Einwohnern weitaus weniger unterscheiden als früher, so unterscheidet sich die zeit-räumliche Gestaltung des Alltags zwischen diesen beiden Gruppen immer noch. Neben diesen Unterschieden in der alltäglichen Lebenspraxis leben Studierende oft nur für die Zeit ihres Studiums an den Hochschulstandorten, sodass sie meist temporäre Bewohner/innen einer Stadt sind. Somit unterscheiden sie sich sowohl hinsichtlich ihrer alltäglichen zeit-räumlichen Lebenspraxis als auch hinsichtlich ihrer zeitlich begrenzten Wohndauer markant von der anderen Bevölkerung. Damit ergeben sich verschiedene Anknüpfungspunkte an das Thema Zeitgerechtigkeit.

1.1 Fragestellung und Zielgruppen

Grundsätzlich stellt sich zuerst die Frage, wie stark ein städtisches Quartier von einer sehr spezifischen Gruppe geprägt ist und wie sich das Verhältnis – sowohl in Zahlen als auch im weiteren Sinne – zwischen dieser Gruppe und der anderen Bevölkerung gestaltet. Insbesondere in Großbritannien wird seit Beginn des 20. Jahrhunderts der Einfluss der Studierenden auf die von ihnen bevorzugten Quartiere kritisch als sog. „Studentification“ – in Anlehnung an den Prozess der Gentrification – diskutiert (Smith 2005). Legt man bei der Betrachtung der Raum-Zeit-Gerechtigkeit die beiden Dimensionen der Verteilungs- und Verfahrensgerechtigkeit zugrunde (vgl. Henckel/Kramer in diesem Band), so folgt daraus die Frage, in welchem Umfang dieses Quartier Ressourcen und Gelegenheiten für die Studierenden bereithält (und mit einer normativen Perspektive: bereithalten soll) und inwieweit die Bedarfslagen dieser Gruppe mit denen der anderen Gruppe übereinstimmen oder miteinander konkurrieren. Auch bezüglich der Erreichbarkeiten und der zeit-räumlichen Nutzungen der Ressourcen und Gelegenheiten kann diese Frage bedeutsam sein. So unterscheidet sich das studentische Leben in der Regel nicht nur dadurch vom Leben der Erwerbstätigen, dass der Alltag der Studierenden meist später am Tag beginnt und weiter in den Abend bzw. die Nacht hineinreicht, sondern auch dadurch, dass für Studierende oft andere Ressourcen von Interesse sind (sichere Fahrradwege, große Nähe und nächtliche Erreichbarkeit des ÖPNV) und andere Gelegenheiten intensiver aufgesucht werden (Kneipen, Clubs, alternative Kulturszene usw.) als von der erwerbstätigen Bevölkerung oder von älteren Menschen. Bereits hier wird deutlich, dass es beim Zusammenleben dieser beiden Gruppen zu zeit-räumlichen Nutzungskonflikten hinsichtlich der alltäglichen Lebenspraxis kommen kann. Da in Großbritannien mittlerweile mehrere Studien zur Studentification durchgeführt wurden (z. B. Smith 2005; Hubbard 2009), wird in diesem Beitrag der Frage nachgegangen, ob ähnliche Phänomene in deutschen Universitätsstädten, wie z. B. in Karlsruhe, zu beobachten sind.

1 „gown“ verweist auf den langen schwarzen Umhang, den Studenten zusammen mit einer Haube/Mütze trugen. Diese Kleidung diente zum einen dem Schutz vor Kälte in den unbeheizten Gemäuern, zum anderen war sie aber auch gänzlich untauglich für jegliche körperliche Arbeit und wies so auf den akademischen Stand und seine Abgrenzung zu den anderen Bürgern hin.

Die Tatsache, dass Studierende einerseits als Gruppe Quartiere und deren zeit-räumliche Strukturen gestalten (im Sinne der Strukturierungstheorie von Giddens (1997) und der Handlungstheorie von Werlen (2000)), andererseits als Individuen jedoch oft nur wenige Jahre in diesem Quartier leben, wirkt sich auf den Aspekt der Verfahrensgerechtigkeit aus. Studierende sind zwar als Gruppe in einem studentisch geprägten Quartier oft über einen sehr langen Zeitraum eine feste Konstante und zeit-räumlich sehr wirkungsvoll, die einzelne Person verweilt jedoch an dieser „biografischen Durchgangsstation“² nur für eine kurze Zeit und nimmt vermutlich seltener am sozialen und politischen Leben des Stadtteils bzw. an den Entscheidungsprozessen zur Gestaltung der Stadt teil. Die Partizipation an derlei Verfahren ist oft ein Prozess, der länger andauert als die Studierenden überhaupt vor Ort sind, und zudem ist die Motivation, sich an solch einem Verfahren zu beteiligen, gering, wenn die eigene biografische Perspektive noch so offen ist, wie es bei Studierenden der Fall ist. Dies trifft grundsätzlich auf temporär anwesende Personen zu, wie zum Beispiel temporäre Migranten/innen (vgl. Imani/Pfaffenbach in diesem Band), wobei die starke Konzentration der Studierenden in bestimmten Quartieren der Stadt den Effekt besonders verstärkt.

Die studentische Bevölkerung zeichnet sich jedoch nicht nur durch die o.g. zeit-räumlichen Besonderheiten aus, sondern sie wird aufgrund der steigenden Studierendenzahlen auch immer größer. Vor allem in der englischsprachigen Literatur (z. B. Smith 2005) wird seit einiger Zeit von einer regelrechten „Studentification“ gesprochen. Smith (2005) bezeichnet eine Studentification als „the distinct social, economical and physical transformations within university towns, which are associated with the seasonal in-migration of higher education students“ (Smith 2005: 74). Hubbard bezeichnet die Studentification sogar als „process by which specific neighbourhoods become dominated by student residential occupation“ (Hubbard 2009: 1905). Bisher wurde dieser Prozess vor allem im angelsächsischen Raum diskutiert, wohingegen im deutschsprachigen Raum in erster Linie die Effekte der studentischen Nachfrage auf den Wohnungsmarkt im Vordergrund standen (Glatter/Hackenberg/Wolff 2014; Schmied 2012). In diesem Beitrag soll nur kurz auf die grundsätzliche Diskussion der Studentification und die Abgrenzung zur Gentrification eingegangen werden. Es stehen vielmehr Fragen im Vordergrund, die das Themenfeld „Studierende im Quartier / Folgen der Studentification“ im Vergleich zur angelsächsischen Situation und in Bezug zur Zeitgerechtigkeit anhand des gewählten Beispiels der Karlsruher Oststadt betreffen.

Dabei werden die beiden unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen und ihr raumrelevantes Handeln betrachtet und die potenziellen Nutzungskonflikte beleuchtet:

2 Es darf allerdings nicht außer Acht gelassen werden, dass manche Studierende an diesen Orten eine Familie gründen und nicht wenige den Wunsch haben, auch langfristig zu bleiben. Für ein entsprechendes Wohnungs- und Arbeitsplatzangebot zu sorgen, sollte auch zu den Aufgaben einer Kommune zählen.

- 1 Zum einen gilt das Augenmerk den *studentischen Akteuren*, die sich in einer spezifischen biografischen Situation befinden und eine temporär anwesende Gruppe darstellen. Sie selbst erwerben an diesem Standort ihre Hochschulabschlüsse, entwickeln als junge Erwachsene in diesem Quartier raumrelevante Aktivitäten und sind aktive Nutzer ihres raum-zeitlichen Umfelds. Zudem prägen sie als Gruppe das Quartier, das für sie selbst allerdings oft nur eine Zwischenstation darstellt. Die beiden wichtigsten Aspekte sind die gesteigerte Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt und ihr Einfluss auf die Gestaltung des Alltags in den jeweiligen Nachbarschaften.

Es stellt sich im Sinne der Raum-Zeit-Gerechtigkeit die Frage, wie ihre spezifischen Ansprüche an ein Quartier aussehen und inwiefern sie im Sinne einer Verteilungsgerechtigkeit optimalen Zugang zu den für sie relevanten Ressourcen und Gelegenheiten haben. Dabei stehen die Ressource Wohnen und die Gelegenheiten der alltäglichen Infrastruktur im Vordergrund.

- 2 Zum anderen richtet sich der Blick auf die *kontinuierliche Bewohnerschaft* des Quartiers, die mit den ständig fluktuierenden studentischen Nachbarn und Mitbewohnern lebt, deren Alltag meist anders zeit-räumlich strukturiert ist und die in der Regel eine weitaus langfristige Perspektive auf das Quartier und seine Entwicklung hat. Auch für diese Gruppe stellt sich die Frage nach der Zeitgerechtigkeit sowohl im Sinne der Verteilungsgerechtigkeit (hinsichtlich Ressourcen und Gelegenheiten) als auch hinsichtlich der Verfahrensgerechtigkeit, da sie von der langfristigen Gestaltung des Quartiers stärker betroffen ist als die Studierenden.
- 3 An die Frage nach den *potenziellen Nutzungskonflikten* schließt eine Reihe von Hypothesen an, die sich aus der aktuellen angelsächsischen Diskussion der „Studentification“ ergeben und die in vielerlei Hinsicht die zeit-räumliche Ausprägungen betreffen: z. B. die Hypothesen, dass die abendlichen und nächtlichen Aktivitäten der Studierenden mit dem Ruhebedürfnis der Anwohner konfliktieren würden; dass die Gastronomie- und Kneipenszene zu Problemen bezüglich der Sicherheit und der Sauberkeit des Quartiers führe; dass die studentische Nachfrage und der damit verbundene Druck auf den Wohnungsmarkt für die Bewohner problematisch sei; dass die starke Saisonalität des studentischen Lebens für Verwerfungen Sorge usw. So stellt sich die Frage, ob tatsächlich unterschiedliche Wohn- und Lebensstile zwischen Studierenden und ihrer Umgebung erkennbar sind und ob die verschiedenen Gruppen das Quartierleben unterschiedlich wahrnehmen. Dabei steht die Frage nach der Balance einer Raum-Zeit-Gerechtigkeit zwischen den beiden Nutzergruppen im Vordergrund: Für welche Bewohner/innen ist ein Quartier „raum-zeit-gerecht“ und für welche weshalb nicht?

1.2 Untersuchungsort und Untersuchungsdesign

Als erste Annäherung an die Frage, ob es Formen der Studentification mit angelsächsischen Ausprägungen auch in Deutschland gibt, wurde eine Studie in dem Karlsruher Stadtteil Oststadt durchgeführt (vgl. Abbildung 1).³ Das ausgewählte Quartier wurde Ende des 19. Jahrhunderts erschlossen und zeichnet sich durch eine dichte gründerzeitliche Blockrandbebauung, zahlreiche kleine Geschäfte, Handwerksbetriebe und Dienstleister sowie eine lebendige kulturelle und gastronomische Szene aus. Nach einer umfassenden Sanierung im Rahmen eines Landessanierungsprogramms und des Bund-Länder-Programms Soziale Stadt im Zeitraum von 2000–2010 erfuhr der Stadtteil eine spürbare Aufwertung (Stadt Karlsruhe 2010 und 2011), und ein Blick auf den Mietspiegel zeigt, dass die Preise im Vergleich zu denen der Gesamtstadt zwar etwas höher sind (ca. 13 €/qm im Vergleich zur gesamten Stadt Karlsruhe 10,50 €/qm (immowelt 2016)), aber weitaus nicht zu den höchsten Werten in der Stadt zählen. Die Oststadt gilt als ein besonders beliebtes Wohngebiet für Studierende und Mitarbeiter des unmittelbar angrenzenden Karlsruher Instituts für Technologie (KIT, früher Universität Karlsruhe (TH)), denn die Einrichtungen des Campus sind sowohl zu Fuß als auch mit dem Fahrrad in nur wenigen Minuten erreichbar.

Die relativ junge und eher männliche Bevölkerung (aufgrund der technischen Ausrichtung der Hochschule) ist deutlich an der Bevölkerungspyramide der Oststadt im Vergleich zur Karlsruher Gesamtbevölkerung zu erkennen (vgl. Abbildung 2). In der Oststadt leben 67% aller Menschen in Einpersonenhaushalten (54% in ganz Karlsruhe) (Stadt Karlsruhe 2016: 51). Unterscheidet man die Einpersonenhaushalte weiter nach Alter, so sind in der Oststadt 51% dieser Personen in Einpersonenhaushalten unter 30 Jahre alt (31% in ganz Karlsruhe), und nur 14% sind 60 Jahre alt und älter (27% in ganz Karlsruhe) (Stadt Karlsruhe 2016: 54). Diese beiden Werte stellen im Vergleich zu den anderen Stadtteilen in Karlsruhe jeweils den höchsten bzw. niedrigsten Wert dar. Sie weisen sehr deutlich auf die studentische bzw. universitär geprägte Bevölkerung in der Karlsruher Oststadt hin und führten zu der Entscheidung, diesen Stadtteil als Untersuchungsgebiet für die Fragestellung auszuwählen, inwieweit Studierende als temporäre Bewohner/innen ein Quartier beeinflussen und inwieweit Aspekte der Raum-Zeit-Gerechtigkeit davon betroffen sind.

3 Bezieht man die insgesamt über 42.000 Studierenden in Karlsruhe auf die knapp 300.000 Einwohner der Stadt (=14,3%, Daten aus dem Jahr 2014/15), so kann der Karlsruher Wohnungsmarkt als „von Studierenden geprägt“ bezeichnet werden (nach Glatter/Hackenberg/Wolff 2014: 389). Neben den Studierenden sind auf dem Wohnungsmarkt in Karlsruhe darüber hinaus auch die Mitarbeiter/innen der acht Hochschulen wichtige Akteure. Allein am Karlsruher Institut für Technologie (KIT) sind knapp 10.000 Personen beschäftigt und an den anderen Hochschulen sind rd. 2.000 Mitarbeiter/innen tätig. Nicht alle Studierenden und Mitarbeiter/innen wohnen in Karlsruhe oder suchen dort eine Wohnung, doch frühere Befragungen unter KIT-Studierenden und -Beschäftigten zeigten, dass beide Gruppen in dem Stadtteil Oststadt überproportional vertreten sind (Kramer 2015) und dort auch als Wohnungssuchende sehr aktiv sind.

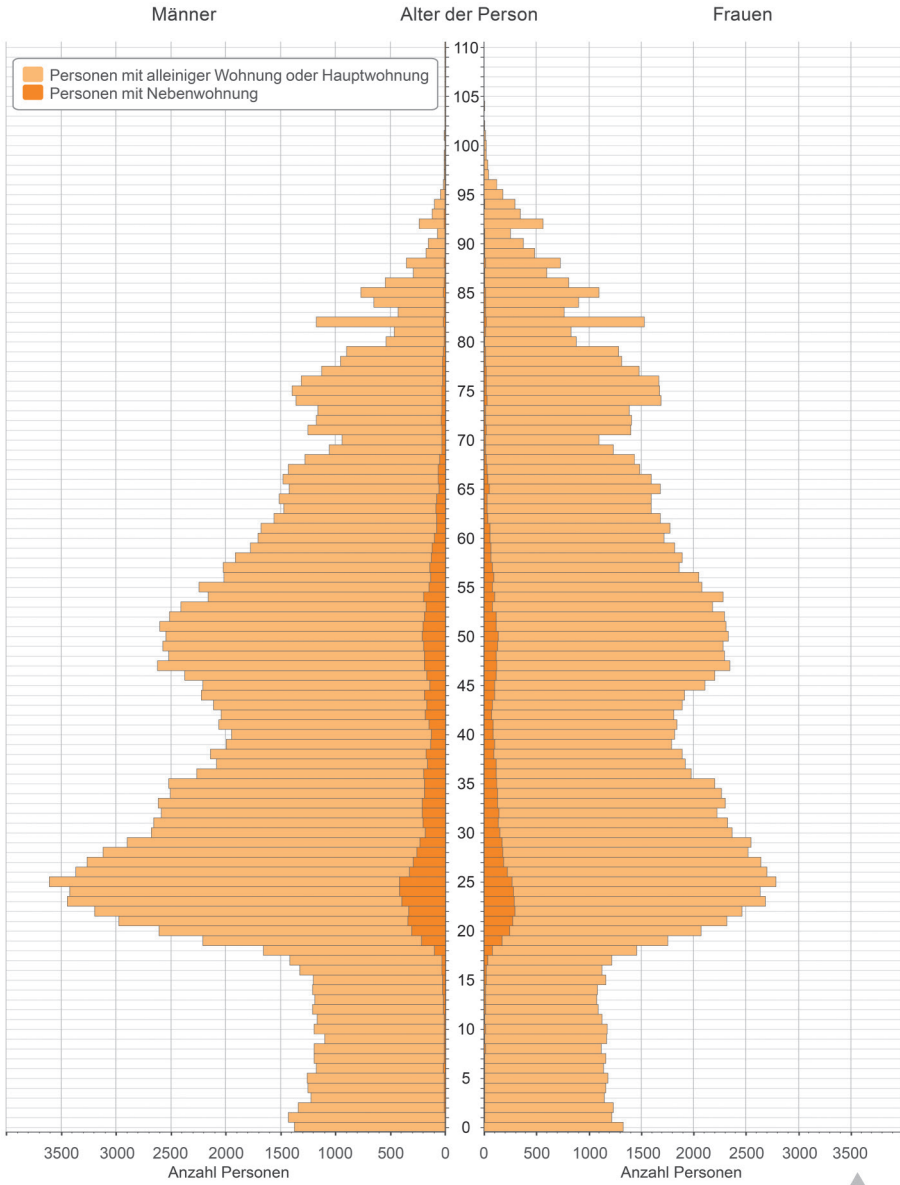


Abb. 1: Untersuchungsgebiet in der Oststadt in Karlsruhe / Quelle: Stadt Karlsruhe 2011: 18: Foto: Roland Fränkle, Presse- und Informationsamt Karlsruhe

Im Rahmen des Projekts „Studentification in Deutschland“ wurden im Frühjahr 2016 in der Karlsruher Oststadt Erhebungen von den Studierenden des Instituts für Geographie und Geoökologie des KIT und Schülerinnen und Schülern „Hector-Seminars“⁴ in Form von Kartierungen und verschiedenen Arten von Befragungen zu den Themen Wohndauer, Multilokalität, Zufriedenheit mit verschiedenen Aspekten der Wohnung und der Wohnumgebung, Einfluss von Studierenden auf das städtische Leben, Umzugsabsichten usw. durchgeführt. Insgesamt wurden 3.000 Fragebögen mit einem frankierten Rückumschlag in dem Quartier nach dem Zufallsprinzip verteilt (in jeden zweiten Briefkasten geworfen), von denen 616 ausgefüllt zurückgesandt wurden (Rücklaufquote: 20,5%). Dieser Datensatz bildet den Kern der hier vorliegenden Analyse. Zudem wurden insgesamt zehn umfangreiche leitfadengestützte Interviews mit Expert/innen durchgeführt, wie z. B. einem Immobilienmakler, den Betreibern des örtlichen Supermarkts und einem Mitglied des Bürgervereins. Die Schüler/innen führten außerdem insgesamt 18 leitfadengestützte Interviews mit Passant/innen und Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen sowie mit Leitern und Leiterinnen von Geschäften in der Oststadt durch. Ergebnisse aus diesen qualitativen Interviews gehen ebenfalls in diesen Beitrag ein. Da in jüngerer Zeit am Institut für Geographie und Geoökologie in Karlsruhe zahlreiche Abschlussarbeiten zum studentischen Leben in Karlsruhe, zu sozialen Netzwerken und zu Wohnwünschen der Studierenden durchgeführt wurden, werden im Folgenden auch Ergebnisse dieser Arbeiten für die Beantwortung der Fragestellung genutzt.

4 Siehe Danksagung am Ende des Beitrags.

Karlsruher Bevölkerung am 31.12.2015 nach Geschlecht und Wohnungsstatus



Bevölkerung im Karlsruher Stadtteil Oststadt am 31.12.2015 nach Geschlecht und Wohnungsstatus

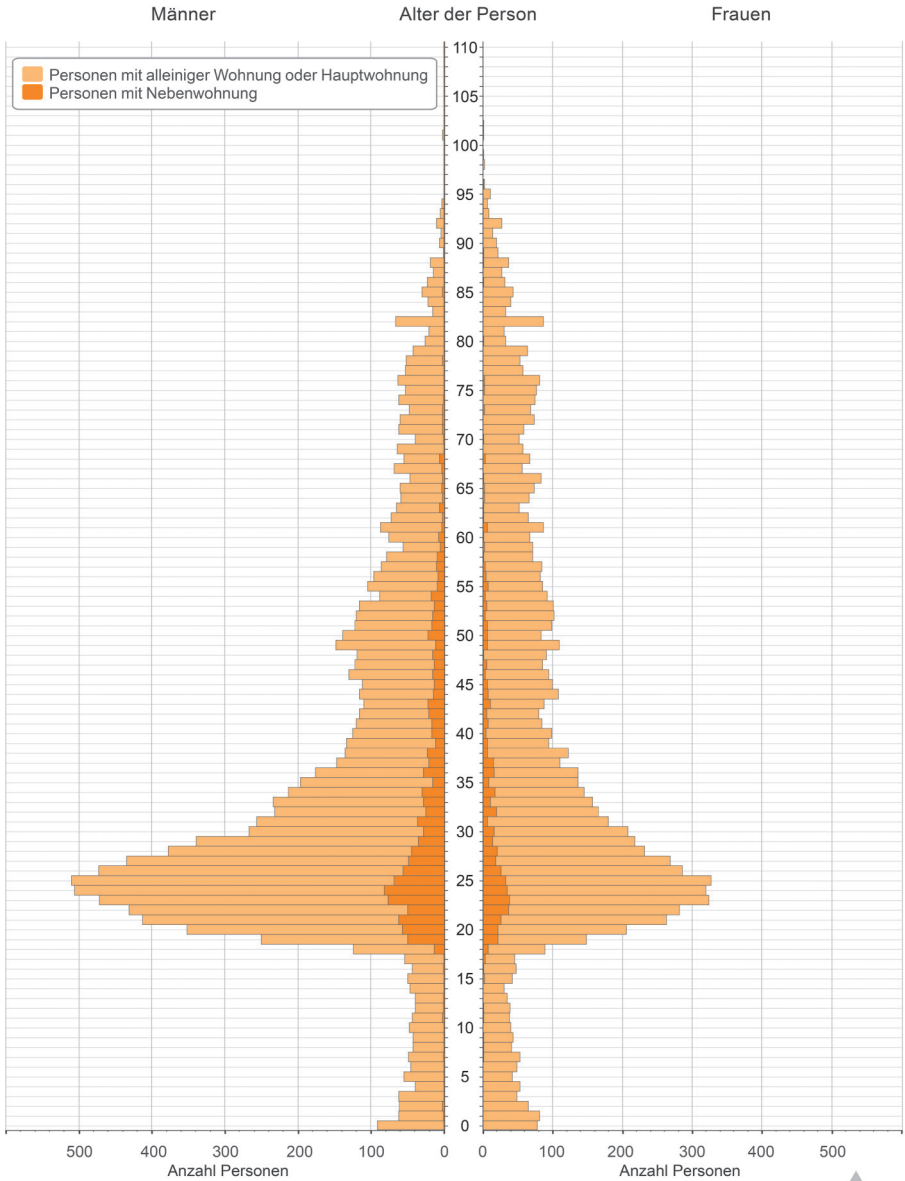


Abb. 2.: Bevölkerungspyramiden für Karlsruhe (links) und die Oststadt (rechts) am 31.12.2015 /
 Quelle: Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung (2017)

2 Literaturüberblick zum Thema „Studierende in städtischen Quartieren / Studentification“

In Großbritannien werden seit mehr als zehn Jahren unter dem Begriff der Studentification der zunehmende Kontrast zwischen „town and gown“ und die damit verbundenen räumlichen und sozialen Prozesse diskutiert (z. B. Smith 2002, 2005; Smith/Holt 2007). Häufig wird die Studentification in einem engen Zusammenhang mit dem Prozess der Gentrification gesehen (ausführlicher dazu siehe Buckenberger 2015), nicht zuletzt deshalb, weil Studierende als sog. Pioniere in einem frühen Stadium der Gentrification eine wichtige Akteursgruppe dieses Prozesses darstellen (Fassmann 2004: 119). Diese Form der Stadterneuerung läuft in ihrer „klassischen Form“ als „doppelter Invasions- und Sukzessionszyklus“ ab (ders.: 119), in dessen Verlauf Pioniere Stadtviertel mit niedrigem baulichen Standard und niedrigen Mieten entdecken, ihn mit geringen finanziellen Mitteln und viel Kreativität aufwerten, private Investoren dann beginnen, die Gebäude zu sanieren und schließlich die Pioniere und die ursprünglich dort lebende Bevölkerung von gut verdienenden „Gentrifiern“ verdrängt werden. Auf die mittlerweile sehr ausführliche Diskussion zur Gentrification, ihre Ursachen und die Frage danach, ob dieses Konzept noch zeitgemäß sei, kann an dieser Stelle nicht genauer eingegangen werden. Es kann jedoch festgestellt werden, dass dieser bauliche Aufwertungsprozess eine soziale Entmischung zur Folge hat und die Kommodifizierung des Stadtraums durch die in der Regel privaten Investoren mit Blick auf eine sozial gerechte und raum-zeit-gerechte Stadt kritisch betrachtet werden muss.

Die ersten Arbeiten zur Studentification in Leeds stammen von Smith (2002, 2005), der das Auftreten von regelrechten „student ghettos“ im Zuge der Bildungsexpansion im britischen Hochschulwesen in den 1990er Jahren beobachtet (Smith 2005: 78). Er wirft die Frage auf, inwieweit Studentification als „gentrification factory“ (2005) bezeichnet werden könne. Dabei unterscheidet er vier Dimensionen der Studentification: die ökonomische, soziale, kulturelle und physisch-materielle Dimension.⁵ Auf diese Dimensionen und die daraus resultierenden Einflüsse der Studentification auf ein städtisches Quartier soll im Folgenden kurz eingegangen werden (Smith 2005: 75 f.). Die ökonomische Dimension bezieht sich in erster Linie auf die Steigerung und Inflation der Preise auf dem Immobilien- und Wohnungsmarkt, der sich dahingehend verändert, dass größere Wohneinheiten (zuvor von Familien bewohnt) von Investoren in kleinere Einheiten umgewandelt werden (sog. HMOs (houses in multiple occupation)), die auf die spezifisch studentische Nachfrage zugeschnitten werden. In der Folge verändert sich auch die soziale Zusammensetzung im Quartier: An die Stelle von eingesehener und dauerhaft dort wohnender Bevölkerung tritt eine junge „Übergangsbewölkerung“, vorwiegend der Mittelschicht zugehörig und allein lebend. Diese Segregation hat kulturelle Folgen, da sich immer mehr junge Menschen mit einem bestimmten Lebensstil und spezifischen Konsumgewohnheiten in einem Gebiet konzentrieren und dort wiederum eine passende kulturelle und ökonomische Infrastruktur entsteht. Die baulich-materiellen Folgen werden als ambivalent beschrieben, denn zum einen kann es zu einer Aufwertung im Zuge der Umstrukturierung der Häuser zu

⁵ Die kulturelle Dimension, die auf Kultur, Lebensstile und Konsumpraktiken fokussiert, besitzt weniger baulich-räumliche Ausprägungen als die anderen Dimensionen, sodass sie in diesem Beitrag nicht ausdrücklich berücksichtigt wird.

kleineren Wohneinheiten kommen, zum anderen können jedoch auch Verfallserscheinungen auftreten, da die nur temporär anwesenden Studierenden auf einem bedrängten Wohnungsmarkt (z. B. in einem sehr beliebten Viertel) auch bereit sind, geringere Standards in der Wohnqualität in Kauf zu nehmen. Smith (2005) betont als wesentlichen Unterschied zur Gentrification, dass die nur während des Semesters anwesenden Studierenden hier nicht wie Gentrifier zu Eigentümern der Wohnungen werden, sondern die Immobilie von den meist privaten Besitzern (Investoren, Grundbesitzern) angeboten und bereitgestellt wird (ders.: 76 f.). Dennoch sind Studierende in diesem Prozess zentrale Akteure, da sie durch ihre spezifische Nachfrage und ihr (elterliches) finanzielles Potenzial diesen Markt ankurbeln.

Das Phänomen der Studentification wurde nicht zuletzt deshalb vorwiegend an britischen Hochschulstandorten so intensiv untersucht, da sich hier besonders deutliche zeit-räumliche Auswirkungen zeigen, wie eine starke semesterbezogene Saisonalität des Alltags sowie eine hohe räumliche Konzentration und Dominanz dieser Gruppe.⁶ Smith (o. J.) stellte die negativen Auswirkungen der Studentification in nachfolgender Tabelle zusammen, die von der Autorin um Aspekte der Raum-Zeit-Gerechtigkeit erweitert wurde. Sie soll als Folie für die Hypothesen und Fragestellungen dienen, vor deren Hintergrund im Folgenden die Situation der Karlsruher Oststadt überprüft wird. Der Vergleich zwischen der britischen und der deutschen Situation hinsichtlich der Folgen einer Studentification in städtischen Quartieren ist allerdings nur begrenzt möglich. Die zahlreichen in Tabelle 1 aufgelisteten negativen Folgen treten in ihrer extremen Ausprägung in Großbritannien auf, da dort das studentische Leben zum einen extrem saisonal abläuft (d. h. ein überwiegender Teil der Studierenden verlässt während der vorlesungsfreien Zeit den Semesterwohnsitz) und zum anderen die Anteile der Studierenden in den Quartieren mit bis zu 80% außerordentlich hoch sind (Schmied 2012: 31). Sowohl der zeitliche als auch der räumliche Effekt dieses Phänomens ist in Deutschland wesentlich schwächer ausgeprägt, was bei der Betrachtung der deutschen Situation von vorneherein berücksichtigt werden muss. Daher dient die nachfolgende Tabelle mit ihren Ergänzungen um Komponenten der Zeitgerechtigkeit eher als heuristisches Instrument denn als tatsächliches Szenario für die deutsche Situation.

Die hier beschriebenen negativen Folgen einer Studentification haben in zahlreichen britischen Städten dazu geführt, dass soziale Bewegungen und Gemeinschaften mittlerweile auf die kommunalen politischen Entscheidungsträger dahingehend Druck ausüben, dieses Phänomen im politischen Diskurs und im Planungsprozess zu berücksichtigen und mit den Mitteln der Politik zu steuern (z. B. Kontrolle von Bau und Nutzung von Wohnheimen, nächtliche Öffnungszeiten von Einrichtungen usw.). Hier ist die ausdrückliche Forderung nach einer angemessenen Verfahrensgerechtigkeit

6 Darauf deuten zwei Zitate aus Zeitungen hin, die zeigen, dass die Studentification bereits in der Öffentlichkeit als massives Problem diskutiert wird: „Pubs have been converted into theme bars, which often shut during the summer months when students have returned to their homes. Fast-food takeaways and off-licences selling cheap alcohol dominate the shopping streets” (The Observer, 21/07/2002). „They come along with their strange ways, they move in, they take over, and there goes the neighbourhood. That student’s for you. So great are the numbers in our expanding university system that they profoundly alter the residential areas where they congregate” (The Independent, 06/09/2003) (zit. nach Smith (o. J.)).

Baulich räumliche Umwelt betreffend	Ökonomisch	Sozial
Umbau von Häusern in studentische Wohnheime (Ressourcen für temporäre Bewohner)	Anstieg der Preise für Wohnraum (ökonomisch selektiver Zugang zu Ressourcen)	Zunahme von unsozialem Verhalten (Lärm, Vandalismus) vor allem in Ruhezeiten der anderen Bewohner
Bau von Unterkünften für Studierende, die nicht dem Charakter des Quartiers entsprechen (Ressourcen für temporäre Bewohner, ohne Beteiligungsverfahren)	Veränderung des Einzelhandels und des Vergnügsangebots (spezifisches Angebot von Gelegenheiten für temporäre Bewohner)	Zunahme der Kriminalität (ausgehend von den temporären Bewohnern)
Geringere Qualität des Wohnungsbestands, da die abwesenden Besitzer nicht investieren	Saisonale Beschäftigung (in Geschäften, Kneipen)	Zunahme des Drucks auf Dienstleister (Überwachung, Reinigung, Straßen, Planung) (spezifischer Bedarf an Ressourcen)
Temporär schwankende Zunahme der Bevölkerungsdichte	Nachfrage nach privat vermietetem Wohnraum	Abnahme der Nachfrage nach Gesundheits- und Bildungseinrichtungen (v. a. Schulen) (spezifische Reduktion von Gelegenheiten)
Zunahme der Verschmutzung		Verdrängung der sesshaften Bevölkerung (Segregation als räumliche Ungleichheit)
Zunahme des Parkens auf der Straße (raum-zeitlich selektive Aneignung des öffentlichen Raums)		Zunahme des Wettbewerbs um privat vermieteten Wohnraum (sozial selektiver Zugang zu Ressourcen)

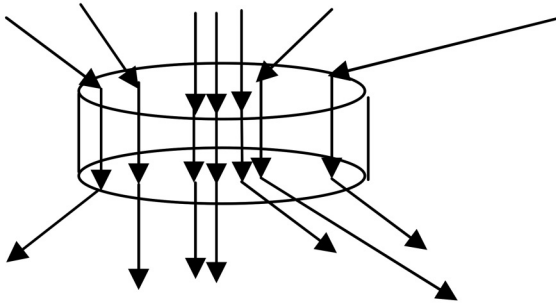
Tab. 1: Folgen einer Studentification in einem städtischen Quartier in Großbritannien (nach Smith o. J.) – verändert im Hinblick auf eine zeitgerechte Stadt (in roter Schrift) / Quelle: nach Smith (o. J.): 3, eigene Übersetzung, Veränderungen und Hervorhebungen durch die Autorin

wahrzunehmen. Während die baulich-räumlichen und die ökonomischen Folgen der Studentification die Verteilungsgerechtigkeit von Ressourcen (wie z. B. Wohnraum oder Ruhezeiten) betreffen, so werden bei den sozialen Folgen auch Aspekte der Verfahrensgerechtigkeit tangiert (vgl. Henckel/Kramer in diesem Band). Die wenigen Vergleiche mit anderen Ländern deuten darauf hin, dass es sehr unterschiedliche nationale und regionale Ausprägungen dieses Prozesses der Studentification gibt. So wurde z. B. in Nordirland und in Italien festgestellt, dass Studierende weitaus häufiger als in Großbritannien aus den umliegenden Regionen stammen und täglich zur Hochschule pendeln, was auch auf die Situation in Deutschland und speziell in Karlsruhe zutrifft (Smith 2005: 89 f.). Somit kann davon ausgegangen werden, dass der für Großbritannien beschriebene Prozess der Studentification wohl eine sehr spezifisch britische Situation darstellt.

In Deutschland wurde vor allem bisher der Einfluss des studentischen Wohnens auf den Wohnungsmarkt vor dem Hintergrund der stetig steigenden Studierendenzahlen diskutiert (Glatter/Hackenberg/Wolff 2014; Schmied 2012). Glatter, Hackenberg und Wolff unterscheiden dabei unterschiedliche Wohnformen und weisen auf die Saisonalität und Fluktuation der studentischen Mieter hin (2014: 393). Die besonderen Wohnpräferenzen der Studierenden – Campusnähe, in Altbauquartieren in der Nähe der Innenstadt, mit guter Erreichbarkeit der Hochschule und in Quartieren mit dem Image eines „Studentenviertels“ – können zu einer hohen Konzentration von Studierenden in bestimmten Vierteln führen, wie z. B. in der Leipziger Südstadt mit einem Anteil von 32% Studierenden und der Dresdner Äußeren Neustadt mit einem Anteil von 30% an der Wohnbevölkerung (dies.: 392). Auch wenn diese Zahlen noch nicht auf eine wirkliche Dominanz dieser Gruppe in dem jeweiligen Stadtteil hindeuten und deutlich unter denen in Großbritannien liegen, so weist die typische Infrastruktur auf eine „Kultur der Gegenwart“ (Schmied 2012: 31) hin, in der zahlreiche „temporäre(n) Bewohner zugleich nur wenig Interesse für die zukünftige Entwicklung zeigen“ (Glatter/Hackenberg/Wolff 2014: 395). Diese Feststellung entspricht unseren Überlegungen zu einer möglichen Kluft in der zeit-räumlichen Verfahrensgerechtigkeit, d. h. dass die temporären Bewohner/innen in einem Quartier im Alltag als politische Akteure handeln (z. B. als Wähler/innen), ohne über die Geschehnisse gut informiert zu sein, ohne in den Beteiligungsverfahren aktiv zu sein und ohne die Auswirkungen ihres Handelns zu erleben. Auf diesen Aspekt wird in Kapitel 4 zu den Implikationen für eine raum-zeit-gerechte Stadtplanung näher eingegangen.

3 Zeiträumliche Gestaltung der Lebensverhältnisse im Quartier

Die spezifische zeit-räumliche Perspektive auf das Quartier und seine Bewohner/innen erfordert einen Zugang, der mithilfe der Time Geography nach Hägerstrand (1970) und seinen Zeitpfaden gut visualisiert werden kann. Da ein besonderes Augenmerk auf das Aufeinandertreffen von temporären und dauerhaft dort lebenden Personen gelegt wird, kann man das Zusammentreffen der Zeitpfade dieser beiden Gruppen im Quartier folgendermaßen darstellen:



Typ I
Ansässig
Bleiben

Typ II
Ansässig
Gehen

Typ III
Kommen
Bleiben

Typ IV
Kommen
Gehen

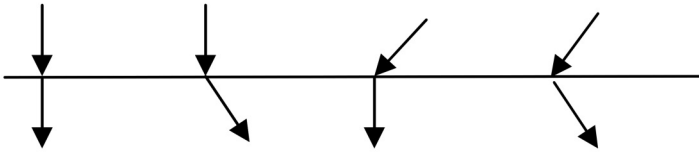


Abb. 3: Zeit-Raum-Pfade im Quartier und daraus abgeleitete Typen von Zeit-Raum-Pfaden der Bewohner/innen. / Quelle: Eigener Entwurf

Im Quartier – d. h. im dargestellten Zylinder – befindet sich die dort ansässige Bevölkerung, die entweder auch in der Zukunft dort bleiben wird (Typ I: beide Pfeile senkrecht) oder die das Quartier verlassen wird, was in den nach schräg unten gerichteten Pfeilen dargestellt ist (Typ II). In das Quartier wandern Personen ein (Pfeile von schräg oben). Diese Zuwanderer bringen ihrerseits Erfahrungen, Gewohnheiten, Lebensstile, materielle Güter und vieles mehr in das Quartier ein. Mit diesen Erfahrungen, die als „Gepäck“ ihrer bisherigen Biografie zu verstehen sind, verändern und gestalten sie ihre aktuelle Umgebung, verbleiben entweder dauerhaft (Typ III) oder verlassen sie wieder (Typ IV). Es stellt sich dabei die Frage, inwieweit zugezogene und/oder temporäre Bewohner/innen andere Wahrnehmungen bezüglich des Zugangs zu Ressourcen und Gelegenheiten haben, ob sich dahingehend Unterschiede in der Ausprägung raumbezogener Identität (Weichhart 1990) zeigen und ob sich Umzugs- oder Wegzugsabsichten in der Beurteilung der o. g. Aspekte des Quartiers niederschlagen. Die handelnden Menschen werden im Sinne der Strukturationstheorie nach

Giddens als Akteure verstanden, die sowohl den städtischen Raum gestalten als auch im Rahmen der vorhandenen Strukturen (die von früheren Akteuren gestaltet wurden) handeln.

Mithilfe der Fallstudie Karlsruhe Oststadt sollen nun die folgenden Lebensbereiche und Themen unter den Aspekten der Zeitgerechtigkeit für Studierende und dauerhafte Bewohner/innen näher beleuchtet werden, wobei nach den o.g. Raum-Zeit-Typen der Bewohner/innen und nach Studierenden und der anderen Bevölkerung unterschieden wird:

- > Baulich-räumliche Umwelt betreffend: Anteile der Studierenden im Wohnhaus, Zufriedenheit mit der Bausubstanz und der Wohnqualität
- > Ökonomisch: Einschätzung der Wohnungspreise, Ausrichtung der Infrastruktur auf Studierende, Nutzung dieser Infrastruktur
- > Sozial: Regionale/quartiersbezogene Identität in der Nachbarschaft, Sicherheit, Lärm, Sauberkeit im Quartier

3.1 Bevölkerungsstruktur in der Karlsruher Oststadt

In einem ersten Schritt sollen die 616 Befragten der schriftlichen Erhebung näher beschrieben werden, da ihre Antworten den Kern der empirischen Auswertungen darstellen. Von den Befragten sind 55% erwerbstätig, 26% sind Studierende, 13% sind Rentner/innen (12% sind 65 Jahre und älter) und die restlichen Anteile verteilen sich auf Hausfrauen/-männer, Arbeitssuchende und andere. Damit leben zum einen deutlich weniger Rentner/innen in der Oststadt als in der Gesamtstadt und umgekehrt leben wesentlich mehr Studierende in diesem Stadtteil, als es ihrem Anteil an der Bevölkerung der Gesamtstadt entspricht (vgl. auch Fußnote 3).⁷ Im Vergleich zu den studentifizierten Quartieren in Großbritannien, wo Studierende zwischen 70% und 80% der Bevölkerung ausmachen (Schmied 2012: 31), ist dies natürlich ein relativ geringer Anteil, aber er erreicht in diesem Stadtteil eine Quote, der zufolge man nach Glatter, Hackenberg und Wolff (2014: 389) den Wohnungsmarkt als „von Studierenden abhängig“ bezeichnen kann. Die in der Oststadt wohnenden Studierenden kommen zu 37% aus weiter entfernten Kreisen in Baden-Württemberg, zu 37% aus anderen deutschen Bundesländern, nur zu 11% aus dem näheren Umland (Landkreis Karlsruhe und direkt angrenzende Kreise) und auch nur zu 11% aus einem anderen Stadtteil Karlsruhes. Dagegen haben die Erwerbstätigen und die restlichen Befragten zu 31% bzw. zu 42% vor ihrem Zuzug in die Oststadt in einem anderen Stadtteil in Karlsruhe gelebt, sodass sie über einen innerstädtischen Umzug in diesen Stadtteil gelangt sind und vermutlich schon mehr mit der Stadt Karlsruhe vertraut sind.

⁷ Die Anteile in der Stichprobe entsprechen weitgehend denen der Stadtteilbevölkerung lt. Stadtstatistik: in der Oststadt sind 14,9% der Einwohner 65 Jahre und älter, wohingegen dieser Anteil in der gesamten Stadt Karlsruhe 19,7% ausmacht (Stadt Karlsruhe 2010).

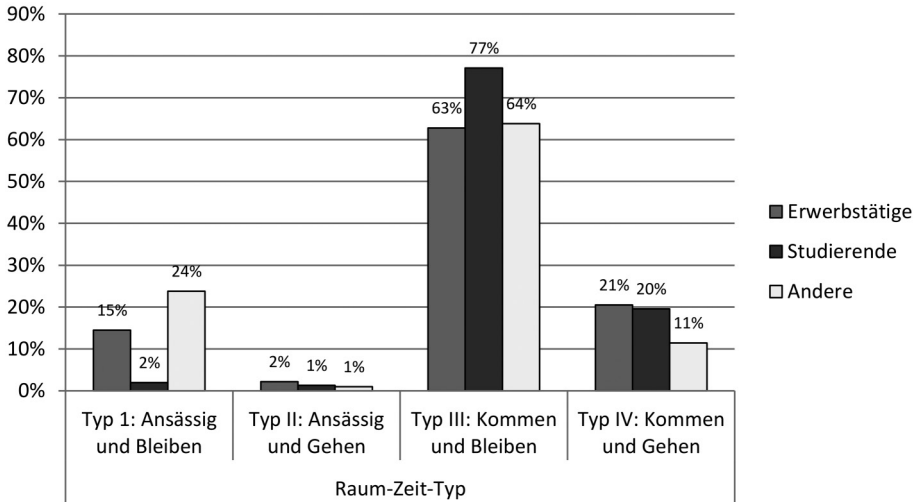


Abb. 4: Raum-Zeit-Typen der Befragten in der Karlsruher Oststadt nach Erwerbstätigen, Studierenden und anderen Befragten / Quelle: Eigener Entwurf

Unterscheidet man die vier oben genannten Raum-Zeit-Typen, so zählen insgesamt 13% zum Typ I (Ansässig und Bleiben), 2% zum Typ II (Ansässig und Gehen), 67% zum Typ III (Kommen und Bleiben) und 19% zum Typ IV (Kommen und Gehen). Diese Raumtypen wurden über die beiden Fragen/Antworten „Seit wann wohnen Sie in Karlsruhe? Seit meiner Geburt oder anderer Zeitpunkt“ und „Wo möchten Sie gerne in näherer Zukunft wohnen? Ich möchte gerne in der Oststadt wohnen bleiben oder an einem anderen Ort wohnen“ operationalisiert. Wie in Abbildung 4 zu erkennen ist, sind unter den Studierenden sogar die höchsten Anteile des Typs III vertreten, die nach Karlsruhe bzw. in die Oststadt zugezogen sind und in der näheren Zukunft auch hier bleiben wollen. Auch wenn aus Großbritannien keine direkt vergleichbaren Befragungen bekannt sind, so kann man doch bereits an dieser Stelle feststellen, dass das studentische Wohnen in Karlsruhe nicht nur weniger segregiert ist, sondern dass Studierende sich als dauerhafte und perspektivisch auch als zukünftige Bewohner/innen ihrer Quartiere sehen. Erwartungsgemäß streben die gebürtigen Karlsruher am seltensten einen Wegzug aus der Oststadt an, während 19% der Befragten (und damit 22% der Zugezogenen) in näherer Zukunft gerne an einem anderen Ort wohnen möchten.

Neben den Raum-Zeit-Typen, die Aussagen über den Zuzug und die Zukunftspläne erlauben, ist für die Entstehung einer Ortsbindung und damit der Bereitschaft, Verantwortung in Form einer Beteiligung an Planungsverfahren zu übernehmen (im Sinne einer Verfahrensgerechtigkeit), auch von Bedeutung, ob das gesamte Alltagsleben an dem jeweiligen Ort stattfindet oder ob es auf mehrere Orte verteilt ist, d. h. ob man residenziell multilokal lebt. Daher wurde gefragt, ob man neben dieser Wohnung regelmäßig eine oder weitere Wohnungen (z. B. bei den Eltern, beim Partner oder eine eigene Ferienwohnung) nutzt und wie oft man sich in dieser Wohnung aufhält. Insgesamt

samt leben immerhin 30% der Befragten residenziell multilokal, aber nur 20% der Erwerbstätigen und 18% der anderen Bevölkerung, jedoch 59% der Studierenden. Die Aufenthalte an anderen Orten sind meist Aufenthalte bei Eltern oder Partner/in und finden bei immerhin 29% der Befragten mindestens einmal in der Woche statt, bei 19% mindestens alle 14 Tage, bei 33% mindestens einmal im Monat und bei 18% seltener. Aus einer anderen Befragung von KIT-Studierenden (Kramer 2015) ist bekannt, dass im Laufe des Studiums der Lebensmittelpunkt zunehmend an den Hochschulstandort rückt und die Häufigkeit und Dauer der Aufenthalte am früheren Standort / im Elternhaus abnehmen. Dennoch kann davon ausgegangen werden, dass auch das soziale und kulturelle Engagement der Studierenden, die in der Oststadt leben, häufig noch in den Vereinen und Einrichtungen des früheren Wohnstandorts stattfindet. Darauf deutet auch hin, dass nur ca. 17% der Studierenden auf die Frage, welchem ihrer Wohnorte sie sich besonders verbunden fühlen, die Oststadt nennen. Weitaus häufiger (zu 83%) fühlen sie sich einem anderen Ort verbunden, meist dem Ort, an dem sie aufgewachsen sind (Reischl/Popke 2016b: 20 f.).

3.2 Studentification – die baulich-räumliche Umwelt betreffend

Die Umgestaltung des Immobilienbestandes für Studierende und die Dominanz dieser Gruppe auf dem Wohnungsmarkt stellt den zentralen Aspekt der Studentification dar. In Großbritannien wird vor allem von der Umwidmung von Einfamilienhäusern in Häuser für Wohngemeinschaften (WGs) berichtet. Auch in der Oststadt trifft man Studierende am häufigsten in einer WG an. 69% der Befragten leben in einer WG mit Freunden oder anderen Personen, wobei 39% der befragten WG-Bewohner/innen in einer 3-Zimmer-WG, 23% in einer 2-Zimmer-WG und 18% in einer 4-Zimmer-WG leben. 23% der befragten Studierenden wohnen mit dem Partner/der Partnerin und 17% leben alleine in der Oststadt. Die WG ist in der Oststadt in den Altbauten aus der Gründerzeit mit relativ großen Wohnungszuschnitten gut zu realisieren: 38% aller Wohnungen sind 3-Zimmer-Wohnungen, 23% 2-Zimmer-, 18% 4-Zimmer-Wohnungen und 12% der Wohnungen sind noch größer (ohne Bad, Toilette und Küche). Diese Wohnungsgrößen sind jedoch nicht nur für WGs interessant, sondern auch für Familien mit Kindern, die in der Oststadt mit 9,7% an allen Haushalten gegenüber 23,5% in ganz Karlsruhe deutlich unterrepräsentiert sind (Stadt Karlsruhe 2010: 56).

Auch wenn bei einem Studierendenanteil von insgesamt 26% im Quartier noch nicht von einer mit Großbritannien vergleichbaren Dominanz gesprochen werden kann, so leben 92% der Befragten gemeinsam mit Studierenden in einem Haus. Ein Blick auf die Anteile der studentischen Wohnparteien im Haus zeigt, dass Studierende in 69% der Fälle nur eine Partei und in 22% zwei Parteien im Haus ausmachen (Ausnahme Wohnheime der Studierenden), sodass zwar fast überall Studierende mit Nicht-Studierenden in einem Haus leben, sie aber innerhalb der Häuser keine dominante Gruppe sind.

Die Konkurrenz der Studierenden im Wettbewerb mit anderen (ökonomisch schwächeren Parteien) um die begehrten campus- und innenstadtnahen Wohnungen wird im Prozess der Studentification als besonders problematisch beschrieben. In Großbritannien werden die Eigentümer, die Familienhäuser zu sog. HMOs (houses in multiple

occupation) umwandeln und sie anschließend mit geringeren Investitionen und mit deutlich höheren Gewinnen an studentische WGs vermieten, als zentrale Akteure und Treiber der Studentification angesehen. Auch wenn in der Karlsruher Oststadt mit sehr wenigen Einfamilienhäusern und vielen Häusern mit 8-12 Parteien ein ganz anderer Baubestand anzutreffen ist als in den Quartieren der Studentification in Großbritannien, so deutet das Zitat einer Immobilienmaklerin auf eben diese Konkurrenz hin, die vor allem mit dem Zustand der Wohnungen erklärt wird: „Gerade wenn ich einen Erstbezug habe, da möchten meistens die Vermieter nicht so gerne an Studenten vermieten, sondern wirklich jetzt, wenn es bisschen renovierungsbedürftig ist. So, wo man dann sagt ‚Das können sie selber streichen‘. Beim Erstbezug nimmt man dann doch lieber ein Pärchen oder eine Familie“ (Immobilienmaklerin, zit. nach Elsässer/Schorp 2016). Da es in der Oststadt jedoch nur sehr wenige Erstbezüge gibt (nur nach Sanierungsmaßnahmen), kann man davon ausgehen, dass es für viele Vermieter durchaus attraktiv ist, an Studierende aufgrund von deren geringeren Ansprüchen und der höheren möglichen Einzelmiete pro Zimmer zu vermieten. So wird ein Verdrängungsprozess von Familien in Gang gesetzt. Die insgesamt angespannte Situation auf dem Wohnungsmarkt wird auch von einer älteren Passantin thematisiert, die dahingehend ein Handeln der Stadt fordert: „Dann sollte die Stadt für euch mehr Wohnraum schaffen, also des ist ja ne Sauerei! Nehmen tun sie (euch) schon, aber einen Wohnraum, den schaffen sie net. Also mir tun die Kerle und Mädels leid, wo dann kommen und müssen rumrennen wie verrückt, dass sie überhaupt e' Wohnung kriegen. Also das ist nicht gut für die Stadt“ (Passantin, Hartstrang/Bartelt 2016a: 1 f.).

Wenn man die Zufriedenheit der unterschiedlichen Befragungsgruppen mit den Eigenschaften ihrer Wohnung / ihres Hauses vergleicht, so zeigen sich zwischen Studierenden und der anderen Bevölkerung insofern Unterschiede, dass mehr Studierende mit der Ausstattung ihrer Wohnung unzufrieden sind (24% eher nicht zufrieden oder ganz und gar unzufrieden gegenüber 16% der anderen Bevölkerung) und auch etwas größere Anteile mit der Bausubstanz der Wohnung / des Hauses unzufrieden sind (37% der Studierenden gegenüber 33% der anderen Bevölkerung), was auf die o. g. etwas geringere Qualität der Bausubstanz für studentisches Wohnen hindeuten könnte. Auch all diejenigen, die planen, wieder die Oststadt zu verlassen (Raum-Zeit-Typen II und IV) sind insgesamt weniger zufrieden mit ihrer Wohnsituation. Auf die Frage, was man gerne an dem eigenen Wohnhaus verändern möchte, werden zahlreiche Sanierungsmaßnahmen genannt. Dabei nennen Studierende zu über 85% jedoch genauso wie Erwerbstätige oder Hausfrauen/-männer Wünsche und sind an einem guten Zustand der Wohnung bzw. des Gebäudes interessiert. Dennoch scheinen die Studierenden die Wohnung in ihrem aktuellen Zustand weitgehend zu akzeptieren, vermutlich in dem Wissen über die Preissteigerung, die mit einer Renovierung oder Sanierung verbunden wäre. Somit lässt sich die These, dass Studierende eher bereit sind, eine schlechtere Qualität des Wohnraums zu akzeptieren, hier insofern bestätigen, als sie mehrheitlich keinen baldigen Umzug anstreben. Sie sprechen diese Defizite bzgl. der Qualität des Wohnraums jedoch aus. Nur Rentner/innen melden deutlich seltener Renovierungsbedarf an als die anderen Bewohner/innen (nur 57%), was daran liegen könnte, dass sie die nachfolgenden Mieterhöhungen oder die damit verbundenen Mühen – einen Auszug – fürchten, oder aber dass sie tatsächlich mit ihrer Wohnsituation zufriedener sind.

Mit der Lage ihrer Wohnung in der Oststadt sind Studierende noch zufriedener, als dies für die gleichermaßen sehr zufriedenen anderen Bewohner/innen gilt: 84 % sind damit sehr zufrieden (73 % der anderen Bevölkerung), was erneut die herausragende Bedeutung der Lage in Hochschulnähe für die Attraktivität des Quartiers herausstellt.

In der Literatur wird immer wieder die temporär sehr schwankende und belastende Parksituation in studentifizierten Gebieten betont. In dem Gründerzeitviertel Oststadt ist zwar die Parksituation mit nur sehr wenigen Parkflächen auch problematisch, wird jedoch weniger durch die Studierenden beeinflusst, als dies an anderen Hochschulstandorten der Fall ist. Die Lage der Hochschulen in der Innenstadt, die Fahrradfreundlichkeit der Stadt und die günstigen Studi-Tickets ermöglichen es den Studierenden, weitgehend ohne Auto auszukommen. 41 % der Studierenden nutzen nie ein Auto und weitere 25 % seltener als einmal pro Monat. Die nichtstudentischen Bewohner/innen nutzen dagegen zu 27 % das Auto täglich vs. 1 % der Studierenden. Daher ist für 71 % der Erstgenannten die Parksituation sehr wichtig oder wichtig, was nur auf 50 % der Studierenden zutrifft. Die Zufriedenheit mit der Parksituation ist bei beiden Gruppen mit rund 40 % relativ gering, was das grundsätzlich begrenzte Angebot an Parkplätzen in der Oststadt widerspiegelt. Für dieses Problem sind jedoch die Studierenden weitaus weniger verantwortlich als die übrige Bevölkerung.

3.3 Ökonomische Aspekte der Studentification

Dass sich die Wohnungspreise in der Oststadt in den vergangenen Jahren verändert haben, konnte vor allem in den Gesprächen mit Experten bestätigt werden. Eine Maklerin beschreibt, dass der Druck auf den Immobilienmarkt in der Oststadt stark zugenommen habe: „Die Preise steigen immer weiter, die explodieren regelrecht, auch im Verkauf“, was sogar aus Sicht der Expertin so nicht zu erwarten gewesen sei: „... dass wir auch nicht damit gerechnet haben, dass es sich so trendy zum trendigen Viertel entwickeln wird, mit eigenem Zentrum, eigenem Bäcker, eigener Reinigung“ (beide Zitate: Immobilienmaklerin, Elsässer/Schorp 2016a). Von den Befragten selbst wird die Oststadt zu 42 % als ein teures Wohnviertel angesehen, wobei dies eher von Studierenden (53 %) als von den anderen Oststadtbewohnern und -bewohnerinnen (36 %) wahrgenommen wird. Besonders diejenigen, die die Oststadt wieder verlassen wollen (Raum-Zeit-Typen II und IV) empfinden zu 58 % die Oststadt als teuer im Gegensatz zu den Raum-Zeit-Typen I und III, die dieser Aussage nur zu 38 % zustimmen. Insofern kann man vermuten, dass u. a. der Preisdruck (entstanden durch die gestiegene Nachfrage) Überlegungen zum zukünftigen Verlassen des Quartiers aufkommen lässt.

Ein anderer Makler schätzt die Gruppe der Studierenden als Nachfrager auf ca. ein Drittel, sodass sie seines Erachtens neben den Berufstätigen eine sehr starke Nachfragergruppe darstellen. Er sieht in dem neu entstehenden City Park, der an die Oststadt angrenzt, und dem dortigen Angebot „Student living“ mit voll ausgestatteten Wohnungen (Bett, Fernseher, Hausmeisterservice usw.) eine wichtige Entwicklungsmöglichkeit, die zu einer Entlastung in der Oststadt beitragen könnte. Insofern kann von einem spürbaren Einfluss der Studierenden auf den Karlsruher Wohnungsmarkt gesprochen werden.

Studierende beeinflussen nicht nur den Wohnungsmarkt in der Karlsruher Oststadt, sondern auch das Angebot an Geschäften, Restaurants und Ähnlichem. Die meisten Angebote richten sich zwar nicht ausschließlich an Studierende, jedoch sind sie es, die bestimmte Geschäfte und Kneipen sehr intensiv nutzen. So geben Studierende in der Befragung zu 63% an, diejenigen Orte, die als typisch studentisch bezeichnet werden, sehr gerne oder gerne aufzusuchen. Dies trifft jedoch auch auf 47% der anderen Befragten zu, sodass deutlich wird, dass die Ressourcen und Gelegenheiten dieses Stadtteils durchaus attraktiv für die andere Bevölkerung sind. In den Interviews mit Passant/innen wurde erwähnt, dass Gastronomie und Geschäfte in KIT-Nähe sehr von Studierenden geprägt seien: „in der ganzen Gegend rund um das Durlacher Tor (sei) alles auf Studenten ausgerichtet“ (Hartstrang/Bartelt 2016b: 41), wobei dieser Bereich administrativ nicht mehr zur Oststadt zählt, auch wenn er häufig ihr zugeordnet wird.

Auf die Frage „Wo trifft man in der Oststadt besonders oft Studierende an?“ wurde von allen Befragten der REWE City Markt am häufigsten genannt, nicht zuletzt, da Studierende vorwiegend zu Fuß oder mit dem Fahrrad zum Einkaufen gelangen (dieser Supermarkt erhält mit Abstand die meisten Nennungen, oft mit dem Zusatz „abends und nachts“). Darüber hinaus werden von den Befragten mehrere Restaurants und Kneipen, Döner-Läden und die Eisdiele, ein Fahrradladen, ein Fitnessstudio oder der „Straßenraum insgesamt“ genannt. Unter den Geschäften, die von den Befragten in der Oststadt in den zurückliegenden zwei Wochen aufgesucht worden waren, nahm der von der Fläche her eher kleine REWE City Markt eine herausragende Stellung ein. Studierende kauften im Durchschnitt 3,6-mal dort ein, dann folgen mit Werten von 3,0, 2,6 und 2,3 erst verschiedene Bäckereien, die bei den Nicht-Studierenden etwas höhere Werte erreichten. Doch auch sie besuchten den REWE City Markt im Mittel 3,3-mal in den zurückliegenden zwei Wochen. In dem Expertengespräch mit der Marktleiterin und dem Bezirksmanager (Reischl/Popke 2016) wurde deutlich, dass sich die Verantwortlichen durchaus an dem spezifischen Bedarf der Studierenden orientieren. So bieten sie kleinere Größen und Verpackungen an, da die Kunden nicht mit dem Auto vorfahren können, und sie sind ab dem späten Nachmittag bereit, rasch die Regale aufzufüllen, wenn die Studierenden nach den Veranstaltungen zum Einkaufen kommen. Hinsichtlich der Nachfrage unterscheiden sie zwei sehr unterschiedliche Trends: zum einen den Einkauf für die schnelle Versorgung (Pizza, Fertiggerichte u. Ä.) und zum anderen den Einkauf für das Essen mit Genuss, Zeit und frischen Bio-Produkten. Eine gewisse „Semester-Saisonalität“ bzgl. der erstgenannten Produktpalette wird bei den Verantwortlichen durchaus wahrgenommen, doch sind in dem REWE City Markt auch andere temporäre Effekte, wie z. B. Schulferien, zu erkennen.

Die meisten genannten Einrichtungen sind gleichermaßen für Studierende wie für die anderen Bewohner attraktiv und unterliegen nicht in dem Maße der Saisonalität, wie dies für Großbritannien beschrieben wird. Dies liegt zum einen daran, dass immerhin rund drei Viertel der Oststadt-Bewohner/innen nicht zu den Studierenden zählen, zum anderen auch daran, dass in Karlsruhe deutlich mehr als die Hälfte der Studierenden in der vorlesungsfreien Zeit in der Semesterwohnung verbleibt (Kramer 2015: 185). Hinsichtlich des Bedarfs und der Nutzung der quartierseigenen Ressourcen und Gelegenheiten unterscheiden sich weder die Studierenden noch die anderen Bewohner/innen oder die Zeit-Raum-Typen wesentlich voneinander, was vermutlich darin be-

gründet liegt, dass berufstätige Personen und Studierende zahlreiche Einkaufs- und Nutzungsmuster gemein haben. Ein Vergleich mit Familien mit kleinen Kindern dagegen – die in der Oststadt eher unterdurchschnittlich vertreten sind – würde vermutlich größere Raum-Zeit-Ungleichheiten und eventuell -Ungerechtigkeiten zeigen.

3.4 Soziale Aspekte der Studentification

Einer der wichtigsten Aspekte, der unter dem Stichwort Studentification diskutiert wird, ist der Einfluss auf das soziale Leben, wenn es heißt, dass die Studentification für das Ende des Quartierlebens („and there goes the neighbourhood“, The Independent, 06/09/2003, zit. nach Smith (o.J.)) verantwortlich sei. Auch in der Diskussion zu einer raum-zeit-gerechten Stadt spielen soziale Aspekte eine große Rolle (vgl. Beiträge von Weber/Henckel und Rinderspacher in diesem Band). Sie werden in diesem Beitrag besonders im Hinblick auf das Zugehörigkeitsgefühl zum Quartier und die regionale Identität diskutiert, da davon ausgegangen werden kann, dass diese Zugehörigkeit auch zu einer erhöhten Bereitschaft zum sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Engagement für das Wohnumfeld führt. Weiterhin sollen Themenbereiche wie Sicherheit, Lärm und Sauberkeit im Quartier aus den unterschiedlichen Perspektiven der Befragten näher betrachtet werden, da sie häufig als Indikatoren für eine gute bzw. eine problematische Nachbarschaft gelten. Zudem werden sie bei Smith (vgl. Tabelle 1 in diesem Beitrag) immer wieder als Indikatoren für eine Studentification genannt.

Bei der Frage nach der allgemeinen Verbundenheit mit einem Ort zeigt sich, dass sich Studierende eher ihrem Heimatort als ihrem aktuellen Wohnort im Karlsruher Stadtteil Oststadt verbunden fühlen. Der etwas „schwächeren“ Aussage „Ich fühle mich in der Oststadt zuhause“ stimmten 51% der Studierenden voll und ganz und 37% eher zu (Summe 88%), unter den anderen Befragten waren es 58% und 33% (Summe 91%), so dass hier durchaus auch bei den Studierenden von einem Zugehörigkeitsgefühl zur Oststadt gesprochen werden kann. Erneut sind die beiden Zeittypen II und IV, die die Oststadt in den kommenden fünf Jahren verlassen möchten, diejenigen, die dieser Aussage weniger stark zustimmen: Nur 32% bejahen diese Aussage voll und ganz und 39% stimmen eher zu (Summe 71%). Das persönliche Sich-Kennen (Zustimmung zu der Aussage „In der Oststadt kennt man sich einfach“) trifft erwartungsgemäß mit 22% auf die Studierenden etwas weniger zu als auf die andere Bevölkerung mit 36%. Die Zeittypen II und IV stimmen mit 16% dieser Aussage deutlich seltener zu. Insofern ist zwar bei Studierenden ein etwas schwächer ausgeprägtes Zugehörigkeitsgefühl zum Quartier zu erkennen als bei den anderen Befragten, die Unterschiede zwischen denjenigen mit und ohne Umzugsabsichten sind jedoch deutlich größer. Diese Ergebnisse deuten darauf hin, dass es nicht, wie in Großbritannien, zu einer „Okkupation“ des Quartiers durch fremde Studierende kommt, die sich nicht mit dem Quartier identifizieren, sondern dass auch die Studierenden ihr jetziges Wohnquartier als ihr „Zuhause“ ansehen.

Die in der Literatur am häufigsten beschriebenen negativen Effekte einer Studentification beziehen sich auf das intensive und laute Nachtleben der Studierenden und die sichtbaren Folgen in Form von Verschmutzung oder Verwahrlosung des öffentlichen Raums. In der quantitativen Befragung der Oststadt wurden diese Aspekte anhand

von einigen Aussagen erfragt, denen man zustimmen oder die man ablehnen konnte. Dabei stimmten 74% der Befragten der Aussage „Die Oststadt ist ein ruhiges Wohnviertel“ zu, wobei die Studierenden dies mit 78% noch etwas deutlicher bejahten als die anderen Befragten mit 73% bzw. als diejenigen mit Wegzugsplänen (69%). In der Aussage „Die Oststadt ist durch die Studierenden zu einem lauterem Wohnviertel geworden“ wurde sowohl ein zeitlicher Prozess als auch eine Verantwortlichkeit für den Lärm vorgegeben. Ihr stimmten immerhin 29% der Nicht-Studierenden und 18% der Studierenden zu. Betrachtet man die unterschiedlichen Raum-Zeit-Typen, so fällt jedoch auf, dass die Ansässigen dieser Aussage in höherem Maße zugestimmt haben: Raum-Zeit-Typ I (der weiterhin bleiben möchte) stimmt ihr zu 37% zu und unter den 10 Befragten des Raum-Zeit-Typs II (der wegziehen möchte) sind 9 der Ansicht, dass die Oststadt durch die Studierenden zu einem lauterem Wohnviertel geworden sei. Der Aussage „Ich fühle mich in meiner Wohnumgebung in der Oststadt sicher“ stimmen insgesamt 89% der Befragten zu (95% der Studierenden), wobei die Ansässigen etwas niedrigere Werte aufweisen. Insgesamt wird jedoch in der Oststadt die Sicherheit, der eine sehr hohe Wichtigkeit zugeschrieben wird, sehr gut bewertet. Die Aussage „Die Oststadt ist ein sauberes Wohnviertel“ wird von insgesamt 76% der Befragten bejaht, jedoch sind auch hier Unterschiede zwischen Studierenden (82%), der anderen Bevölkerung (74%) und den Ansässigen (Raum-Zeit-Typ I und II) mit 66% Zustimmung erkennbar. Es wird hier deutlich, dass in der Karlsruher Oststadt keinerlei ernste Anzeichen einer Verwahrlosung des Quartiers wahrgenommen werden. Für die eingesessenen Karlsruher und Oststädtler, die nur noch 15% der Befragten ausmachen, sind die Veränderungen jedoch wohl etwas stärker spürbar als für die anderen Befragten. Die „zugezogenen“ Oststädtler kamen mehrheitlich im Alter von 20 bis 29 Jahren in dieses Quartier – vielleicht selbst als Studierende – und sind vermutlich deshalb diesem studentischen Lebensstil gegenüber etwas aufgeschlossener.

In den qualitativen Interviews wird das Zusammenleben mit Studierenden meist als unproblematisch beschrieben. Eine ältere Oststadt-Bewohnerin formuliert es so: „Und das sind ja junge Leute. Warum sollten die nicht auch mal eine Party machen? Das gehört zum Leben! Man kann ja nicht immer nur studieren und arbeiten und das Leben läuft an einem vorbei.“ Oder eine junge Mutter meint: „Das Miteinander funktioniert ganz gut ... (Die Studierenden) melden sich, wenn sie mal Party machen. Die übertreiben es nicht unter der Woche und am Wochenende ist mir das auch mal egal“ (Hartstrang/Bartelt 2016: 32f). Ein Pensionär formuliert seine Haltung zu dem Thema sehr prägnant: „Ich finde, es ist nicht laut. Ich bin ja auch hier nicht am Waldrand und will die Rehe beobachten“ (Reisch/Popke 2016b: 7).

Das unproblematische Zusammenleben wird von den Befragten z. T. auch auf die Ausrichtung des KITs auf technische Fächer zurückgeführt: diese Studierenden seien „tendenziell eher ruhig“ (Reisch/Popke 2016c: 34). Insofern kann bezüglich des sozialen Lebens nicht von größeren Konflikten ausgegangen werden, was vermutlich zum einen damit zusammenhängt, dass Studierende keine Mehrheit in der Oststadt darstellen und zum anderen wohl darauf zurückzuführen ist, dass die Befragten oft selbst einmal Studierende waren (was nicht selten mit etwas Sentimentalität erwähnt wurde) und aus diesem Grund Verständnis für das studentische Leben aufbringen.

Baulich-räumliche Umwelt betreffend	Ökonomisch	Sozial
<i>Umbau von Häusern in studentische Wohnheime (Ressourcen für temporäre Bewohner)</i>	Anstieg der Preise für Wohnraum (ökonomisch selektiver Zugang zu Ressourcen)	Zunahme von unsozialem Verhalten (Lärm, Vandalismus) vor allem in Ruhezeiten der anderen Bewohner
<i>Bau von Unterkünften für Studierende, die nicht dem Charakter des Quartiers entsprechen (Ressourcen für temporäre Bewohner, ohne Beteiligungsverfahren)</i>	Veränderung des Einzelhandels und des Vergnügungsangebots (spezifisches Angebot von-Gelegenheiten für temporäre Bewohner)	Zunahme der Kriminalität (ausgehend von den temporären Bewohnern)
Geringere Qualität des Wohnungsbestands, da die abwesenden Besitzer nicht investieren	<i>Saisonale Beschäftigung (in Geschäften, Kneipen)</i>	Zunahme des Drucks auf Dienstleister (Überwachung, Reinigung, Straßen, Planung) (spezifischer Bedarf an Ressourcen)
<i>Temporär schwankende Zunahme der Bevölkerungsdichte</i>	Nachfrage nach privat vermietetem Wohnraum	Abnahme der Nachfrage nach Gesundheits- und Bildungseinrichtungen (v.a. Schulen) (spezifische Reduktion von Gelegenheiten)
Zunahme der Verschmutzung		Verdrängung der sesshaften Bevölkerung (Segregation als räumliche Ungleichheit)
<i>Zunahme des Parken auf der Straße (raum-zeitlich selektive Aneignung des öffentlichen Raums)</i>		Zunahme des Wettbewerbs um privat vermieteten Wohnraum (sozial selektiver Zugang zu Ressourcen)

Tab. 2: Folgen einer Studentification in der Karlsruher Oststadt. Zu beobachten: grau unterlegt; nicht zu beobachten: kursiv; Aspekte der zeitgerechten Stadt: rote Schrift /Quelle: Nach Smith (o. J.): 3, eigene Übersetzung, Veränderungen und Hervorhebungen durch die Autorin

Bewertet man vor dem Hintergrund der oben besprochenen empirischen Untersuchungen den Prozess der Studentification in der Karlsruher Oststadt, so sind nur wenige der von Smith benannten negativen Folgen zu erkennen. Sie betreffen in erster Linie den Preisanstieg und den Wettbewerb um Wohnraum, bei dem vor allem Familien mit den studentischen Wohngemeinschaften um den begehrten innenstadt- und hochschulnahen Wohnraum konkurrieren (grau unterlegt). Obwohl diese beiden Gruppen sowohl in Großbritannien als auch in Karlsruhe miteinander konkurrieren, können die meisten Phänomene, die Smith für die angelsächsischen studentischen Quartiere feststellt, für die Karlsruher Oststadt *nicht* bestätigt werden (sie sind in der Tabelle *kursiv* dargestellt).

4 Zeit-räumliche Wirkungen der Studierenden im städtischen Quartier: Implikationen für eine raum-zeit-gerechte Stadtplanung

Die empirischen Ergebnisse des Fallbeispiels der Karlsruher Oststadt zeigen, dass Studierende in einem hochschulnahen Quartier auch dann eine deutlich sichtbare Gruppe darstellen, wenn sie nur ca. ein Viertel der Wohnbevölkerung ausmachen. Sie sind als Gruppe eine Konstante (eine „stehende Welle“), während ihre Anwesenheit aus der individuellen Perspektive als kurze Lebensphase und biografische Durchgangsstation angesehen wird. Im Vergleich zu dem in Großbritannien derzeit intensiv diskutierten Phänomen der Studentification sind die raum-zeitlichen Effekte der Studierenden im Quartier sowohl in Deutschland als auch in diesem Fallbeispiel schon allein aufgrund der relativ niedrigeren Anteile der Studierenden in den einzelnen Quartieren deutlich geringer.

Wenn man diese Prozesse unter dem Aspekt einer Raum-Zeit-Gerechtigkeit betrachtet, so fällt auf, dass die temporäre Bevölkerung der Studierenden vor allem beim „Kampf“ um die oft knappe Ressource Wohnraum am stärksten mit anderen Bevölkerungsgruppen konkurriert. Auch wenn in der Karlsruher Oststadt nicht – wie in Großbritannien – Einfamilienhäuser in großer Zahl in studentische WGs umgewandelt werden, so ist auch in Karlsruhe die Konkurrenz zwischen diesen temporären Bewohnern und den Familien erkennbar. Eine sozialräumliche Segregation findet nicht statt, denn in nahezu jedem Haus wohnt (auch) eine studentische WG. Die in Großbritannien thematisierte starke Saisonalität des gesamten studentischen Lebens, der Infrastruktur und der anderen „Gelegenheiten“ (als eine Dimension der Verteilungsgerechtigkeit) ist in der Karlsruher Oststadt schon allein deshalb nicht wahrzunehmen, weil viele Studierende auch während der vorlesungsfreien Zeit in ihren Semesterwohnungen bleiben, selbst wenn sie immer wieder Wochenenden bei ihren Eltern oder an anderen Orten verbringen. Die bei Studierenden beliebten Einkaufs- und Ausgehangebote im Quartier werden gleichermaßen von anderen Bewohnern und Bewohnerinnen genutzt, sodass es zwar spezifische Produkt- oder Dienstleistungs-Formate etwas häufiger gibt als anderswo, dieses Angebot jedoch nicht nur für die Studierenden, sondern auch für die Erwerbstätigen und Senior/innen attraktiv zu sein scheint.

Mit den gelegentlich nachtaktiven Studierenden arrangiert man sich im Wohnumfeld in der Regel gut, vielleicht, weil man dabei etwas sentimental an die eigene Studienzeit zurückdenkt. Studierenden wird zugeschrieben, dass sie Karlsruhe „lebendig“ machen

und insgesamt dem Image Karlsruhes gut tun, indem sie die „Beamtenstadt“ verjüngen. Auch in den Interviews sind viele der Meinung, dass die Studierenden die Stadt „beleben“, sie sind der Ansicht, ohne sie wäre die „Stadt einfach lange nicht so attraktiv“ und Karlsruhe sei eben eine „junge Studentenstadt“ im Gegensatz den „alten Studentenstädten“ Heidelberg und Freiburg. Oft werden auch nur einzelne Viertel, wie die Oststadt am Durlacher Tor, als „Studentenviertel“ (Hartstrang/Bartelt 2016b: 39) bezeichnet. Die Tatsache, dass alle Hochschulen und auch der große Campus-Süd des KITs im Herzen der Stadt liegen, führt dazu, dass zum einen die Studierenden in Innenstadtnähe Wohnungen suchen und deshalb die Oststadt so begehrt ist, und dass zum anderen Studierende im Stadtbild weitaus präsenter sind als in Städten, in denen die Hochschulen oder Teile des Campus am Stadtrand liegen. Die meisten Befragten beurteilen dies insgesamt als positiv und schätzen den Einfluss der vielen jungen Menschen in der Stadt.

Wenn es eine Gruppe gibt, die die Veränderungen durch eine zunehmende Zahl Studierender kritisch betrachtet und mit der Wohnsituation und dem Wohnumfeld in der Oststadt weniger zufrieden ist, dann sind es all diejenigen, die vorhaben, dieses Quartier in näherer Zukunft zu verlassen. Sie gehören zu den Raum-Zeit-Typen II und IV, wozu 25% der Erwerbstätigen und 21% der Studierenden zählen. Sie planen, nach dem Studium in den Beruf zu wechseln und gehen davon aus, dazu den Wohnort zu wechseln. Sie äußern zudem den Wunsch nach mehr Grün, nach Garten, danach, (wieder) auf dem Land zu leben und ein Eigenheim zu erwerben. Auch wenn die große Mehrheit der Studierenden laut dieser Befragung vorhat, in den kommenden fünf Jahren in der Oststadt wohnen zu bleiben, so kann dies nicht als sichere Prognose für zukünftige Lebensphasen gewertet werden. Die hier genannten Umzugsmotive der wegzugsbereiten Befragten stimmen mit den Ergebnissen einer anderen Erhebung (Weller 2016) weitgehend überein, in der Studierende bei der Frage „Stell dir vor, du bist nach deinem Studium einige Jahre berufstätig. Wie möchtest du dann leben?“ unter verschiedenen fingierten „Immobilienanzeigen“ wählen sollten. Eine deutliche Mehrheit von 54% entschied sich hier für das Angebot: „Hübsches Einfamilienhaus mit schönem Garten u. Garage, im nahen Umland der Stadt, gepflegte Wohngegend, S-Bahn-Anschluss“. Insofern scheint bei vielen jungen Menschen für die Phase der Familiengründung und das „Sich-Niederlassen“ das eher traditionelle „Häuschen im Grünen“ immer noch das Ideal zu sein. Daher ist es gut möglich, dass in einigen Jahren jetzige Raum-Zeit-Typen III, die in die Oststadt gekommen sind und vorerst auch dort bleiben wollen, zum Typus IV werden und die Oststadt verlassen.

Die Frage nach den Veränderungen, die diese junge Gruppe der Studierenden in das Quartier bringt, wird mit weitgehend positiven Attributen beschrieben, sodass vor dem Hintergrund der Diskussion um eine raum-zeit-gerechte Stadt derzeit keine massiven Ungleichheiten oder Ungerechtigkeiten durch diese temporären Bewohner/innen zu entstehen scheinen. Insofern sind nur wenige negative Folgen der Studentification in einem städtischen Quartier – wie in Tabelle 1 beschrieben (nach Smith o. J.) – für Karlsruhe gültig. Das größte Problem scheint die Wohnungsknappheit, zu sein, der m.E. dadurch zu begegnen wäre, dass a) mehr Wohnungen auf den Markt gelangen und/oder b) die Hochschulen, die Kommunen oder andere öffentliche Akteure wieder stärker als Bauträger und Vermieter auf dem Wohnungsmarkt aktiv werden. Insofern wäre eine aktive kommunale Wohnungspolitik die zentrale Stellschraube, um

hinsichtlich dieser knappen Ressource für mehr Raum-Zeit-Gerechtigkeit zwischen den temporär anwesenden Studierenden und den anderen Bewohnern dieses städtischen Quartiers zu sorgen. Die Lebensstile von Studierenden und jungen Erwachsenen bzw. Berufstätigen an einer Hochschule bzw. im quartären Sektor sind in vielerlei Hinsicht so ähnlich, dass es zu weitaus weniger Raum-Zeit-Konflikten in den städtischen Quartieren kommt, als dies früher der Fall war – und in Großbritannien derzeit der Fall zu sein scheint.

Für die Bewohner/innen der Oststadt insgesamt sind derzeit der Bau der Karlsruher U-Bahn, das in der Nachbarschaft entstehende Stadtviertel City-Park und die Erweiterung des KITs am Botanischen Garten die Projekte zur Stadtentwicklung, die am auffälligsten sichtbar sind, beziehungsweise auch kontrovers diskutiert werden. Es werden „Bürgerinitiativen“ und Diskussionsrunden zur Stadtentwicklung wahrgenommen, da eine Beteiligung im Sinne der Verfahrensgerechtigkeit in der Oststadt sehr niedrigschwellig angeboten wird. In den Interviews äußern sich jedoch eher ältere Befragte zu diesen planungsrelevanten Themen, die es begrüßen würden, wenn sich mehr Jüngere einbringen würden. In einem Gespräch mit einem der Leiter des Reallabors 131 (= Oststadt) wurde die Beteiligung der Studierenden thematisiert. Er muss jedoch feststellen, dass sich nur sehr wenige Studierende an den Planungsprozessen direkt beteiligen und dass sie oft über andere Organisationen (z. B. Parteien, Kirche), in denen sie schon länger aktiv sind, in die Planungsarbeit eingebunden werden. Eine Teilnahme von Studierenden in Projekten, Tauschbörsen u. Ä. gelingt eher dann, wenn diese Projekte sich über kürzere Zeiträume erstrecken und in absehbarer Zeit zur Umsetzung gebracht werden können.

Offen bleibt, wie sich das studentische Leben angesichts der zunehmenden Digitalisierung des Studiums weiterentwickeln wird. Wird die Hochschule der Zukunft weiterhin die Präsenz von Studierenden (und Lehrenden) am Hochschulstandort erfordern oder ist die Fernuni Hagen das Zukunftsmodell? Wird es eine raum-zeitliche Entgrenzung des Studiums geben, die das Wohnen vor Ort überflüssig macht? Welche Folgen wird dies auf die studentischen Quartiere, Infrastrukturen und das studentische Leben haben? Werden die Hochschulstandorte dann „zeitgerechter“ oder nicht?

Der Inhaber eines Cafés in der Nähe des KITs hob die Bedeutung der Studierenden für die Stadt folgendermaßen hervor: „Man soll froh sein, dass wir hier die Studenten haben, sonst wäre Karlsruhe nämlich ein Dorf“. Es wird sich weisen, ob Karlsruhe vielleicht in einigen Jahrzehnten wieder zum Dorf wird.

Danksagung an die Studierenden des Instituts für Geographie und Geoökologie des KIT und die Schülerinnen und Schüler des „Hector-Seminars“ im Rahmen des Projekts „Studentification in Deutschland“

Die Erhebungen wurden in Form eines sogenannten „Projektseminars“ mit Studierenden im Winter 2015/16 und im Sommer 2016 durchgeführt. Dieses zweisemestrige Seminar wurde im ersten Semester von Corina Buckenberger und Angelika Hoppe geleitet. Letztere führte es im Sommer 2016 weiter und betreute die Auswertungen

und Abschlussberichte. Darüber hinaus begleitete sie zwei hochbegabte Schülerinnen des „Hector-Seminars“, die sich ebenfalls mit diesem Thema befassten. Ihr sei an dieser Stelle besonders für ihr Engagement gedankt.

Literatur

- Buckenberger, C. (2015): Town and gown – an explorative investigation into the urban fabric of studentification in Karlsruhe, Germany. Lecture during the workshop “Residential environments and people” at the ENHR conference “Housing and Cities in a time of change: are we focusing on People?” from 28.06. until 01.07.2015 in Lissabon.
- Elsässer, D.; Hartmann, J.; Raab, J. (2016): Studentification in der Karlsruher Oststadt. Abschlussbericht des Projektseminars. Unveröffentlicht.
- Elsässer, D.; Schorp N. (2016): Protokoll des Interviews mit einer Immobilienmaklerin vom 13.04.2016. Unveröffentlicht.
- Fassmann, H. (2004): Stadtgeographie I. Allgemeine Stadtgeographie. Braunschweig. = Das Geographische Seminar.
- Giddens, A. (1991): Modernity and self-identity: self and society in the late modern age. Cambridge.
- Glatzer, J.; Hackenberg, K.; Wolff, M. (2014): Zimmer frei? Die Wiederentdeckung der Relevanz des studentischen Wohnens für lokale Wohnungsmärkte. In: Raumforschung und Raumordnung 72 (5), 385-399.
- Hägerstrand, T. (1970): What about people in regional science? In: Papers of the Regional Science Association 24 (1), 7-21.
- Hahne, U.; Stielike, J. M. (2013): Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse. Zum Wandel der Normierung räumlicher Gerechtigkeit in der Bundesrepublik Deutschland und der Europäischen Union. = Ethik und Gesellschaft: Der „spatial turn“ der sozialen Gerechtigkeit 1/2013.
- Hartstrang, J.; Bartelt, A. (2016a): Protokoll des Interviews mit einer Passantin (eigene Erfahrung mit Studenten) vom 12.03.2016. Unveröffentlicht.
- Hartstrang, J.; Bartelt, A. (2016b): Studentification in Karlsruhe. Abschlussbericht der Kooperationsphase. Unveröffentlicht.
- Hubbard, P. (2009): Geographies of studentification and purpose-built student accommodation: Leading separate lives? In: Environment and Planning A 41 (8), 1903-1923.
- Immowelt AG (Hrsg.) (2016): Mietspiegel in Karlsruhe, Baden. <https://www.immowelt.de/immobilienpreise/karlsruhe/mietspiegel> (01.10.2016).
- Kramer, C. (2015): Multilokalität als Kennzeichen des akademischen Lebens: eine empirische Studie unter Studierenden und Mitarbeiter/innen des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT). In: Weichhart, P.; Rumpolt, P.A. (Hrsg.): Mobil und doppelt sesshaft. Studie zur residenziellen Multilokalität. Wien. = Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung 18, 144-175.
- Reischl L.; Popke, K. (2016a): Protokoll des Interviews mit der Marktleiterin des REWE City Marktes Karlsruhe-Oststadt und dem Bezirksmanager vom 06.04.2016. Unveröffentlicht.
- Reischl L.; Popke, K. (2016b): Protokoll des Interviews mit einem Pensionär vom 06.04.2016. Unveröffentlicht.
- Reischl L.; Popke, K. (2016c): Students only – andere müssen draußen bleiben – Studentification auch hier in Karlsruhe? Forschungsarbeit. Abschlussbericht des Projektseminars. Unveröffentlicht.
- Schmied, D. (2012): Hochschulen, Studenten und Stadtentwicklung: Studentification im Vereinigten Königreich. In: Geographische Rundschau 64 (6), 28-34.
- Smith, D. P. (2004): Geographies of Studentification and ‘Apprentice’ Gentrifiers. www.srcosmos.gr/srcosmos/showpub.aspx?aa=6348 (28.09.2016).
- Smith, D. P. (2005): ‘Studentification’: the gentrification factory? In: Atkinson, R.; Bridge, G. (Hrsg.): Gentrification in a global context: the new urban colonialism. London/New York, NY, 72-89.
- Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung (Hrsg.) (2010): Stadtteilprofile. Karlsruhe.
- Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung (Hrsg.) (2016): Statistisches Jahrbuch 2015. Karlsruhe.
- Stadt Karlsruhe, Stadtplanungsamt (Hrsg.) (2011): Sanierung Karlsruhe Oststadt. Karlsruhe.
- Weichhart, P. (1990): Raumbezogene Identität. Bausteine zu einer Theorie räumlich-sozialer Kognition und Identifikation. = Erdkundliches Wissen. Heft 102.
- Weller, G. (2016): Wohin zieht es Karlsruher Studierende nach ihrem Abschluss? Zukunftspläne und Wohnwünsche. Zulassungsarbeit zum 1. Staatsexamen im Fach Geographie am KIT. Unveröffentlicht.
- Werlen, B. (1999): Zur Ontologie von Gesellschaft und Raum: Sozialgeographie alltäglicher Regionalisierungen. Band. 1. Stuttgart. = Erdkundliches Wissen 116.

Autorin

*Caroline Kramer (*1961), Univ.-Prof. Dr. phil., Studium der Fächer Geographie und Germanistik an der Ruprecht-Karls-Universität in Heidelberg, Promotion im Bereich Bildungsgeographie, Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Zentrum für Umfragen, Methoden und Analysen (ZUMA) Mannheim (heute GESIS), Habilitation im Bereich Zeitgeographie. Weitere Forschungsschwerpunkte: Stadt- und Bevölkerungsgeographie und Verkehrsgeographie. Seit 2007 Professorin an der Universität Karlsruhe / Karlsruher Institut für Technologie, Institut für Geographie und Geoökologie.*



Jürgen P. Rinderspacher

ZEITLICHE DIVERSITÄT IN DER ALTERNDEN STADTGESELLSCHAFT. LÖSUNGSANSÄTZE UND ZEITPOLITISCHE IMPLIKATIONEN

Gliederung

- 1 Einleitung: Ältere Menschen in den Zeitstrukturen des öffentlichen Raumes
 - 2 Verzeitlichung privater und öffentlicher Räume
 - 3 Älter werden in der Leistungsgesellschaft
 - 4 Aggregate des Alltags
 - 5 Parallele Zeitkulturen: Alltagswelt A und Alltagswelt B
 - 6 Zeitliche Inklusion und Exklusion
 - 7 Konfliktpotenziale
 - 8 Alternsgerechte Zeitstrukturen im öffentlichen Raum
 - 8.1 Analyse: Zeitverträglichkeitsprüfung
 - 8.2 Zwei Lösungsstrategien
 - 8.3 Verbesserung der individuellen Kontrollmöglichkeiten über die Zeit:
Das Modell „Comfort-Button“
 - 9 Zeitgerechtigkeit und zeitliche Solidargemeinschaft
- Literatur

Kurzfassung

Die Alterung der Bevölkerung wirft die Frage auf, inwieweit die öffentlichen Räume der Stadt nicht nur in baulicher und verkehrstechnischer Hinsicht den Bedürfnissen dieser wachsenden Personengruppe entsprechen müssen, sondern auch in Bezug auf die dort anzutreffenden Zeitstrukturen. Der Beitrag geht von der Vermutung aus, dass im Zuge der allgemeinen gesellschaftlichen Beschleunigungstendenz ein Großteil der im Alltagsgeschäft häufig frequentierten Aggregate für ältere und besonders für hochaltrige Menschen ein Hindernis ihrer eigenständigen Alltagsbewältigung darstellt. In Verbindung mit anderen, nichtzeitlichen Barrieren besteht für die älteren und hochaltrigen Menschen hierdurch das Risiko der Exklusion aus der Kern-Alltagswelt der sogenannten Leistungsträger der Gesellschaft und infolgedessen der Rückzug in eine eigene, nach anderen zeitlichen Regeln funktionierende, somit randständige Alltagswelt. Obwohl dieser Vorgang als solcher grundsätzlich als ambivalent zu werten ist, insofern dass er auch eine Schutzfunktion besonders für hochaltrige Menschen beinhalten kann, werden seine Auswirkungen per Saldo in dem vorliegenden Beitrag jedoch als stigmatisierend und damit als Problem für den gesellschaftlichen Zusammenhalt und als nicht dem Kriterium der Zeitgerechtigkeit entsprechend behandelt. Dies soll näher analysiert werden und Belastungen durch Zeitstrukturen – besonders durch zu hohe Geschwindigkeiten – sollen deutlicher erkannt werden. Dazu dient das Instrument der „Zeitverträglichkeitsprüfung“, das kurz dargestellt wird. Als mittelfristig umsetzbare zeitpolitische Gestaltungsoption wird die Installation sogenannter Comfort-Buttons im Bereich der Alltagsaggregate des öffentlichen Raumes vorgeschlagen;

sie sollen eine stärker an den zeitlichen Fähigkeiten und Bedürfnissen des Individuums orientierte Aggregatgeschwindigkeit ermöglichen und das Individuum in die Lage versetzen, zumindest selektiv die zeitliche Kontrolle über sein Alltagshandeln zurückzugewinnen.

Schlüsselwörter

Alltagswelt – Demografischer Wandel – Kontrolle über die Zeit – Zeitgerechtigkeit – Zeitkultur – Zeitverträglichkeitsprüfung

Temporal diversity in the aging urban population. Solutions and implications for time policies

Extended Abstract

The aging of the population raises questions about the suitability of urban public spaces for meeting the needs of this growing group, not only in terms of built fabric and transport facilities but also in terms of the temporal structures found there. The paper posits that in the course of general societal acceleration a large proportion of elements frequently encountered in everyday life – such as overly fast escalators and pedestrian lights with very short crossing times – are a serious hindrance especially for older and very old people wishing to cope with their everyday lives autonomously.

Even simple everyday actions, such as crossing a road, and the time required to accomplish them represent a considerable individual achievement that society usually either fails to acknowledge or underestimates. Combined with other non-temporal barriers this can lead to the exclusion of older, particularly very old, people from the core everyday world of the so-called key performers in society – that is, those who are in full possession of their capabilities and are ‘in the prime of life’. The old and very old population may then retreat to their own everyday world that functions according to different temporal rules but that is viewed by the majority of society as marginalised. Such stigmatisation contradicts the criterion of temporal justice.

In order to analyse these and other interrelations more closely and to clearly identify the burdens created by temporal structures, a ‘temporal impact assessment’ can be carried out. This tool is briefly presented here. Its aim is to systematically investigate the existing and future temporal structures or temporal systems of a given (social) space or a (social) space that is yet to be created, uncovering the current or expected social impacts related to one or a number of social groups. Among other things, this requires an inventory of existing temporal conflicts between individual and collective actors.

It seems there are two fundamental strategic time-policy options for breaking down temporal barriers for older and very old people in public spaces in cities – and not only in urban spaces. First, there is the strategy of a *generally decelerated city*. The main argument here is that the temporal culture (and the associated speed culture) of a society should not be geared only to the interests of core society, i.e. not only to individuals with average performance capabilities. Low-threshold access to all types of infrastructure should also be provided for the weaker members of (urban) society

quasi as part of normal operations. A deceleration of the everyday world would thus also be in the interests of all residents of the city. This option is, however, difficult to implement in practice, as attempts to move towards a 'slow city' have demonstrated. It also encounters fundamental issues of temporal justice as it is not possible to claim that deceleration is in the interests of all urban residents.

These are the reasons that this paper opts for the strategy of *selective decelerated living spaces*. This would not involve the temporal reorganisation of all the public space of a community, but only of certain elements, particularly for people who are restricted in the temporal competence of their activities. This would affect not only the aforementioned escalators and traffic signals but also cash points and supermarket checkouts. It is suggested that so-called Comfort-Buttons be installed that can alter the speed of the procedure to better correspond with the temporal abilities and needs of the individual. Generally speaking, reorganisation measures of this kind aim to increase the chance for individuals to exercise control over their time.

Keywords

Everyday world – demographic change – control over time – temporal justice – time culture – temporal impact assessment

1 Einleitung: Ältere Menschen in den Zeitstrukturen des öffentlichen Raumes

In den vergangenen Dekaden ist viel darüber gesprochen worden, was Menschen für ein würdiges Altern und für eine angemessene Lebensqualität im Alter benötigen, so etwa in den inzwischen sieben „Altenberichten“ der Deutschen Bundesregierung (2016). Dazu gehört wesentlich eine Infrastruktur im unmittelbaren Lebensumfeld, die dabei hilft, sich selbst versorgen und hierdurch länger als sonst möglichst in der gewohnten Umgebung verbleiben zu können. Eine wichtige Voraussetzung für ein gutes Altern sind Möglichkeiten des niederschweligen Zugangs zu Gütern und Leistungen des täglichen Bedarfs, ebenso wie zu Kulturangeboten oder ärztlicher Versorgung. Wenig berücksichtigt wird in diesem Zusammenhang, dass die Stadt neben vielen Vorzügen in dieser Richtung, die immer wieder hervorgehoben werden, zugleich eine Reihe infrastruktureller Nachteile oder zumindest Ambivalenzen aufweist.

Dazu kann, so die Vermutung, auch ein Teil der städtischen Zeitstrukturen gehören; vielfach stellen sich diese für ältere Menschen mit der Zunahme altersbedingter Einschränkungen in ihrer Aktionskompetenz eher als Barrieren einer eigenständigen, selbstbestimmten Existenz denn als eine Unterstützung dar. Die Thematisierung dieses Problemkomplexes in Wissenschaft und Politik ist bislang kaum entwickelt: Alternsensibilität als Ziel der Stadt- und Regionalentwicklung ist zwar in Theorie und Praxis erkannt (Beckmann 2007; Beetz et al. 2008; Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung/Körper-Stiftung 2014), soweit man sehen kann, ist deren *zeitliche* Dimension im hier gemeinten Sinne bislang jedoch nicht reflektiert worden. Noch allgemeiner ist auch der grundsätzliche Zusammenhang von Altern und Zeit in der sozialwissenschaftlichen Zeitforschung noch weithin unterbelichtet (Ansätze bei Meyer 2008; Burzan 2002).

Zu fragen wäre in diesem Beitrag daher zunächst analytisch, ob der öffentliche urbane Raum in Bezug auf seine zeitliche Beschaffenheit den Anforderungen entspricht, die angesichts des demografischen Wandels zu postulieren wären – dies nicht zuletzt vor dem Hintergrund eines umfassenden Inklusionsanspruchs als gesellschaftlichem Leitbild in fast allen Lebensbereichen (BMFSFJ 2012; kritisch Becker 2015). Sofern die Zeitstrukturen der städtischen Umgebung älterer und hochaltriger Menschen deren Interesse an niederschweligen Ermöglichungsstrukturen zur eigenständigen Erledigung ihrer alltäglichen Reproduktion, d. h. zur Selbstsorge (vgl. BMFSFJ 2010), nicht entspricht, wäre zu fragen, was getan werden kann, um dem Anspruch eines alterssensiblen urbanen Lebensumfeldes auch in zeitlicher Hinsicht gerecht zu werden. Dabei ist nicht nur die Stadt im engeren Sinne angesprochen, sondern urbanisierte Räume im näheren Lebensumfeld der Menschen generell. Zudem meint „zeitliche städtische Infrastruktur“ hier die Gesamtheit öffentlicher städtischer Räume, unabhängig davon, ob sie von kommunalen oder privaten Institutionen verantwortet werden, wie etwa dem Einzelhandel. Im folgenden Beitrag sollen hierzu erste Problematisierungen und Lösungsansätze vorgeführt werden. Dabei stößt man auch auf die allgemeinere Frage, wie *zeitliche Diversität* im öffentlichen städtischen Raum implementiert werden kann.

2 Verzeitlichung privater und öffentlicher Räume

Ausgangspunkt ist die Beobachtung, dass die Lebensvollzüge im Alltagsgeschehen hochmoderner Gesellschaften allgemein erheblich schneller geworden und darüber hinaus generell enger getaktet zu sein scheinen. Was die Beschleunigung betrifft, so wird diese in wissenschaftlichen Publikationen seit langer Zeit beschrieben und ihre Folgen werden problematisiert (Rinderspacher 1988a, 2015; Backhaus/Bonus 1994; Rosa 2012). Selbst wenn dem bislang noch keine ausführliche Empirie gefolgt ist, die dies detailliert belegen würde, sprechen doch verschiedene Indikatoren für diese Beobachtungen (IfD Allensbach/Statista GmbH 2013). Auch die in diesem Zusammenhang häufig zitierte Studie von Levine (1999), der die Bewegungsgeschwindigkeiten der Menschen in verschiedenen Kulturen verglichen hat, weist in diese Richtung.

Weiterhin lässt sich nicht nur eine *Beschleunigung* beobachten, sondern auch eine Zunahme der mehr oder weniger *unfreiwilligen Eingebundenheit* der Menschen in zeitliche Teilsysteme des Alltags. Das meint eine enge Taktung des täglichen Agierens, die wenig selbstbestimmtes Zeithandeln zulässt (Rinderspacher 2015; 1988b). So hat nicht zufällig das Thema der Vereinbarkeit von Familie und Beruf gestiegene Beachtung im öffentlichen Diskurs und bei den politischen Entscheidungsträgern erfahren (BMFSFJ 2012; Jurczyk 2009; Bertram/Deuflhard 2014). Mit der „Verarbeitung der Freizeit“ und der „Verzeitlichung unserer Lebenswelt“ (Rinderspacher 1984; Jurczyk/Szymenderski 2012), d. h. der immer weiteren Durchdringung aller privaten und öffentlichen Lebensbereiche mit rationalisierten, von Effizienzkriterien geleiteten Zeitverwendungsregeln, wird dieses Problem dann auch in Gestalt der Verzeitlichung des öffentlichen Raumes sichtbar.

Nicht erst in der vergangenen Dekade wurde offensichtlicher, dass immer mehr Menschen die zunehmende Verzeitlichung ihres Alltagslebens in den beiden genannten Dimensionen als Überforderung empfinden. Rosa beschreibt die zeitlichen Belastungen sehr plastisch als „slippery-slope-Effekt“, das meint das Bild einer ständigen Gefahr des Abrutschens der Menschen von einer sich bewegenden schrägen Scheibe, sofern sie nicht Anstrengungen dagegen unternehmen, d. h. sich den vielgestaltigen zeitlichen Anforderungen und Veränderungen ihres Lebensumfeldes anpassen (Rosa 2012, S. 401 ff.). Konkret bergen solche Verhältnisse das Risiko, daran seelisch und/oder körperlich zu erkranken oder sich sozial zu isolieren. Soweit man sehen kann, fühlt sich ein Großteil der Menschen bereits dauerhaft oder ständig überfordert. Dafür sprechen neuere Studien zum Burn-out-Phänomen (vgl. bei Neckel/Wagner 2013), darunter auch die Ergebnisse der „Stress-Studie“ der Techniker Krankenkasse: Darin stimmen fast alle (93 Prozent) der jungen Befragten zwischen 18 und 25 Jahren der Aussage zu, der Stress habe sich für sie in den vergangenen Jahren generell vervielfacht (TK 2013). In die gleiche Richtung weist etwa auch die Zunahme von ADHS-Erkrankungen bei Kindern und Jugendlichen (Bonney 2015). Bei diesen Ergebnissen muss man allerdings bedenken, dass natürlich nur ein bestimmter Anteil des erlebten Stresses auf eine zeitliche Belastung zurückzuführen ist. Der Anteil zeitlicher Ursachen am gesamten Belastungsspektrum scheint aber rasant zuzunehmen.

Auch inwiefern sich das Gefühl zunehmender zeitlicher Belastung eher auf die Erwerbsarbeit oder den Privatbereich oder beide bezieht, ist nicht immer genau zu trennen. Neuere Untersuchungen zum Zeitstress am Arbeitsplatz zeigen jedenfalls einen kontinuierlichen, teilweise dramatischen Anstieg zeitlicher Belastungen: Fast zwei Drittel der Beschäftigten haben einer Befragung des Deutschen Gewerkschaftsbundes DGB zufolge den Eindruck, dass sie „in den letzten Jahren immer mehr in der gleichen Zeit schaffen müssen“ (DGB-Index Gute Arbeit 2012: 4). Etwas weniger als die Hälfte der Erwerbstätigen (42%) gaben in einer Studie der Bertelsmann-Stiftung an, dass ihr Arbeitsumfeld durch steigende Leistungsziele geprägt sei, und beklagten dabei, dass sie keinen Einfluss auf die zu bewältigende Arbeitsmenge hätten. Von den Befragten weiß jeder/jede Dritte nicht, wie er/sie den (zu hohen) Ansprüchen gerecht werden soll (Spiegel-Online 2015). Nie gehetzt fühlen sich hingegen nur 12 Prozent der Beschäftigten (DGB-Index Gute Arbeit 2012). Nicht überraschend hat die empirische Glücksforschung festgestellt, dass diese Menschen eine wesentlich höhere Zufriedenheit mit ihrem Leben empfinden als diejenigen, die sich nur als Getriebene sehen (Köcher/Raffelhüschen 2011, S. 102).

Die hoch entwickelten Gesellschaften stehen hier vor einem Dilemma: Sie sehen sich ungeachtet der nicht mehr zu ignorierenden Nebenfolgen der Verzeitlichung (post-)moderner Lebenswelten – unter anderem bedingt durch die von der Globalisierung erzeugten, härteren Wettbewerbsbedingungen – permanent gezwungen, Beschleunigungs- und Verzeitlichungsprozesse in unzähligen technischen und sozialen Teilsystemen der Gesellschaft voranzutreiben und damit den Weg der Akzeleration des gesellschaftlichen Alltagslebens mehr oder weniger kontinuierlich weiterzugehen. Individuelle Akteure dieser komplexen Verzeitlichungsprozesse sind – größtenteils unter dem Druck ihrer Eingebundenheit in systemische Zusammenhänge – vor allem die sogenannten Leistungsträger in Wirtschaft und Gesellschaft, also jener Teil der Bevölkerung, der, „mitten im Leben steht“ und sich mehr oder weniger im Vollbesitz

seiner „Lebenskraft“ (vgl. zu diesem Begriff Jürgens 2006) befindet. Der „aktive Teil der Bevölkerung“ setzt damit, anders ausgedrückt, die im Alltagsleben geltenden Zeitstandards und bestätigt sie wiederkehrend in unterschiedlichen sozialen Funktionen, in der Arbeitnehmer- oder Arbeitgeberrolle ebenso wie als Verkehrsteilnehmer oder als Organisator des Familienalltags (Jurczyk 2009).

Ungeachtet aller Klagen darüber, dass die Zeit zu schnell laufe, scheinen die zeitlichen Anforderungen, die das Alltagsleben in den hoch entwickelten Gesellschaften an die Menschen insgesamt stellt, dennoch für die ganz überwiegende Mehrzahl so zugeschnitten, dass sie letztendlich doch bewältigt werden können. Dazu trägt vermutlich bei, dass ein effizientes Zeitmanagement eine entscheidende Voraussetzung ist, um an den Lebenschancen, die die (post-)moderne Gesellschaft offeriert, teilhaben zu können. So werden auch hoch belastende Zeitstrukturen so weit und so lange wie möglich von den Betroffenen im Sinne individueller Resilienzstrategien (Berndt 2015) akzeptiert. Dabei stellt es bereits für sich eine erhebliche Belastung dar, eine Balance zu finden zwischen dem Freizeit- und Gesundheitsinteresse auf der einen Seite und dem angestrebten Konsumniveau sowie dem sozialem Status auf der anderen (Lutz 2012).

Zugleich scheint die Gruppe derer größer zu werden, die den zeitlichen Anforderungen des modernen Alltags generell und darin denen im öffentlichen Raum größerer Städte auch bei gutem Willen nicht (mehr) gewachsen sind.

3 Älter werden in der Leistungsgesellschaft

Betroffen von der forcierten Verzeitlichung der Gesellschaft sind – neben anderen Gruppen, darunter auch den Protagonisten der Akzeleration (vgl. DGfZP 2016) – insbesondere ältere und/oder leistungsgeminderte Menschen: Für Personen mit eingeschränkter zeitlicher Aktionskompetenz stellen sich die vorfindlichen zeitlichen Strukturen im öffentlichen Raum oft als eine Barriere des Zugangs zu bestimmten Angeboten beziehungsweise öffentlichen Gütern dar. Vor allem wenn die Lebensenergie und die Capabilities altersbedingt nachlassen, mit anderen Worten die körperlichen und mentalen Ressourcen schwinden, die zu einem erfolgreichen Alltagsmanagement erforderlich sind, erweisen sich scheinbar normale alltägliche Verrichtungen rasch als bedrohliche Überbeanspruchungen und nicht selten als unüberwindbares Hindernis. Dabei kann die Ursache hierfür sowohl in einem allgemein gestiegenen Niveau zeitlicher Anforderungen liegen als auch umgekehrt in eben diesen abnehmenden Fähigkeiten der Alltagsbewältigung oder in einer Kombination aus beiden Ursachen.

Der Alterungsprozess ist ein Vorgang der Veränderung sowohl des Individuums und seiner psychophysischen Konstitution selbst (Schachtschnabel 2004) als auch seines Verhältnisses zu seinem sozialen Umfeld. Unter anderem gehört zum Älterwerden die Veränderung der Zeitwahrnehmung und der Zeitorientierung sowie der Fähigkeit, zeitlichen Anforderungen – der Gesellschaft ebenso wie selbst gestellten – entsprechen zu können (Meyer 2008). Mit dem alltäglichen Zeitverhalten des Individuums wandelt sich allmählich auch dessen Statusposition: In einer auf höchste Zeiteffizienz ausgerichteten Gesellschaft gelten zunehmende Langsamkeit der Handlungsabläufe, verminderte Ausdauer oder abnehmende Vorkalkulierbarkeit der psychophysi-

schen Befindlichkeit und Ähnliches als Kriterium und Ausdruck verminderter Leistungsfähigkeit. Hohe Leistungsfähigkeit aber ist eine der entscheidenden Voraussetzungen für die Zugehörigkeit zur gesellschaftlichen Mitte.

Die hier von mir vertretene Vorstellung eines chronisch-degenerativen Leistungsabbaus mit zunehmendem Alter ist in der einschlägigen Literatur allerdings nicht unumstritten, wie auch generell über Ursachen, Erscheinungsformen und Auswirkungen des Alterungsprozesses stark kontroverse Ansichten bestehen, nicht zuletzt auch zwischen unterschiedlichen Disziplinen (vgl. zusammenfassend Mahr 2016). Aus der Sicht des Autors kann jedoch nicht infrage gestellt werden, dass sich ein Alterungsprozess mit der Folge nachlassender Leistungsfähigkeit als solcher naturnotwendig vollzieht (hierzu Zimprich 2004). Eine andere Problemstellung, auf die öffentliche Debatten zumeist abstellen, fragt danach, in welchem Lebensalter und mit welcher Naturnotwendigkeit altersbedingte degenerative Prozesse eintreten und inwieweit das Individuum in der Lage ist, dem „vorzeitigen Altern“ durch präventive Verhaltensmaßnahmen entgegenzuwirken. In diesem Zusammenhang kommen dann auch Unterstützungs- und Ermöglichungsstrukturen durch Staat und (Zivil-)Gesellschaft ins Spiel, die darauf abzielen, chronisch-degenerative Erkrankungen soweit wie möglich ins hohe Alter zu verschieben und deren negative Folgen abzumildern, somit die Hilfebedürftigkeit auf einen möglichst kurzen Abschnitt des Lebensverlaufs zu beschränken (Rinderspacher et al. 2009). Die von uns im letzten Teil dieses Beitrags vorgeschlagenen Maßnahmen können nicht zuletzt auch zu dieser Thematik einen Beitrag leisten.

Dazu, dass Einschränkungen der Leistungsfähigkeit der Menschen zum Problem werden, hat wesentlich beigetragen, dass die Leistungsgesellschaft ihren Geltungsanspruch in den vergangenen Dekaden weiter und weiter ausgedehnt hat, allen Kritiken seit den 1970er Jahren und vieler verinselter sozialer Gegenbewegungen zum Trotz (Diestelhorst 2014). Ein systematischer Zusammenhang zwischen Zeit und Leistung besteht insofern, als sowohl die Messung als auch die Realisierung von Leistung in hoch entwickelten Gesellschaften ohne Zeit nicht denkbar ist: Bestimmte Handlungsabläufe/Vollzüge bzw. daraus resultierende Ergebnisse können dort nur dann als Leistung gelten, sofern sie nicht nur als solche, in ihrer sachlichen Dimension, erbracht worden sind, sondern auch in ihrer zeitlichen, d.h. wenn sie in Bezug auf Lage, Dauer und Arbeitsgeschwindigkeit den zeitlichen Vorgaben einer externen gesellschaftlichen Institution entsprechen (Ermert/Rinderspacher 1981). Mehr oder weniger vermittelt werden diese Anforderungen in modernen Gesellschaften entweder über Marktprozesse gesteuert oder treten als Vorgaben großer nichtwirtschaftlicher, etwa staatlicher, Institutionen auf: So wird eine Klassenarbeit, wie man weiß, im Allgemeinen nicht nur in Bezug auf ihren Inhalt bewertet, sondern stets auch danach, ob dieser innerhalb des von der Bildungsinstitution gesetzten Zeitrahmens erbracht worden ist.

Leistung wird nicht nur in formellen und informellen Arbeitsprozessen erwartet, sondern auch im Rahmen der privaten Alltagsorganisation, wengleich die sachlichen und zeitlichen Entscheidungsspielräume hier zumeist größer sind. So können zeitliche Strukturvorgaben des modernen Alltags zwar prinzipiell ignoriert werden (vgl. Winkler in diesem Band) – etwa die in den Fahrplänen des öffentlichen Nahverkehrs enthal-

tenen. Dies kann, wie man weiß, jedoch spürbare zeitliche Unannehmlichkeiten nach sich ziehen und sogar materielle Nachteile, was den Zugang zu verfügbaren gesellschaftlichen Ressourcen betrifft.

4 Aggregate des Alltags

Der Leistungscharakter bereits einfacher Alltagsvollzüge und die darin enthaltenen zeitlichen Anforderungen werden zumeist unterschätzt. Er lässt sich etwa an dem Vorgang der Querung einer belebten Fahrbahn mithilfe einer Ampelanlage verdeutlichen – einer scheinbar unkomplizierten und voraussetzungslosen alltäglichen Handlung. Wir setzen diese Fähigkeit spätestens mit Beginn des höheren Kindesalters als Selbstverständlichkeit voraus und verkennen dabei leicht die zahlreichen körperlichen und mentalen Prämissen, die es dem Individuum erst erlauben, eine solche Intention in zielgerichtetes Handeln umzusetzen.

Im theoretischen Kontext gesprochen tritt die Verkehrsampel dem Individuum hier als eine Art Kommunikationspartner gegenüber, oder im Sinne der Netzwerktheorie, wie sie Bruno Latour (2007) vertritt, als ein sogenannter Aktant. Latour konzipiert die beiden Interagierenden in diesem Prozess – das menschliche Wesen und, wie im Beispiel, die Ampel und das dahinterstehende technisch-soziale System – mit diesem Begriff jeweils als Partner. Es handelt sich bei der Ampel zunächst zwar um nicht mehr als ein technisches Lichtzeichen, eine Maschine. Diese ist jedoch, nicht unähnlich einem Wesen aus Fleisch und Blut, in der Lage, Anforderungen an das Individuum zu stellen bzw. Aufforderungen auszusprechen – „Bei rotem Licht bleib stehen!“. Nach diesem Muster artikuliert und materialisiert sich in einer hoch technisierten, artifiziellen Lebenswelt ein erheblicher Teil der Zeitnormen des Alltagslebens, also nicht in Form direkter Anweisungen dazu autorisierter Personen (so wie einstmals der Schutzmann, der den Verkehr regelte), sondern vermittelt über technische Symbole, die Ausdruck bestimmter Systeme beziehungsweise Systemlogiken sind. Diese Symbole und damit die zeitlichen Imperative, die sie vermitteln sollen, sind technisch so gestaltet, dass wir sie handlungswirksam interpretieren können: Im Vorgang der Straßenquerung mit Lichtzeichen fordert uns die Ampel bei Strafandrohung bekanntlich nicht nur dazu auf, zu den von ihr angezeigten eng gesetzten *Zeitpunkten* – und nur zu diesen – die Straßenseite zu wechseln, sondern darüber hinaus setzt sie ein *zeitliches Intervall* hierfür.

Was an dem scheinbar trivialen Beispiel der Verkehrsampel exemplifiziert wurde, gilt in ähnlicher Weise auch für andere Kommunikationssituationen beziehungsweise Schnittstellen zwischen Menschen und materiellen oder immateriellen Systemen. Mit Latour (2007) wollen wir sie hier in ihrer Gesamtheit „Aggregate“ nennen. Dementsprechend interagieren die beiden Aktanten Mensch und Maschine miteinander, die gesamte Kommunikationssituation einschließlich deren materieller Konfiguration bilden ein „Aggregat“: So lassen sich als Aggregate etwa die Situation des Einsteigens in ein Verkehrsmittel, die Benutzung einer Rolltreppe (vgl. Winkler in diesem Band), ein Bezahlvorgang im Supermarkt, die Nutzung eines Bankautomaten oder eines Ansagedienstes beschreiben. All diesen Aggregaten wohnt eine technisch implementierte, für

den Nutzer de facto unabweisable Zeitlogik inne (es sei denn er votierte für die exit-option), die sich als mehr oder weniger präzise Anforderung an das (Zeit-)Handeln des menschlichen Aktanten äußert. So auch, wenn ein Überweisungsautomat im öffentlichen Raum der Bank den Nutzer zwischen den einzelnen Operationen mit einem Signalton zur Fortsetzung des Vorgangs auffordert. Das erinnert an die einstmals in jeder Telefonzelle auf einem Emaille-Schild zu findende Aufforderung „Fasse dich kurz!“. Die Aufforderung zum zeiteffizienten Handeln im Umgang mit Aggregaten ist als solche also überhaupt nicht neu, wohl aber deren technische Übermittlung an den Nutzer durch eine Maschine, die ihn unabweisbar dazu zwingt, sich im Sinne der Systemlogik des Aggregats zeitkonform zu verhalten.

5 Parallele Zeitkulturen: Alltagswelt A und Alltagswelt B

Was für ein mit durchschnittlichen Fähigkeiten ausgestattetes Individuum in der Regel kein Hindernis darstellt, kann zu einem gesundheitlichen Risiko und/oder einer psychischen Belastung werden, wenn diese im öffentlichen, aber auch im privaten Raum wiederholt aufgerufenen Fähigkeiten zum adäquaten Zeit-Handeln nicht gegeben oder nur unzuverlässig und phasenweise verfügbar sind, wie beim Kleinkind „noch nicht“ oder beim hochaltrigen Menschen „nicht mehr“.

In der Konsequenz kann aus den erfahrenen *Defiziten des zeitlichen Handlungsvermögens* in Bezug auf die zeitlichen Anforderungen aus dem Lebensumfeld eine zunehmende Abwendung des Individuums von der (Intensiv-)Zeitkultur der „Kerngesellschaft“ resultieren. Es gibt Anzeichen dafür, dass sich Zeitkonflikte zwischen den Generationen in Gestalt zweier unterschiedlicher, altersspezifischer Lebenswelten sozial ausdifferenziert haben. Beobachtungen im Rahmen eines unserer empirischen Forschungsprojekte zum Thema Altern und Pflege (Rinderspacher et al. 2009; Reuyß et al. 2012) gaben Anlass zu der Vermutung, dass in den hoch entwickelten Gesellschaften mindestens zwei lebensaltersspezifisch konstituierte Sozialräume existieren, denen man neben anderen Merkmalen eine jeweils eigensinnige Zeitkultur mit einer je spezifischen Zeitverwendungslogik zuordnen kann. Wir fanden diesbezügliche Unterschiede zwischen der Welt des Alltags derer, die „mitten im Leben stehen“ auf der einen Seite, und derer, die sich nicht mehr primär über ihren beruflichen Kontext und ihre Erziehungsaufgaben definieren, sondern sich faktisch und bewusstseinsmäßig im frühen oder späteren Abschnitt ihrer Altersruhezeit befinden, auf der anderen Seite. Wir haben dies als eine Form der Ausdifferenzierung der gesellschaftlichen Realität in zwei nebeneinander bestehende *Alltagswelten* konzipiert, die wir im Folgenden mit den Begriffen Alltagswelt A und der Alltagswelt B bezeichnen wollen. Eher umgangssprachlich könnte man auch von einer „Alltagswelt“ (A) und einer „Alterswelt“ (B) sprechen.

Der *Begriff des Alltags* ist ein Derivat des Lebensweltkonzepts, wie es, ursprünglich von E. Husserl kommend, vor allem von A. Schütz in die sozialwissenschaftliche Debatte eingeführt wurde und später von P. L. Berger und Th. Luckmann (1969) sowie in einem etwas anderen Kontext von H. Lefebvre (1977) weiter ausgearbeitet worden ist. Der Begriff beschreibt hier einen gemeinsamen Erfahrungs- und Lebenszusammenhang von Menschen, der zugleich eine mehr oder weniger homogene Wert- und

Sinnkonstruktion unterstützt. Berger/Luckmann erklären die Alltagswelt so: „Die Alltagswelt breitet sich vor uns aus als Wirklichkeit, die von Menschen begriffen und gedeutet wird und die ihnen subjektiv sinnhaft erscheint“ (1969: 21). Sie fokussieren dabei auf dasjenige Verständnis von Welt und Wirklichkeit, welches dem Durchschnittsmenschen im täglichen Handlungsvollzug zugänglich ist. Ohne direkt an diese Autoren anzuschließen, steht der Begriff von Alltagswelt in unserem Konzept für den alltäglichen Lebenszusammenhang der Menschen, wie sie ihn sowohl durch Sinnkonstruktionen erfahren (wie bei Berger/Luckmann) als auch wie er ihnen als durch die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen vorstrukturierter Handlungsraum mit bestimmten Objektivationen sowie daraus resultierenden Optionen und Restriktionen bei der Bewältigung ihrer Alltagsproblematiken gegenübertritt. Dass Zeitstrukturen und Zeitverwendungsmuster bei der Konstitution und Ausdifferenzierung der Alltagswelten innerhalb eines jeweiligen lebensweltlichen Kosmos relevant sind, hatte bereits Schütz (Schütz/Luckmann 2003) in der Mitte des vorigen Jahrhunderts herausgearbeitet.

Die eine Alltagswelt A beschreibt einen Lebenszusammenhang, der von den Zeitnormen derer geprägt ist, die hier, wenn auch mit kritischem Beiklang (vgl. Diestelhorst 2014), als Leistungsträger bezeichnet werden sollen. Auf der anderen Seite steht die Alltagswelt B, in der sich das Leben nach anderen, stärker von der Person und ihren Bedürfnissen her definierten, nicht jedoch von hegemonialen gesellschaftlichen Institutionen aufgenötigten Zeitmaßen vollzieht (vgl. Herrmann 2009).

Die Alltagswelt A wird von denen geprägt, die stark vereinfachend gesagt den Kern der Leistungsgesellschaft darstellen. Das heißt für die Individuen, den weitaus größten Teil ihrer Handlungen beziehungsweise Aktionen jeweils in einen von einer externen Instanz vorgezeichneten zeitlichen Rahmen einpassen zu sollen – wie bereits oben angesprochen ein typisches Merkmal des Umgangs mit der Zeit in der Leistungsgesellschaft (Ermert/Rinderspacher 1981) –, nicht aber umgekehrt, sich dafür einen Zeitrahmen nach Maßgabe eigener Bedürfnisse geben zu können. Mehr noch ist jedes Individuum dazu aufgefordert, innerhalb dieses Rahmens der linearen, infinitesimalen Verwendungslogik der Zeit zu folgen, d.h. einem verinnerlichten Zwang zur kontinuierlichen Optimierung der alltäglichen Zeitverwendung nach dem Schema eines bestimmten zeit-ökonomischen Rationalprinzips (Rinderspacher 1985). Dabei sind außer der Geschwindigkeit auch andere Dimensionen zeitlicher Handlungsanforderungen von Bedeutung, wie Lage, (Aus-)Dauer, Verlässlichkeit und Kontrolle über die eigene Zeit.

Dagegen orientieren sich die Individuen in der Alltagswelt B sehr häufig oder gar durchgehend an der gleichsam natürlichen Dauer ihrer Bedürfnisse und an ihren physiologischen, psychologischen Eigenzeiten sowie an verschiedenen sozialen Rhythmen ihres unmittelbaren und mittelbaren Lebensumfeldes, nicht zuletzt auch an den Zeit-Zeichen der sie umgebenden natürlichen Umwelt. In der gerontologischen Literatur wird das, was wir hier als Alltagsleben B bezeichnen, auf vielfältige Weise beschrieben (vgl. Baltes et al. 1994; Kruse/Martin 2004; Buchen/Maier 2008), allerdings nicht auf den Umgang mit der Zeit bezogen sowie ohne konzeptionell eine „Alltagswelt B“ einer „Alltagswelt A“ gegenüberzustellen.

Charakteristisch für die Alltagswelt B als Sozialraum sind auch die für die spezifische Lebenssituation älterer sowie hochaltriger Menschen jeweils stehenden, in der Alltagskommunikation verwendeten Symbole, Kommunikationsformen, Semantiken und kollektiven Deutungsmuster; sie betreffen zu einem erheblichen Teil auch den Umgang mit der Zeit (vgl. Meyer 2008; Burzan 2002). Im Alter sind die im aktiven Erwerbsstatus der Individuen erworbenen Eigenschaften und Selbstzuschreibungen der Individuen wie Schicht- und Milieuzugehörigkeit und berufliche Zugehörigkeit als die entscheidenden Selbstmerkmale zwar nicht gänzlich außer Kraft gesetzt, worauf etwa auch im Ruhestand beibehaltene Titel wie „Oberstudienrat a. D.“ hinweisen. Jedoch erhält der altersbedingte Abbau biologischer, gegebenenfalls mentaler, sozialer sowie ökonomischer Ressourcen und Fähigkeiten (Schachtschnabel 2004; Zimprich 2004) eine gesteigerte Bedeutung für Selbstzuschreibungen und Selbstdefinitionen. Die einer Alterskohorte gemeinsame Erfahrung, alt (geworden) zu sein, kann nun genauso schwer oder schwerer wiegen als die Erinnerung an die vergangene Berufszugehörigkeit. Dazu gehören neue Erfahrungen wie zunehmende Erkrankungen oder allein die zunehmende Wahrscheinlichkeit, ernsthaft zu erkranken, potenzielle oder manifeste Angewiesenheit auf Versorgung durch andere Personen oder enger werdende Handlungsspielräume bei der Mobilisierung von Ressourcen für die eigene Lebensgestaltung (z. B. sinkende Bonität bei der Kreditaufnahme) als verbindende Merkmale einer als ähnlich wahrgenommenen Lebenssituation. Nicht zuletzt trägt auch das greifbar werdende Lebensende, einschließlich der sich damit verändernden Zukunftsperspektiven (Burzan 2002), zu einer veränderten sozialen Orientierung bei. Zu den vielen Erfahrungen des Älterwerdens gehört nicht zuletzt auch diejenige, immer öfter verschiedenen zeitlichen Anforderungen aus dem / im öffentlichen Raum zunehmend weniger gewachsen zu sein. Diese alle stellen die Grundlage für einen spezifischen neuen Sozialraum, der mit der zeitlichen eine räumliche Dimension erfährt und umkehrt; Weidenhaus (2015) zeigt dies am Beispiel jüngerer Altersgruppen.

6 Zeitliche Inklusion und Exklusion

Die Inklusion in oder der Ausschluss aus anderen Teilsystemen der Gesellschaft, die Zugehörigkeit zum Kern oder zum Rand bestimmt sich bekanntlich zu einem wesentlichen Teil danach, wie weit Menschen an der jeweiligen Alltagswelt, die sie umgibt, teilhaben, darunter etwa an der Erwerbsarbeit, am öffentlichen Leben von Kirchen und Vereinen, an Bildung, Kultur, Konsum, Mobilität usw. (vgl. Burzan 2002). Diese wiederum geben bestimmte Zeiten vor, aus denen unter anderem ein gemeinsamer Lebensrhythmus der Menschen resultiert, der für sich ein wichtiges Symbol der sozialen Inklusion darstellt, wie schon einer der Urväter der deutschen Soziologie, Georg Simmel, erkannt hat (Simmel 1989: 677). Wenn man dem Sozialpsychologen G. Tarde (2008) folgt, ist *der soziale Vergleich* – was und wie viel tut mein Nachbar und wann? – ein zentraler Faktor im Prozess der Fremd- und Selbstzuschreibung von Zugehörigkeiten zu sozialen Gruppierungen. Dementsprechend gilt ein voller Terminkalender (noch immer) als Indikator für soziale Bedeutsamkeit und hohen gesellschaftlichen Rang. Marginalisierte Personen oder Gruppen dagegen zeichnen sich unter anderem dadurch aus, dass sie komparativ „zu viel“ disponible Zeit und hierdurch den Anschluss an die in der Alltagswelt A geltenden Zeitstandards verloren haben. Oft zitierter Beleg

dafür ist die in den 1930er Jahren durchgeführte Mariental-Studie (Jahoda et al. 1975), die zeigt, wie ein ganzes Industriedorf, das fast komplett von Arbeitslosigkeit betroffen ist, zu einem vorindustriellen Zeit- und Lebensrhythmus hin regrediert.

Es ist die Leitfunktion der Erwerbsarbeit und des Berufslebens in der Leistungsgesellschaft, die es mit sich bringt, dass gesellschaftliche Exklusion aus der Kerngesellschaft der Alltagswelt A droht, wenn den Leistungsstandards, die dort größtenteils implementiert sind, altersbedingt oder aus anderen Gründen nicht – mehr – entsprochen werden kann, oder auch nicht mehr entsprochen werden will: Offensichtlich existiert in den hoch entwickelten (kapitalistischen) Industriegesellschaften eine dominierende lebensweltliche Sphäre, innerhalb derer hegemoniale Zeitstrukturen gelten, auf die sich jedes Individuum zwingend beziehen muss, will es zum Zentrum „seiner“ Gesellschaft gehören. In neuerer Zeit hat Herrmann (2009) dies noch einmal problematisiert und als Gegenentwurf dazu eine „rhizomische Basis-Zeitstruktur“ der Gesellschaft vorgeschlagen, die ohne eine solche Hierarchie zeitlicher Referenzsysteme auskommt und eine diversifizierte gesellschaftliche Zeitkultur ermöglichen soll. Dieser Idealzustand würde bedeuten, dass unterschiedliche Alltagswelten in ein und demselben Raum *gleichberechtigt* mit- und nebeneinander koexistieren können, also ohne einen Zwang auf das Zeitverhalten der Individuen in einer anderen Alltagswelt auszuüben. Anders formuliert würde dies bedeuten, den sozialwissenschaftlichen Diversity-Ansatz (Krell et al. 2007) auf die zeitliche Strukturiertheit einer Gesellschaft anzuwenden. Das Problem hegemonialer Systemlogiken und ihrer Auswirkungen auf die Strukturierung einer Gesellschaft ist, wenn auch in viel allgemeinerer Form, im Kern übrigens nicht neu, sondern wurde wiederholt diskutiert, wo es um die Steuerungsfunktion des ökonomischen Sektors gegenüber der Sozialstruktur einer Gesellschaft geht, in neuerer Zeit etwa im Kontext der Ökonomisierung sozialer Organisationen (z.B. Schimank/Volkman 2008).

Je länger in Politik und Wissenschaft Inklusion als eindeutig positiver Wert und als das Ziel unterschiedlichster Interventionsmaßnahmen gilt, treten die Ambivalenzen einer Inklusionsstrategie hervor, nicht nur in Bezug auf deren praktische Umsetzung, sondern auch was die Idee als solche betrifft (vgl. Becker 2015). Das betrifft auch die Hoffnung auf mehr Zeitgerechtigkeit (Henckel/Kramer 2017 in diesem Band) durch mehr Inklusion in gesellschaftliche Teilsysteme, darunter auch die Inklusion älterer Menschen. Diesbezüglich ist allerdings eine Ambivalenz im Alltagsbegriff angelegt, jedenfalls sofern man ihn im Geiste einer kritischen Sozialtheorie versteht, wie etwa H. Lefebvre (1977) oder A. Heller (1981): Auf der einen Seite ist er dort konzipiert als Kritik an der kapitalistischen beziehungsweise industriegesellschaftlichen Lebensweise, deren bestimmendes Merkmal die Entfremdung des Menschen von sich selbst und die Suche nach einem Leben im Eigentlichen ist, wie unter anderem bei T. W. Adorno, H. Marcuse, A. Heller oder E. Fromm, neuerdings auch bei H. Rosa (2016). Auf der anderen Seite, d. h. trotz aller kritischer Einwände, beschreibt der industriegesellschaftliche Alltagsbegriff ein vorfindliches Faktum, nämlich den tatsächlichen Lebenszusammenhang von Menschen über mittlerweile viele Generationen, die, Entfremdung hin Entfremdung her, nach Eingebundenheit in eben diesen uneigentlichen Alltag streben, um an den Lebenschancen westlicher Gesellschaften teilhaben zu können – selbst dann, wenn sie diesen grundsätzlich kritisch gegenüberstehen.

Auch deshalb muss die Alltagswelt B keineswegs nur negativ als Ort der zeitlichen Regression besetzt sein. Denn die Alltagswelt B konstituiert sich unter anderem dadurch, dass sie die Große Erzählung von einem guten, ja besseren Leben nach dem Arbeitsleben ohne dessen Belastungen und Entfremdungserfahrungen miteinschließt – eine Vision, die normalerweise nur in der späteren Lebensphase realisierbar erscheint. So gesehen stellt die Alltagswelt B, indem die Entlastung von Erwerbsarbeit und Kindererziehung bei (zumindest im Augenblick noch relativ) gesichertem Einkommen ermöglicht, die Verwirklichung einer klassischen sozialen Utopie und ihrer Versprechungen (Schölderle 2012) im Mikrokosmos des (post-)modernen Menschen dar. Doch die Ambivalenz bleibt: auf der einen Seite zwar frei von den Mühen und Risiken der Erwerbsarbeit und hierdurch in der Lage, den Alltag nun weitgehend zeitautonom gestalten zu können – darunter auch was die eigenen Handlungsgeschwindigkeiten in konkreten Alltagssituationen betrifft –, auf der anderen Seite aber auch frei von den Erfolgsmomenten und den positiven Selbstwertgefühlen, die in der Regel mit der Erwerbsarbeit verbunden sind (Motel-Klingebl 2006).

Dabei hängt die tatsächliche Eingebundenheit eines alten Menschen in die eine oder andere Alltagswelt nicht nur an objektiven Faktoren wie der Erwerbstätigkeit und auch nicht vor allem an gesellschaftlichen Fremdzuschreibungen, wie etwa allgemeingesellschaftlichen Bildern über die Lebensalter (BMFSJ 2010; Remmers 2009), sondern ist immer auch Resultat eigener Zuschreibungen. Dennoch ist die Wirkung von Fremdzuschreibungen auf die Zuordnung zu einer der Alltagswelten nicht zu unterschätzen: Sie reicht von der erwähnten Kreditvergabepraxis der Banken und den Altersgrenzen des Erwerbssystems über das Gesundheitssystem bis hin zu den Stereotypen, die dem alten Menschen im eigenen Lebensumfeld begegnen, beispielsweise, wenn in den Medien über Altersgrenzen für die Fahrerlaubnis gestritten wird. Die in der Öffentlichkeit vorherrschenden Altersbilder der Gesellschaft verändern selbstredend auch das Selbstbild alter Menschen und tragen auf diese Weise zu dem mehr oder weniger freiwilligen Übergang des Individuums in die Alltagswelt B bei.

Allerdings schützt auch der „Aufenthalt“ in der Alltagswelt B nicht vor der Gegenwart zeitlicher Restriktionen bei der Bewältigung der Alltagsgeschäfte. Diese sind mit dem Austritt aus dem Erwerbsleben zwar definitionsgemäß nicht mehr auf die Zeitbindungen an die und aus der Arbeitswelt zurückzuführen. Nun aber leiten sich die Inhalte der täglichen Arbeit zu einem wesentlichen Teil aus der Notwendigkeit der Reproduktion der eigenen „Lebenskraft“ (Jürgens 2006) her, d.h. aus der Sorge für sich selbst und dem Bemühen um den Erhalt der eigenen, tendenziell schwindenden physischen, psychischen und sozialen Ressourcen (Rinderspacher et al. 2009). Damit treten zeitliche und sonstige Barrieren im näheren Lebensumfeld als Hindernisse der eigenen Reproduktionsanstrengungen deutlicher hervor.

7 Konfliktpotenziale

In der sozialen Praxis des öffentlichen Lebens existieren Alltagswelt A und Alltagswelt B nicht nur unberührt nebeneinander her, sondern stoßen vielfältig aufeinander. Bereits an dem einfachen Beispiel einer Ampelschaltung zeigte sich, wie das Tempo einzelner im Alltag auftretender Aggregate von den zeitlichen Normalerwartungen derje-

nigen bestimmt wird, die, im jungen oder mittleren Lebensalter stehend, als durchschnittlich leistungsfähig gelten. Sie geben die Durchschnittszeiten für die Querung einer Straße vor, geprägt von der instrumentellen Logik eines tief verinnerlichten Zeitsparimperativs, der zu Maximalgeschwindigkeiten auffordert. In ähnlicher Weise – hier allerdings nicht in der Dimension der Dauer beziehungsweise der (Handlungs-) Geschwindigkeit, sondern der Lage der Zeit – findet eine Konfrontation der unterschiedlichen Zeitlogiken von Alltagswelt A und Alltagswelt B statt, wenn alte Menschen zu denjenigen Zeiten die öffentlichen Verkehrsmittel oder die Kassen der Supermärkte in Anspruch nehmen, zu welchen vorrangig der erwerbstätige Teil der Bevölkerung diese nutzen muss. Insofern basiert das Konfliktpotenzial nicht immer nur auf strukturell bedingt divergierenden persönlichen Geschwindigkeitserwartungen- und Interessen, sondern auch auf unterschiedlichen Vorstellungen über die Berechtigung zur Inanspruchnahme von Infrastrukturlösungen. Noch allgemeiner kollidieren hier letztlich Vorstellungen über das Recht auf freie Selbstbestimmung über die Verwendung der eigenen Zeit (Mückenberger 2011).

Jedenfalls bildet sich in solchen – in der Regel unausgesprochenen – Priorisierungen zeitlicher Zugangsberechtigungen zu Infrastruktureinrichtungen im kollektiven Bewusstsein einer Gesellschaft zumindest implizit eine Rangskala der Wertigkeiten ab, insofern die Erwerbsarbeit wie überhaupt jede Art erwerbsbezogener Aktivität höher eingestuft wird als private und nicht instrumentell begründete Aktivitäten. So werden die Zeitinteressen desjenigen Teils der Bevölkerung, dessen Zeit infolge der wie auch immer begründeten Nicht-Partizipation an der marktökonomischen Wertschöpfung nicht den hieraus begründeten Knappheitsrelationen unterliegt, als zweitrangig angesehen. Ähnlich abwertend wird ja – hierüber ist in den vergangenen Dekaden ausführlich geschrieben worden –, auch die eingesetzte Zeit für Erziehungsarbeit, Hausarbeit oder Pflögetätigkeit bewertet, selbst wenn sie als gesellschaftlich unverzichtbar und inzwischen sogar verbreitet als wertschöpfend gilt (vgl. BMFSJ 2012).

Die Kollision von Alltagswelt A und Alltagswelt B stellt sich zum einen als *unmittelbarer Konflikt zwischen zwei oder mehreren Personen* mit je spezifischen Zeitmustern und dahinterstehenden Zeitinteressen aus den beiden Sphären dar. Die beiden Alltagswelten kollidieren darüber hinaus aber auch *vermittelt*, nämlich in der Konfrontation des Individuums *mit der zeitlichen Logik* verschiedener Aggregate des Alltags, die nach dem Muster der Alltagswelt A getaktet sind. Schließlich kann sich die Konfrontation der beiden Lebenswelten als Widerstreit der diesen Alltagswelten zugrundeliegenden Zeitlogiken *im Bewusstsein ein und derselben Person* vollziehen. Für einen solchen inneren Konflikt steht beispielhaft eine erwerbstätige Person, die bei ihrer Alltagsbewältigung je nach der gerade gegebenen Anforderungssituation zwischen der Zeitlogik der Erwerbsarbeit und der der Sorge hin- und herschalten muss. Beschrieben sind solche Konflikte etwa bei Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern mit Pflegeaufgaben im häuslichen Bereich (Reuyß et al. 20012) oder mit betreuungsintensiven Kleinkindern (vgl. Klenner et al. 2003).

Die Hierarchisierung unterschiedlicher typischer Zeitlogiken in verschiedenen Lebenswelten beschneidet aber nicht nur die Freiheit Älterer und Hochbetagter im Umgang mit ihrer Zeit, sondern jedes Individuums, das den geforderten Zeitmaßen nicht entsprechen kann oder nicht entsprechen will. Die Gruppe der Älteren tritt hier je-

doch insofern besonders hervor, als diese aufgrund der demografischen Entwicklung im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung zahlenmäßig fortschreitend an Gewicht gewinnt. Dabei bedeutet das Eintauchen älterer Menschen in das zeitliche Grundmuster der Alltagswelt B wie ausgeführt nicht notwendig und nicht nur sozial deprivierende *Exklusion*, sondern bietet zusätzlich zu dem Versprechen der Ruhestandsutopie auch ganz pragmatisch *Schutz vor Überforderung* durch Ansprüche, die aus der Alltagswelt A herrühren. Man kann spekulieren, ob die Entstehung einer relativ eigenständigen Alltagswelt B nicht sogar Reflex auf die als zu hoch empfundenen Operationsgeschwindigkeiten vieler gesellschaftlicher Teilsysteme und darin vieler Aggregate ist – wenn man so will eine kollektive Resilienz-Strategie (Berndt 2015) zum Überleben in einer Welt allgegenwärtiger zeitlicher Überforderung. Die Schutzfunktion der Alltagswelt B betrifft neben alten Menschen nicht weniger Menschen mit eingeschränkten körperlichen und/oder geistigen Fähigkeiten. Sie betrifft darüber hinaus all diejenigen Individuen, die ganz unabhängig von Alter oder psychophysischer Konstitution in irgendeiner Form an dem hohen Grad der Verzeitlichung der Gesellschaft leiden oder diese einfach ablehnen und sich wieder mehr Kontrolle über die eigene Zeit bei der Gestaltung ihres Alltags wünschen.

Man könnte noch weitergehen und darüber spekulieren, ob nicht umgekehrt die Existenz der Zeitlogik der Alltagswelt B mit ihrer sichtbaren Entschleunigungs- und Entzeitlichungspraxis auf die Alltagswelt A zurückwirken und damit dem viel beklagten Zeitdruck in der Gesellschaft entgegenwirken könnte. Allerdings setzte dies für Menschen vor dem Rentenalter, die also kein Altersruhegeld beziehen, eine erwerbsunabhängige (staatliche) Transferzahlung für den Lebensunterhalt voraus, beispielweise ein bedingungsloses Grundeinkommen. Eine solche potenzielle Ansteckungswirkung einer Alltagswelt B vorausgesetzt, befänden sich die beiden Alltagswelten infolge der demografiebedingten Ausdehnung der Alltagswelt B möglicherweise sogar zunehmend in einem dialogischen Prozess oder, um mit dem theoretischen Ansatz von Rosa zu sprechen (Rosa 2016), stünden sie zunehmend in einem Resonanzverhältnis zueinander.

8 Alternsgerechte Zeitstrukturen im öffentlichen Raum

Wie auch immer: Wenn unsere Hypothese der Existenz zweier Alltagswelten zutrifft, kündigt sich erheblicher sozialer Sprengstoff an. Zu erwarten wäre, dass mit fortschreitender Verzeitlichung des Alltagslebens und hierin des öffentlichen Raumes, die Exklusion immer größerer Teile der Bevölkerung aus dem Takt des gesellschaftlich dominanten Alltagsbezuges voranschreitet. Wie Studien gezeigt haben, begünstigen solche Alltagsbarrieren, vermittelt über Mechanismen negativer Selbstzuschreibung, den Einstieg in die Pflegebedürftigkeit (Rinderspacher et al. 2009). Zugespitzt ließe sich in diesem Zusammenhang sogar von der Gefahr eines *Zeitdarwinismus* sprechen (Rinderspacher 2001): Dann nämlich, wenn die Reaktionsfähigkeit auf zeitliche Anforderungen – wie oben dargestellt – ein zentrales Element der Alltagskompetenz in der Leistungsgesellschaft ist und die in diesem Sinne Leistungsfähigeren hierdurch gleichsam einen (Selektions-)Vorteil im Hinblick auf eine effiziente und selbstständige Alltagsgestaltung erfahren, während diejenigen, die über diese Fähigkeiten nicht verfügen, von der Kerngesellschaft tendenziell ausgesondert werden. Allein die potenziellen

Kosten einer solchen Marginalisierung könnten ein Grund sein, über eine altersgerechte zeitliche Infrastruktur des öffentlichen Raumes nachzudenken. Im Folgenden sollen daher Möglichkeiten erörtert werden, die Zeitstrukturen im öffentlichen Raum der Städte in Richtung der Bedarfe älterer und hochaltriger Menschen zu entwickeln.

8.1 Analyse: Zeitverträglichkeitsprüfung

Ein erster Schritt könnte in einer empirischen Erhebung von Art und Umfang der Betroffenheit bestehen. Hierzu wird eine Prüfung der Zeitverträglichkeit (Rinderspacher 1997) bestehender urbaner Räume in Hinblick auf die zeitlichen Anforderungsstrukturen für die Zielgruppe alter und hochaltriger Menschen vorgeschlagen, in unserem Fall fokussiert auf die Nutzung von Alltagsaggregaten (s.o.).

Ziel einer *Zeitverträglichkeitsprüfung* soll sein, bestehende und künftige Zeitstrukturen beziehungsweise Zeitsysteme eines gegebenen Raumes systematisch auf ihre gegenwärtigen und zu erwartenden sozialen Auswirkungen, bezogen auf eine ausgewählte soziale Gruppe hin zu untersuchen und die gewonnenen Einsichten zeitethisch und zeitpolitisch zu reflektieren. Dies beinhaltet zunächst eine Bestandsaufnahme bestehender Zeitkonflikte zwischen verschiedenen individuellen und kollektiven Akteuren. In der Konkretion bedeutet dies die Erkundung zeitlicher Konfliktfelder in ihren *äußeren Erscheinungsformen* ebenso wie das Nachvollziehen der jeweils dahinterstehenden Zeitinteressen und der daraus folgenden *Handlungslogiken*. Eine besondere Rolle könnten – müssten aber nicht – dabei solche Zeitkonflikte spielen, die aus Widersprüchen zwischen wirtschaftlichen Interessen auf der einen Seite und unverzweckten Humanbedürfnissen auf der anderen resultieren sowie, noch allgemeiner, Zeitkonflikte zwischen gesamtgesellschaftlichen Interessen und Partikularinteressen. Beides hat in der Vergangenheit etwa in der Auseinandersetzung um die Sonntagsruhe beziehungsweise das freie Wochenende eine Rolle gespielt (Herrmann-Stojanov 1999). In unserem Zusammenhang ginge es um die zum Teil widerstreitenden Interessen der Gesellschaft an einer zeitökonomisch hoch effizienten zeitlichen Infrastruktur auf der einen Seite und den vitalen Lebensinteressen einer alternden Bevölkerung auf der anderen.

Im zweiten Schritt wäre zu erkunden, welches *Verständnis von Zeitgerechtigkeit* in den erhobenen Zeitkonflikten jeweils zum Ausdruck kommt respektive aufeinanderstößt und welche vermittelnden Ansätze von Zeitgerechtigkeit (vgl. Henckel/Kramer in diesem Band) erkennbar sind, diese Konflikte zu moderieren. An dieser Stelle wäre bedarfsweise auch das Selbstverständnis der Forschenden zu reflektieren. In einem dritten Schritt sollte die Zeitverträglichkeitsprüfung *Handlungsempfehlungen* für die institutionellen zeitpolitischen Akteure bereitstellen, wie sie den unmittelbar Betroffenen Empfehlungen für Strategien der Gegenwehr gegen illegitime zeitliche Inanspruchnahmen ihrer Lebenszeit geben könnte.

In unserem Zusammenhang bietet sich zunächst eine Erhebung der von der Gruppe der potenziell Betroffenen selbst als Barrieren ihrer Entfaltungsmöglichkeiten wahrgenommenen zeitlichen Anforderungen im öffentlichen Raum an, sowohl in Bezug auf ihre Beschaffenheit als auch auf ihren Umfang. Dies könnte etwa in Form einer

Totalerhebung aller über 70-jährigen Bewohner und Bewohnerinnen eines gegebenen kleineren urbanen Raumes oder als repräsentative Befragung etwa einer Großstadt geschehen. Auch wäre an eine vorgeschaltete öffentliche Aufklärungsaktion zu denken, um zunächst den Blick und die Sensibilität der potenziell Betroffenen für das Problem altersgerechter Zeitstrukturen im unmittelbaren Lebensumfeld zu schärfen, aber auch um die Thematik für die allgemeine städtische Öffentlichkeit zu aufzuschließen. Hierbei wäre der Blick, wie oben bemerkt, nicht nur auf die Dimension der Geschwindigkeit zu richten, sondern auch auf solche Barrieren, die durch die Dauer und Lage zeitlicher Anforderungen entstehen sowie durch fehlende Kontrollmöglichkeiten über vorhandene Zeitstrukturen im öffentlichen Raum.

8.2 Zwei Lösungsstrategien

Auf eine stark vereinfachte Formel gebracht bestehen zeitpolitisch zwei grundsätzliche strategische Optionen, um zeitliche Barrieren für ältere und hochaltrige Menschen im öffentlichen Raum der Städte – aber nicht nur im städtischen Raum – abzubauen:

Zum einen die Strategie *einer generell entschleunigten Stadt*. Das leitende Argument dabei wäre, dass deren Zeit- und hierin deren Geschwindigkeitskultur als Ganze nicht nur am Interesse der Kerngesellschaft ausgerichtet sein darf, also nicht nur am durchschnittlich leistungsfähigen Individuum, sondern auch gleichsam im Normalbetrieb für die schwächeren Angehörigen der (Stadt-)Gesellschaft niederschwellige Zugänge zu allen Infrastrukturen anbieten müsse. Darüber hinaus müsse sie zeitliche Optionsspielräume für diejenigen anbieten, die sich einer hegemonialen industriegesellschaftlichen Zeitkultur – aus welchen Gründen auch immer – nicht unterwerfen wollen. Dies würde in etwa vorliegenden zeitpolitischen Konzepten wie „Slow City“, teilweise einer „Chrono-City“ (vgl. Wieden in diesem Band) entsprechen, theoretisch dem Konzept einer „rhizomischen Zeitkultur“ (Herrmann 2009). Allerdings ist die praktische Umsetzung drei Jahrzehnte nach der Propagierung solcher und ähnlicher Ansätze, die sich flächendeckend auf einen größeren Sozialraum wie eine gesamte Stadt beziehen, bislang hinter den Erwartungen zurückgeblieben.

Zum anderen wäre an eine Strategie der *selektiv entschleunigten Lebensräume* zu denken. Dieser zufolge würde der öffentliche Raum eines Gemeinwesens nicht als ganzer, sondern nur im Bereich ausgewählter Aggregate und darin exklusiv für Menschen mit Einschränkungen ihrer zeitlichen Aktionskompetenz zeitlich neu organisiert. Mit dieser Reorganisation sollen die individuellen Chancen über die Kontrolle der Zeit im Umgang mit spezifischen Aggregaten vergrößert werden. Dies würde im Einzelnen bedeuten, dass der Benutzer / die Benutzerin die Operationsgeschwindigkeit und allgemeiner die Operationszeiten der Aggregate innerhalb gewisser Bandbreiten seinen/ihren Fähigkeiten entsprechend beeinflussen kann. Das beträfe unter anderem Rolltreppen, Ampelphasen, Bankautomaten oder die Kassen in den Supermärkten.

Obwohl hier analytisch unterschieden, widersprechen sich beide Konzepte nicht, sondern wären im Idealfall sogar miteinander zu kombinieren.

Die erste Option scheint sich geradezu aufzudrängen, sofern man Entschleunigung generell für eine verallgemeinerungs- und konsensfähige Strategie zur Reduzierung zeitlicher Belastungen im Alltag hält. Dem stehen jedoch konträre, möglicherweise ebenso legitime Zeitinteressen anderer Mitbewohner der Stadt beziehungsweise anderer sozialer Teilsysteme entgegen, die von einer hohen durchschnittlichen Aktionsgeschwindigkeit des Alltagslebens profitieren – oder zumindest zu profitieren glauben. Die zweite, weitaus pragmatischere Option wäre die einer in ihrem Kern sozial begründeten selektiven Dekonstruktion geltender zeitlicher Standards im Bereich spezifischer Aggregate. Diese birgt zwar die Gefahr in sich, dass diejenigen, die diese Möglichkeiten in Anspruch nehmen, durch Fremdzuschreibungen wie auch durch Selbstzuschreibungen am Ende als „alt und/oder leistungsgemindert“ stigmatisiert und somit exkludiert werden. Andererseits eröffnet eine solche Strategie einer Vielzahl der Menschen mit eingeschränkter Alltagsbewältigungskompetenz neue Chancen, in die Alltagswelt A als der gesellschaftlichen Mitte der Gesellschaft zumindest partiell inkludiert zu bleiben, ohne dabei, sofern gewünscht, auf den Schutz der Alltagswelt B gänzlich verzichten zu müssen.

8.3 Verbesserung der individuellen Kontrollmöglichkeiten über die Zeit: Das Modell „Comfort-Button“

In der praktischen Umsetzung ließe sich eine solche Strategie der zeitlichen Individualisierung von Aggregatbeziehungen zum Beispiel in Gestalt sogenannter „Comfort-Buttons“ für die exemplarisch beschriebenen und weitere Aggregate denken. „Comfort-Buttons“ sollen dazu dienen, auf Anforderung die Operationsgeschwindigkeit des jeweiligen Aggregats in drei Stufen variieren zu können. Auf diese Weise könnte die Interaktionsgeschwindigkeit einer Aggregatbeziehung von den menschlichen Aktanten mitbestimmt werden. Außer an Verkehrsampeln, Rolltreppen oder an Bankautomaten ließen sich Comfort-Buttons auch als „Comfort-Kassen“ in Supermärkten installieren, an denen die Abfertigung langsamer laufen darf. Bei einem Bankautomaten wäre ein Comfort-Button zumindest sinngemäß realisiert, wenn dieser kein akustisches Limit bis zum nächsten Operationsschritt mehr vorgibt. Allgemeines Ziel eines Comfort-Buttons wäre es, die bestehenden zeitlichen Imperative der Systemlogik des jeweiligen Aggregats als solche aufzuheben, zugunsten einer größeren zeitlichen Optionsbreite. Unter anderem auf diese höchst praktische Weise, so unsere Erwartung, ließe sich der Verwirklichung eines „Rechts auf eigene Zeit“ (Mückenberger 2011) näherkommen – und somit mehr Zeitgerechtigkeit verwirklichen.

Allerdings sind damit Zeitkonflikte nicht beseitigt, zum Teil nur verlagert: Konfliktpotenzial besteht möglicherweise nun aufgrund der Individualisierung der Aggregat-Beziehung als solcher, und zwar immer dort, wo die Zeitinteressen und Zeitverwendungschancen anderer Individuen tangiert sind. So könnten beispielsweise individualisierte Zu- und Abstiegszeiten bei öffentlichen Verkehrsmitteln verlängerte und vor allem schwieriger zu kalkulierende Laufzeiten der Fahrzeuge zwischen den Endpunkten nach sich ziehen und damit wirtschaftliche Risiken für die Verkehrsbetriebe bergen (hierzu auch den Beitrag von Thiemann-Linden in diesem Band). Derartige Unsicherheiten relativieren sich allerdings, wenn man sie mit anderen täglichen Störanfälligkeiten des ÖPNV im Normalbetrieb vergleicht, wie etwa dem jeweiligen Ver-

kehrsaufkommen. Zum anderen haben die Verkehrsbetriebe ja bereits lernen müssen, mit fahrgastinduzierten Verzögerungen umzugehen, so etwa infolge der Rampen für Rollstühle im Busverkehr. Dennoch würden – beispielsweise durch die Möglichkeit, die Wagentüren auf Anforderung länger offenzuhalten – diejenigen Fahrgäste negativ betroffen sein, deren Interesse es ist, möglichst schnell und möglichst kalkulierbar von A nach B zu gelangen. Zu denjenigen würden nicht nur, wie man auf den ersten Blick annehmen könnte, Menschen gehören, die geschäftlich unterwegs sind, sondern – aus nachvollziehbaren Gründen – etwa auch Erziehende mit kleinen Kindern, die im abendlichen Alltagsstress zwischen Berufs- und Elternrolle die Betreuungseinrichtung ihrer Kinder innerhalb fester Öffnungszeiten erreichen müssen (vgl. Jurzyk 2009).

Etwas anders gelagert wäre der Fall beispielsweise bei einer Comfort-Kasse im SB-Markt, bei der zumindest den dort im Takt der Alltags-Zeit A Agierenden direkt keine zusätzlichen Zeitkosten entstünden. Gleichwohl könnten monetäre Kosten in Anschlag gebracht werden, da die SB-Märkte hierdurch zusätzliche Personalaufwendungen zu erwarten hätten, und – etwas weiter gedacht – diese vermutlich auf die Preise überwälzen würden, womit sie zu allen Konsumenten zurückgekehrt wären. Verallgemeinernd gesagt: Überall dort, wo für diejenigen, die von einer zeitlichen Individualisierung der Aggregat-Beziehungen nicht profitieren, zusätzliche Zeitkosten durch eine – wenn auch nur vermeintliche – submaximale zeitliche Organisation eines Aggregats beziehungsweise einer größeren Organisationseinheit (z. B. Verkehrsnetz) anfallen, sind Konflikte mit denjenigen Personen, Gruppen oder Institutionen zu erwarten, die nicht Nutznießer einer größeren zeitlichen Optionsvielfalt sind, aber dennoch deren zeitliche oder monetäre Kosten mitzutragen haben.

9 Zeitgerechtigkeit und zeitliche Solidargemeinschaft

Unter dem (*zeit-*)*politischen Gesichtspunkt* schließt sich hieran die Frage nach den Toleranzen und Solidaritäten an, die die Mitglieder der (Stadt-)Gesellschaft in den konkreten, im (städtischen) Alltag auftretenden Zeit-Konfliktlagen füreinander aufzubringen bereit sind und zu denen sie in der Lage sind. Wobei freilich nicht alle zeitlichen Restrukturierungsmaßnahmen von Aggregaten in Konfliktlagen führen müssen, sondern auch win-win-Situationen denkbar sind.

Dieses Thema ist nicht neu: Die Unterstützung sozialstrukturell benachteiligter Gruppen oder von Menschen, die in Not geraten sind, durch eine Solidargemeinschaft ist im Kern ein klassisches Thema der Sozialpolitik. Es verweist auf die Werte, die eine Gesellschaft für sich in Anspruch nehmen möchte beziehungsweise die sie für ihren Zusammenhalt benötigt. In unserem Fall betrifft dies die Solidarität mit den durch ihr Alter in ihrem Zeithandeln eingeschränkten Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohnern. In diesem Sinne zielt der oben entwickelte Ansatz auch auf die Abwehr einer bestimmten Form zeitlicher Armut (hierzu auch Goodin 2010) als einer zentralen Komponente zeitlicher Gerechtigkeit.

Die Akteure einer zeitlichen Sozialpolitik, die zeitlicher Armut entgegenwirken will, wären hier sowohl die Individuen des urbanen Raumes in ihrem Alltagshandeln als auch staatliche, in unserem Fall der urbanen Infrastruktur vor allem kommunale Institutio-

nen. Bei ersteren scheint es vor allem auf deren Einsichts- und Empathie-Fähigkeit in der jeweiligen Alltagssituation anzukommen. Das würde bedeuten, seine eigenen zeitlichen Interessen zugunsten unterstützungsbedürftiger Mitbürgerinnen und Mitbürger fallweise zurückzustellen. Denn auch eine zeitpolitische Individualisierungsstrategie wie die hier vorgeschlagene kommt scheinbar paradoxerweise nicht ohne eine kollektive Prämisse aus.

So könnte es hilfreich sein, würden sich die personalen Akteure als – im Wortsinne – Zeit-Genossen begreifen, d.h. als Angehörige einer so konstruierten, neuartigen Sozialbeziehung und daraus folgend als Teil einer zeitbezogenen Solidargemeinschaft, in der es als erstrebenswertes Ziel gilt, ein Konstrukt wie „Zeitgerechtigkeit“ zur Geltung zu bringen. Das setzt zunächst einen Aufklärungsprozess über derartige Zusammenhänge voraus: Sofern man eine Zeitverträglichkeitsprüfung neben ihrer analytischen Zielsetzung zugleich als ein Instrument der (zeitlichen) Aufklärung im Sinne eines Aktionsforschungsansatzes verstehen möchte, wäre eine solche hier vermutlich ein probates Instrument. Die damit ausgelösten Denkanstöße könnten die Bereitschaft fördern, gegebenenfalls entstehende zusätzliche Zeitkosten als Teil des eigenen sozialen Kontextes zu deuten, somit zu internalisieren und als Teil des eigenen Verantwortungsbereiches zu akzeptieren. Der Beitrag der Starken für die Schwächeren der Gemeinschaft läge im Fall des oben beschriebenen Comfort-Buttons dann, anders als bei den bekannten Sozialleistungen, nicht in einer Abgabe in der monetären Dimension, sondern würde sich gleichsam als eine individuelle oder institutionalisierte (Zeit-) Gabe darstellen (Dämann 2016).

Literatur

- Backhaus, K.; Bonus, H. (Hrsg.) (1994): Die Beschleunigungsfalle oder der Triumph der Schildkröte. Stuttgart.
- Baltes, P. B.; Mittelstraß J.; Staudinger, U. (1994): Alter und Altern: Ein interdisziplinärer Studientext zur Gerontologie. Berlin, New York, NY.
- Becker, U. (2015): Die Inklusionslüge. Behinderung im flexiblen Kapitalismus. Bielefeld.
- Beckmann, J. (2007): Städte und ältere Menschen – eine neue Liebesbeziehung? In: Difu-Berichte 2007 (03), 2-4.
- Beetz, S.; Beckmann, K. J.; Hüttl, R. F.; Müller, B. (2008): Alternsensibilität als Konzept moderner Stadt- und Regionalentwicklung. In: Informationsdienst Altersfragen 35 (3), 2-6.
- Berger, P. L.; Luckmann, T. (1969): Die gesellschaftliche Konstruktion der Wirklichkeit. Eine Theorie der Wissenssoziologie. Frankfurt am Main.
- Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung / Körber-Stiftung (Hrsg.) (2014): Stadt für alle Lebensalter. Wo deutsche Kommunen im demografischen Wandel stehen und warum sie altersfreundlich werden müssen. Berlin.
- Berndt, C. (2015): Resilienz: Das Geheimnis der psychischen Widerstandskraft. Was uns stark macht gegen Stress, Depressionen und Burn-out. München.
- Bertram, H.; Deuffhard, C. (2014): Arbeit und Familie in der Wissensgesellschaft. Leverkusen.
- BMFSJ – Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.) (2012): Achter Familienbericht – Zeit für Familie – Familienzeitpolitik als Chance einer nachhaltigen Familienpolitik. Berlin.
- BMFSJ – Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.) (2010): Sechster Altenbericht: Altersbilder in der Gesellschaft. Berlin.
- Bonney, H. (2015): ADHS – na und? Vom heilsamen Umgang mit handlungsbereiten und wahrnehmungstarken Kindern. Heidelberg.
- Buchen, S.; Maier M. S. (2008): Schöner Altern – Altershandeln zwischen Verdrängung, Resonanzen und Solidaritäten. Wiesbaden.
- Burzan, N. (2002): Zeitgestaltung im Alltag älterer Menschen – Eine Untersuchung im Zusammenhang mit Biographie und sozialen Ungleichheiten. Opladen.

- Dämman, I. (2016): Theorien der Gabe zur Einführung. Hamburg.
- Deutsche Bundesregierung (Hrsg.) (2016): Unterrichtung durch die Bundesregierung: Siebter Bericht zur Lage der älteren Generation in der Bundesrepublik Deutschland. Sorge und Mitverantwortung in der Kommune – Aufbau und Sicherung zukunftsfähiger Gemeinschaften und Stellungnahme der Bundesregierung. Drucksache 18/10210. Berlin.
- DGB-Index Gute Arbeit (Hrsg.) (2012): Arbeitshetze, Arbeitsintensivierung, Entgrenzung. Berlin.
- GfZP – Deutsche Gesellschaft für Zeitpolitik (Hrsg.) (2016): Zeitkompetenz und Zeitmanagement – Konzepte zum besseren Umgang mit der Zeit auf dem zeitpolitischen Prüfstand. Beiträge zur Jahrestagung der DGfZP am 28. und 29.10.2016 in Berlin.
<http://www.zeitpolitik.de/veranstaltungen.html#jt16> (16.02.2018).
- Diestelhorst, L. (2014): Leistung. Das Endstadium der Ideologie. Bielefeld.
- Ermert, A.; Rinderspacher, J. P. (1981): Alles eine Frage des Timings. Zum Zusammenhang von Zeit und Leistung. In: Ästhetik und Kommunikation (45/46), 23-36.
- Goodin, R. E. (2010): Temporal Justice. In: Journal of Social Policy (39), 1-16.
- Heller, A. (1981): Das Alltagsleben – Versuch einer Erklärung der individuellen Reproduktion. Frankfurt am Main.
- Herrmann, A. (2009): Geordnete Zeiten? Grundlagen einer integrativen Zeittheorie. Münster.
- Herrmann-Stojanov, I. (1999): Der gesellschaftliche Diskurs über den Samstag in seiner Entstehungsphase. In: Fürstenberg, F.; Herrmann-Stojanov, I.; Rinderspacher, J. P. (Hrsg.): Der Samstag: Über Entstehung und Wandel einer modernen Zeitinstitution. Berlin, 101-164.
- IfD Allensbach – Institut für Demoskopie Allensbach; Statista GmbH (Hrsg.) (2013): Anzahl der Personen in Deutschland, die das Gefühl haben, in einer gehetzten Zeit zu leben von 2007–2013. Allensbach.
- Jahoda, M.; Lazarsfeld, P. F.; Zeisel, H. (1975): Die Arbeitslosen von Marienthal – Ein soziographischer Versuch über die Wirkungen langandauernder Arbeitslosigkeit. Frankfurt am Main.
- Jurczyk, K. (2009): Familienzeit – knappe Zeit? Rhetorik und Realitäten. In: Heitkötter, M.; Jurczyk, K.; Lange, A.; Meier-Gräwe, U. (Hrsg.): Zeit für Beziehungen? Zeit und Zeitpolitik für Familien. Leverkusen, 37-66.
- Jurczyk, K.; Szymenderski, P. (2012): Belastungen durch Entgrenzung – warum Care in Familien zur knappen Ressource wird. In: Lutz, Roland (Hrsg.): Erschöpfte Familien. Wiesbaden, 89-106.
- Jürgens, K. (2006): Arbeits- und Lebenskraft – Reproduktion als eigensinnige Grenzziehung. Wiesbaden.
- Klenner, C.; Pfahl, S.; Reuyß, S. (2003): Flexible Arbeitszeiten aus Sicht von Eltern und Kindern. In: Zeitschrift für Soziologie der Erziehung und Sozialisation 22 (3), 268-285.
- Köcher, R.; Raffelhüschen, B. (2011): Glücksatlas Deutschland 2011. München.
- Krell, G.; Riedmüller, B.; Sieben, B.; Vinz, D. (2007): Diversity-Studies. Grundlagen und disziplinäre Ansätze. Frankfurt am Main/New York, NY.
- Kruse, A.; Martin, M. (2004): Enzyklopädie der Gerontologie – Alternsprozesse in multidisziplinärer Sicht. Bern.
- Latour, B. (2007): Eine neue Soziologie für eine neue Gesellschaft: Einführung in die Akteur-Netzwerk-Theorie. Frankfurt am Main.
- Lefèbvre, H. (1977): Kritik des Alltagslebens. Kronsberg.
- Levine, R. (1999): Eine Landkarte der Zeit. Wie Kulturen mit Zeit umgehen. München.
- Lutz, R. (Hrsg.) (2012): Erschöpfte Familien. Wiesbaden.
- Mahr, C. (2016): „Alter“ und „Altern“ – eine begriffliche Klärung. Bielefeld.
- Meyer, C. (2008): Altern und Zeit. Der Einfluss des demografischen Wandels auf Zeitstrukturen. Wiesbaden.
- Motel-Klingebiel, A. (2006): Materielle Lagen älterer Menschen – Verteilungen und Dynamiken in der zweiten Lebenshälfte. In: Tesch-Römer, C.; Engstler, H.; Wurm, S. (Hrsg.): Altwerden in Deutschland – Sozialer Wandel und individuelle Entwicklung in der zweiten Lebenshälfte. Wiesbaden, 155-230.
- Mückenberger, U. (2011): Time abstraction, temporal policy and the right of one's own time. In: ChronoScope (1/2), 66-97.
- Neckel, S.; Wagner, G. (Hrsg.) (2013): Leistung und Erschöpfung – Burnout in der Wettbewerbsgesellschaft. Frankfurt am Main.
- Remmers, H. (2009): Altersbilder in der Pflege. Eine Expertise im Auftrag des Deutschen Zentrums für Altersfragen. Osnabrück.
- Reuyß, S.; Pfahl, S.; Rinderspacher, J. P.; Menke, K. (2012): Pflegesensible Arbeitszeiten: Perspektiven der Vereinbarkeit von Beruf und Pflege. Berlin.

- Rinderspacher, J. P. (2001): Zeitdarwinismus oder Zeitpolitik? Der Wert der Beschleunigung in der Zivilgesellschaft. In: Schweidler, W. (Hrsg.): Werte im 21. Jahrhundert. Baden-Baden, 251-285.
- Rinderspacher, J. P. (2015): Beschleunigung und Geschwindigkeit. Zeitliche Rahmenbedingungen der Freizeitgesellschaft. In: Freericks, R.; Brinkmann, D. (Hrsg.): Handbuch der Freizeitsoziologie. Wiesbaden, 55-84.
- Rinderspacher, J. P. (1984): Der Feierabend, der keiner ist. In: Psychologie heute 10 (8), 27-32.
- Rinderspacher, J. P. (1985): Gesellschaft ohne Zeit. Individuelle Zeitverwendung und soziale Organisation der Arbeit. Frankfurt am Main/New York, NY.
- Rinderspacher, J. P. (1988a): Die Kultur der knappen Zeit. In: Neue Gesellschaft/Frankfurter Hefte 3 (4), 313-323.
- Rinderspacher, J. P. (1988b): Wege der Verzeitlichung. In: Henckel, D. (Hrsg.): Arbeitszeit, Betriebszeit, Freizeit – Auswirkungen auf die Raumentwicklung. Stuttgart, 23-66. = Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik 80.
- Rinderspacher, J. P. (1997): Zeitpolitik: Gegenstand, Gestaltbarkeit, Akteure. In: Informationen zur Raumentwicklung 2 (10), 677-690.
- Rinderspacher, J. P.; Herrmann-Stojanov, I.; Pfahl, S., Reuyß, S. (2009): Zeiten der Pflege: Eine explorative Studie über individuelles zeitverhalten und gesellschaftliche Zeitstrukturen in der häuslichen Pflege. Münster.
- Rosa, H. (2012): Weltbeziehungen im Zeitalter der Beschleunigung: Umriss einer neuen Gesellschaftskritik. Frankfurt a. M.
- Rosa, H. (2016): Resonanz: Eine Soziologie der Weltbeziehung. Frankfurt a. M.
- Schachtschnabel, D. O. (2004): Humanbiologie des Alterns. In: Kruse, A.; Martin, M. (Hrsg.): Enzyklopädie der Gerontologie, Bern/Göttingen, 167-181.
- Schölderle, T. (2012): Geschichte der Utopie: Eine Einführung. Stuttgart.
- Schütz, A.; Luckmann, T. (2003): Strukturen der Lebenswelt. Konstanz.
- Simmel, G. (1989): Philosophie des Geldes. Frankfurt a. M.
- Spiegel Online (Hrsg.) (2015): Studie zu Stress am Arbeitsplatz: Jeder Dritte fühlt sich überfordert. <http://www.spiegel.de/karriere/stress-am-arbeitsplatz-jeder-dritte-fuehlt-sich-ueberfordert-a-1023685.html> (11.11.2015).
- Tarde, G. (2008): Die Gesetze der Nachahmung. Frankfurt a. M.
- TK – Technikerkrankenkasse (Hrsg.) (2013): Bleib locker Deutschland! TK-Studie zur Stresslage der Nation. Hamburg.
- Weidenhaus, G. (2015): Soziale Raumzeit. Frankfurt am Main.
- Zimprich, D. (2004): Kognitive Leistungsfähigkeit im Alter. In: Kruse, A.; Martin, M. (Hrsg.): Enzyklopädie der Gerontologie. Bern/Göttingen, 285-303.

Autor

Jürgen P. Rinderspacher (*1948), *Dr. rer. pol., Studium der Wirtschafts- und Sozialwissenschaften sowie Theologie in Berlin. Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Wissenschaftszentrum Berlin, an der FU Berlin und der Universität Münster. Sozialwissenschaftliches Institut der Evangelischen Kirche in Deutschland (SI), Bochum/Hannover. Seit 2010 Projektleiter und Dozent am Institut für Ethik und angrenzende Sozialwissenschaften der Westfälischen-Wilhelms-Universität Münster (IfES). Lehraufträge an den Universitäten Münster und Hannover, der FU Berlin, der LMU München sowie an der Fachhochschule für Wirtschaft Berlin. Seit 2002 Gründungsmitglied und stellvertretender Vorsitzender der Deutschen Gesellschaft für Zeitpolitik (DGfZP). Arbeitsschwerpunkt: Sozialwissenschaftliche Zeitforschung, u. a. in den Bereichen Zeitpolitik, Zeittheorie, Zeitinstitutionen, Arbeit-Freizeit, Alter und Pflege, Umwelt.*



© Bernd Schröder

Martina Heitkötter, Heinz Zohren

KOMMUNALE FAMILIENZEITPOLITIK – ANSÄTZE ZEITGERECHTER PLANUNG FÜR FAMILIEN AM BEISPIEL DER STADT AACHEN

Gliederung

- 1 Lebensrealität von Familien heute: Zeitdruck und Zeitkonflikte
 - 2 Warum brauchen Familien Zeit?
 - 3 Ursachen familialen Zeitdrucks: fehlende Passung im Alltag und im Lebensverlauf
 - 4 Zeitpolitische Perspektiven
 - 5 Fokus: Kommunale Familienzeitpolitik
 - 6 Aachen: Die Schritte zur kommunalen Familienzeitpolitik
 - 7 Verankerung der Familienzeitpolitik in Aachen im Rahmen des Audits Familiengerechte Kommune
 - 8 Beispiele für familienzeitpolitische Zielsetzungen in Aachen
 - 8.1 Kriterienkatalog für eine familienfreundliche zeitgerechte Stadtplanung
 - 8.2 Bedarfsgerechter und zielgruppenspezifischer Ausbau der Ganztagsferienbetreuung für alle Ferienzeiten
 - 8.3 Bedarfsgerechter Ausbau der Randzeitenbetreuung in Tageseinrichtungen für Kinder
 - 8.4 Bedarfsgerechter Ausbau der betrieblich unterstützten Kinderbetreuungsangebote
 - 8.5 Zeit für Familie durch E-Government
 - 8.6 Exkurs: Zeit für bürgerschaftliches Engagement in Aachen
 - 9 Schritte zur Implementierung kommunaler Familienzeitpolitik
 - 10 Ausblick
- Literatur

Kurzfassung

Der Beitrag begründet unter Rückgriff auf den aktuellen familienwissenschaftlichen und familienpolitischen Diskurs um das Thema Familie und Zeit das Handlungsfeld kommunaler Familienzeitpolitik: Ausgehend von empirischen Ergebnissen zu Zeitdruck und Zeitkonflikten wird die zentrale Kategorie „Familie“ ausdifferenziert und es wird beleuchtet, warum die Ressource Zeit so zentral ist für Familien und worin die tieferen Ursachen familialer Zeitnot liegen. Der Artikel beschreibt Ansätze der lokalen Familienzeitpolitik unter besondere Berücksichtigung des Bereichs der Stadtplanung. Es wird am Beispiel der Stadt Aachen dargestellt, wie die Entwicklung über das Leitbild der familienfreundlichen Stadt zur kommunalen Familienzeitpolitik erfolgte und wie diese zum integralen Bestandteil u. a. der Aachener Stadtplanung avancierte. Hierzu werden fünf konkrete Beispiele näher erläutert. Der abschließende Ausblick skizziert Handlungsherausforderungen vor Ort sowie bezogen auf das Handlungsfeld Familienzeitpolitik insgesamt.

Schlüsselwörter

Familienzeitpolitik – Zeitnot – Zeitkonflikte – Familienalltag – Stadtplanung – Aachen

Municipal family time policy – Approaches for temporally just planning for families illustrated by the case study of Aachen

Extended Summary

The paper discusses municipal family time policy, a relatively new field in Germany. Establishing the necessity for family time policy, the first section draws on the current debate about families and time conducted within the fields of family science and family policy. This is followed by a review of family time policy. The second section of the paper focuses on the example of the city of Aachen on the municipal level. This illustrates both the emergence and anchoring of family time policy in recent decades and the concrete implementation of individual time policy measures. Attention is paid particularly to the planning practice of the city, an area that continues to be somewhat neglected in the family time policy of the Federal Republic of Germany.

Empirical data on the reality of family life reveal that time pressure is felt by many families in Germany. Finding time to fit in the needs of working life with caring for children and older members of the family is more difficult for some families than for others. Time problems are particularly prevalent in families where both parents work and in single-parent families. The paper also points out that time pressure affects individual members of families to differing extents (mothers usually more than fathers), and that other time needs exist in addition to the desire to spend time together, for instance the wish to spend time alone or with a partner without the children. The article argues that time is a particularly important resource for families because it is in families that care work is carried out reciprocally and across the generations. Care work serves not only the members of the family. Families also provide key services for the local community and society. In light of demographic trends, organising temporal conditions for families in a family-friendly fashion is therefore very important for society.

The article argues that an important reason for the great time pressure experienced by families is the lack of fit between the changing temporal needs and requirements of families on the one hand, and local temporal rhythms, infrastructure services and life-course regimes on the other hand. The article draws on the family-sociological concept of the 'double dissolution of boundaries'. The German federal government's seventh and eighth Family Reports (2006, 2012) gave a great deal of space to the temporal problems of families and family time policy and, also focusing on monetary and infrastructural policy, called for a triad approach for sustainable family policy – both municipal and life-course oriented. In order to improve the use of time in everyday life in various fields the municipalities must enable cross-sectoral cooperation and public-private networking throughout society. In Germany the first project-based approaches to local time policy were developed in the 1990s, and in the last 15 years such approaches have focused increasingly on family policy.

The concrete stimulus for the development and anchoring of family time policy in Aachen came with the 2012 decision by the city council to take part in a pilot project run by the Federal Ministry for Families and entitled ‘Municipal Time Policy for Families’. Importantly, family time policy was never viewed independently of existing municipal policy fields like urban development planning, social planning or youth services planning. Attempts were rather made to structure family time policy to be compatible with other policy fields and, as far as possible, to integrate it in existing approaches. This led to family time policy becoming a key issue in the re-audit of the city of Aachen, which aimed to make the municipality family-friendly. As a result 12 family-policy goals were passed by the city council at the beginning of 2015. Five of these goals and their implementation are described in detail in the article. To ensure that ‘Time for Families’ was not a random product of urban planning but could be the deliberate result of planning action, the catalogue of criteria for family-friendly urban planning in Aachen was extended to include binding criteria relevant to family time issues. The article concludes by summarising concrete steps for the implementation of municipal family time policies and arguments supporting their introduction. The importance of ensuring the participation of families in the process and of institutionalising the measures beyond a project basis is also underscored.

Keywords

Family time policy – lack of time – time conflicts – family routines – town planning – Aachen

1 Lebensrealität von Familien heute: Zeitdruck und Zeitkonflikte

Betrachtet man aktuelle Studien zur Lebensrealität von Familien heute, verdichten sich die Befunde zu einer deutlichen Problemanzeige: Zeitdruck, Stress sowie das Empfinden, ständig bzw. häufig zu wenig Zeit für die Familie zu haben oder von Zeitkonflikten geplagt zu sein, ist für eine wachsende Zahl von Familien ein Problem im Alltag, Familie und Beruf unter einen Hut zu bringen, ist für Mütter wie Väter aufgrund steigender beruflicher Anforderungen sowie erhöhter Erwartungen an Elternschaft eine zunehmend schwierige Aufgabe:

- > Zu wenig gemeinsame Zeit mit ihren Lieben erleben 73% der Eltern und wünschen sich in der Woche mehr Zeit für die Familie (BMFSFJ 2012a: 12).
- > In ihrem Alltag häufig gestresst fühlen sich 40% der Mütter und 23% der Väter mit Kindern unter 18 Jahren. Insbesondere in Vollzeit erwerbstätige Mütter stehen unter besonderem zeitlichen Druck: 85% berichten von täglichen Zeitkonflikten (IfD 2012: 22). Mit Blick auf die Väter zeigt sich, dass mehr als die Hälfte die Zeit, die sie mit ihren Kindern verbringen, als „überhaupt nicht ausreichend“ empfinden (BMFSFJ 2012a: 65).
- > Laut dem aktuellen Familienbericht NRW haben 31% der Befragten häufig und 8% immer zu wenig Zeit für die Familie. Er kommt zu dem Schluss: „Zeitmangel ist ein Phänomen, das quer durch alle Bevölkerungsschichten geht und Familien mit Migrationshintergrund in gleichem Maße betrifft“ (MFKJKS 2015: 172).

- > Auch im europäischen Vergleich zeigt sich: Eltern geben in Deutschland ebenso wie in Belgien und Frankreich mit größerer Wahrscheinlichkeit als in den meisten anderen europäischen Ländern an, dass ihre Arbeit sie daran hindert, mit ihrem Partner bzw. ihrer Familie so viel Zeit zu verbringen, wie sie gerne möchten. In Deutschland finden 30,8% der Eltern, dass ihre berufliche Tätigkeit das Familienleben häufig oder ständig beeinträchtigt, und weitere 35,5% geben an, dass ihre Erwerbstätigkeit manchmal ein Hindernis darstellt (OECD 2016: 55). Eine detaillierte vergleichende Umfrage in Deutschland und Frankreich aus dem Jahr 2013 belegt, dass Eltern mit mindestens einem Kind unter 14 Jahren häufiger als in Frankreich angaben, unter Stress zu leiden (48% gegenüber 26%) (IfD Allensbach 2015: 31).
- > Aber nicht nur mit Blick auf Kinder ist die Vereinbarkeit von Familie und Beruf ein zeitlicher Balanceakt, der nicht immer gelingt. Auch die zeitlichen Anforderungen für pflegebedürftige Familienangehörige werden immer mehr ein Thema: Bereits heute ist die Zahl der Pflegebedürftigen mit ca. 2 Millionen höher als die Zahl der Kinder unter drei Jahren (BMFSFJ 2015).
- > Auch der Wunsch nach mehr Eigenzeit sowie Zeit zusammen mit dem Partner ist bei vielen Eltern groß: 74% der Mütter und 68% der Väter beklagen zu wenig Zeit für sich selbst und 82% der Mütter und 86% der Väter berichten über zu wenig Zeit für Zweisamkeit mit dem Partner (Li et al 2015: 32).

Nicht alle Familien und alle Familienmitglieder sind jedoch gleichermaßen von Zeitdruck betroffen. Je nach Familienform und -phase, je nach Umfang, Konstellation und Gestaltbarkeit der Erwerbstätigkeit der Eltern kann die Vereinbarkeit von Familie und Beruf für Mütter und Väter schwieriger oder leichter sein (BMFSFJ 2011). Auch innerhalb von Familien ist eine differenzierende Betrachtung zeitlicher Bedürfnisse und Belastungen einzelner Familienmitglieder sowie unterschiedlicher Beziehungssysteme erforderlich, um der zeitlichen Lebenssituation von Familien gerecht zu werden. In diesem Sinne ist der Begriff „Familienzeit“ insofern ungenau, als er häufig auf gemeinsame Zeit der Kernfamilie abhebt, wie z. B. gemeinsame Mahlzeiten oder Wochenendzeiten – ohne Zweifel eine wichtige, aber nicht die einzige Dimension. Gemeinsame Zeit differenziert sich nochmals in ihre Teilmengen aus, etwa in Paarbeziehungen oder Geschwisterbeziehungen, in Vater- oder Mutter-Kind-Dyaden sowie in Eigenzeiten der Familienmitglieder (Heitkötter 2009). Nicht nur Mütter und Väter brauchen auch einmal Zeit für sich, auch Kinder und Jugendliche haben eigene, differenzierte Zeitbedürfnisse in Abhängigkeit von ihrem Lebensalter (Wehr 2009). Trotz differenzierter familienwissenschaftlicher Befunde ist der öffentliche zeitpolitische Diskurs nach wie vor stark auf Familienzeit als gemeinsamer Zeit fokussiert. Demgegenüber betont dieser Beitrag konzeptionell die Bedeutung der unterschiedlichen Perspektiven (der Familie als Ganzes, einzelner Familienmitglieder – Mütter, Väter, Kinder – sowie wesentlicher Dyaden wie Partnerschaft der Eltern beispielsweise). Die Berücksichtigung dieser Differenzierung in der zeitpolitischen Praxis steckt noch in den Kinderschuhen.

Was ist heute angesichts tiefgreifender gesellschaftlicher Veränderungen überhaupt unter Familie zu verstehen? Ein zeitgemäßer Begriff von Familie lässt sich durch vier Charakteristika genauer identifizieren (Jurczyk/Klinkhardt 2014:12 ff.):

- > Familie ist Lebenszusammenhang und Lernwelt von Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen, in dem Persönlichkeit ausgebildet, Bildungs- und Lebenschancen eröffnet und lebensführungsrelevante Kompetenzen erworben werden.
- > Familie ist eine permanente Herstellungsleistung der beteiligten privaten und öffentlichen Akteure, die auf die Entwicklung und das Wohlbefinden der Familienmitglieder abzielt. Familiales Handeln ist ein voraussetzungsvolles, gemeinschaftsbezogenes Handeln, ein „doing family“, das ein organisatorisches Vereinbarkeitsmanagement, die Herstellung von Wir-Gefühl sowie das bewusste Inszenieren von Familie beinhaltet.
- > Familie ist ein historisch und kulturell wandelbares System persönlicher, fürsorgeorientierter, emotions- und körperbasierter Generationen- und Geschlechterbeziehungen. Dabei ist die Familiengemeinschaft nicht auf einen Haushalt begrenzt, sondern stellt vielmehr ein auch multilokales Netzwerk dar.
- > Familie ist ein zentrales Strukturelement der (Stadt-)Gesellschaft und erbringt als solches unverzichtbare Leistungen für Gesellschaft und Wirtschaft. Sie produziert Humanvermögen, leistet Fürsorge und stiftet Zusammenhalt.

Der vorliegende Beitrag folgt einem solchen umfassenden und handlungsbezogenen Verständnis von Familie und schließt daher die vielfältigen Formen von Familie explizit mit ein.

Um der zeitlichen Verfasstheit von Familien heute gerecht zu werden, ist darüber hinaus ein breiteres Verständnis von Vereinbarkeit erforderlich. Zum einen ist die Fürsorgetätigkeit für die nachkommende wie für die vorausgehende Generation in den Blick zu nehmen, zum anderen ist in einem tripolaren Sinne neben Familie und Beruf auch die Zeit für bürgerschaftliches Engagement bei der Vereinbarkeit zu berücksichtigen (Heitkötter/Jurczyk 2011).

Eltern engagieren sich – so die Befunde des Freiwilligensurveys – trotz ihres engen Zeitbudgets aufgrund von Familien- und Erwerbsarbeit überdurchschnittlich und in steigendem Maße freiwillig sowie im Vergleich häufiger als Männer und Frauen ohne Kinder im Haushalt (ebd.: 503 ff.). Zentrale Voraussetzung dabei ist es, dass genügend Zeit zur Verfügung steht. Eltern erbringen in besonderem Maße Leistungen bezogen auf das Aufwachsen von Kindern sowie für ältere Familienangehörige in verschiedenen Tätigkeitsfeldern und Organisationen, die meist auch anderen Kindern, Jugendlichen oder Älteren zugutekommen.

Der Engagementatlas 2009 belegt, dass „Zeit“ als individuelle Ressource eine zentrale Rolle für das konkrete Engagement spielt: Mehr als zwei Drittel der nicht engagierten Personen führen den Faktor Zeit als ausschlaggebenden Punkt an, sich nicht zu engagieren (Generali Zukunftsfonds 2009).

2 Warum brauchen Familien Zeit?

Angesichts dieser Ausgangslage stellt sich die wesentliche Frage, warum Zeit so wichtig ist für Familien und wofür Familien eigentlich Zeit brauchen. Wesentlich für das Verständnis ist die Grundannahme, dass Familien wichtige Leistungen für ihre Mitglieder, für das örtliche Gemeinwesen sowie für die Gesellschaft erbringen. In und durch Familien werden nicht nur Kinder geboren, aufgezogen, gefördert und gebildet, sondern auch sozialer Zusammenhalt in Städten und Gemeinden gestärkt, die elterliche Arbeitskraft reproduziert und Gesundheitsvorsorge betrieben. Nicht selten findet auch die Pflege Angehöriger in der Familie statt.

Der Kern von Familie bildet also Care – Fürsorge, Aufmerksamkeit und Zuwendung –, die wechselseitig, generationenübergreifend und basierend auf Emotionen erbracht werden (Jurczyk 2015). Familie bedeutet Fürsorgebeziehungen, im Kleinen wie im Großen: es geht darum fürsorgend zuzuhören, zu trösten, zusammen zu lachen, zu spielen oder zu pflegen, neben Hausarbeit und Bildungsbegleitung. Für all dies ist Zeit eine zentrale Voraussetzung. Nicht nur die Länge der Zeit, sondern insbesondere die Qualität der Zeit ist entscheidend. Es braucht ein gewisses Maß an Energie und Aufmerksamkeit für diese Art der Zuwendung und Fürsorge. Neben einem funktionierenden Zeitmanagement im Alltag sind auch freie, unverplante und unverzweckte Zeiten für stabile, liebevolle Beziehungen wesentlich. Wir haben es hier mit einem gewissen Paradox zu tun: Familiäre Fürsorge braucht einerseits Verbindlichkeit und Planbarkeit – ist selbst jedoch hochgradig unvorhersehbar und unaufschiebbar.

Der Alltag von Familie ist keine selbstverständliche Konstante, sondern ist zu begreifen als eine Herstellungsleistung, die jeden Tag und im Laufe der Familienbiografie aufs Neue erbracht und stabilisiert werden muss; eine Anforderung, die auch misslingen kann. Die Familiensoziologie spricht heute in diesem Zusammenhang vom „doing family“ (Jurczyk/Lange/Thiessen 2014). Zeit ist dabei ein zentraler Faktor für das Gelingen von Familien, für das Wohlergehen und die Lebensqualität der Familienmitglieder. Um das fragile Gebilde familialer Alltagsorganisation zu stabilisieren und zu unterstützen, braucht es daher verlässliche, familienfreundliche Rahmenbedingungen – eine Aufgabe nachhaltiger Familienpolitik.

3 Ursachen familialen Zeitdrucks: fehlende Passung im Alltag und im Lebensverlauf

Wo liegen die tieferen Ursachen für Zeitnot und Zeitkonflikte, die Familien heute vielfach belasten? Bis vor wenigen Jahrzehnten hat der „arbeitsteilige Reproduktionspakt“ zwischen Männer und Frauen mit klaren Geschlechterzuschreibungen noch halbwegs gut funktioniert. Die Grenzen zwischen Erwerbstätigkeit und Familie waren relativ klar gezogen und die Berufswelt war weitgehend so organisiert, dass sie zeitlich und räumlich relativ abgetrennt war vom privaten Leben in der sogenannten Normalfamilie. Mittlerweile sind wir jedoch an einem anderen Punkt, der auf die fürsorgliche Praxis, die in Familien stattfindet, spürbare Auswirkungen hat. Im Zeitalter des Postfordismus sind die Verschärfung des Ökonomieprimats sowie ein Beschäftigungsdruck für alle, neben dem auch vorhandenen Beschäftigungswunsch, verknüpft: Alles

soll „sich rechnen, schneller, mehr und überall verfügbar sein“ (vgl. Rinderspacher in diesem Band). Seit den 1970er Jahren findet eine Erosion der traditionellen geschlechtlichen Arbeitsteilung und der Trennung von Familie und Beruf als Basis für funktionierendes Care in Familien statt. Die Familiensoziologie spricht hierbei von der „doppelten Entgrenzung“ (Jurczyk/Schier/Szymenderski et al 2009). Wir haben es auf der Seite der Arbeitswelt mit erhöhter Wochenarbeitszeit (in Familien auch durch eine wachsende Zahl der Zweiverdienerhaushalte), steigenden Verfügbarkeits- und Flexibilitätserwartungen sowie Mobilitätsanforderungen an Arbeitnehmer/innen und mit einer Intensivierung bei gleichzeitiger Prekarisierung von Arbeitsverhältnissen zu tun. Die sich abzeichnende Digitalisierung der Arbeitswelt führt zu einer strukturellen Kopplung von Arbeitswelt und Lebenswelt, die die Abgrenzung gegenüber beruflichen Anforderungen wichtiger werden lässt. Zu beobachten ist auch eine Auflösung fester Rhythmen und kollektiver Zeitinstitutionen: der Feierabend oder der arbeitsfreie Sonntag beispielsweise sind für immer weniger Familien feste Größen zur Koordination ihres Alltags. Auf der anderen Seite werden familiäre Lebensformen vielfältiger, die Ansprüche an Gleichberechtigung der Geschlechter, die Erwartungen an verantwortete Elternschaft steigen und die Koordination des Familienalltags wird komplexer (Jurczyk/Klinkhardt 2014). Diese Veränderungen beinhalten zeitintensive Prozesse der Abstimmung, Rollenklärung oder Selbstoptimierung. Dies führt dazu, dass die Passung zwischen örtlichen Zeittakten und Infrastrukturangeboten und familialen Lebensrealitäten verloren gegangen ist; Zeitdruck in Familien, Überforderung und Erschöpfung sind häufig die Folge. Der Familienalltag wird zur Managementaufgabe, bei der Lebensqualität und Zeitwohlstand auf der Strecke bleiben. Abbildung 1 stellt die Veränderungen dar, die sich in den beiden Lebensbereichen (Arbeitswelt und Familie) vollziehen, welche auf dafür nicht passungsfähige alltagsrelevante örtliche strukturelle Rahmenbedingungen sowie biografierelevante Lebenslaufregime treffen. Im Ergebnis führt dies zu Zeitstress und Überforderung einzelner Familienmitglieder sowie familiärer Systeme.

Darüber hinaus sind berufliche Institutionen und Karrieremuster vergleichsweise starr und noch weitgehend orientiert an männlichen Erwerbsbiografien sowie der Dreiteilung des Lebenslaufs. Bertram und Deufelhard sprechen in diesem Zusammenhang von der „überforderten Generation“ in der Rushhour des Lebens und beschreiben in ihrem aktuellen Buch die mangelnde Passfähigkeit beruflicher Lebensläufe mit familiärer Lebensführung in biographischer Perspektive (Bertram/Deufelhard 2014). Demnach ist die Generation der zwischen 1970 und 1980 Geborenen gekennzeichnet von folgenden Merkmalen: Die Lebenserwartung ist erstens deutlich gestiegen und Frauen haben dadurch, dass Mutterschaft mit Blick auf Erwerbsbeteiligung mittlerweile eine begrenzte Phase darstellt, Erwerbsjahre hinzugewonnen. Zweitens ist der Anteil Hochqualifizierter dank längerer Ausbildungsphasen im Vergleich zu vergangenen Generationen deutlich höher. Drittens sind die Erwartungen an sich selbst sowie an die eigenen Kinder in den vergangenen Jahrzehnten deutlich gestiegen. Im Unterschied zu früher finden die Übergänge in den Arbeitsmarkt zum einen später statt und sind zum anderen unsicherer geworden. Sie sind auch gekennzeichnet durch einen schärferen Wettbewerb um berufliche Positionen, bei dem vor allem Frauen mit Kindern im Nachteil sind. Diese Situation führt dazu, dass zentrale Lebensereignisse wie Berufseintritt, Partnerschaft, Familiengründung und beruflicher Einstieg zwischen dem 28. und 38. Lebensjahr simultan in der sogenannten „Rushhour des Lebens“ zu bewäl-

tigen sind (ebd.). Gleichzeitig ist das Einkommensniveau im Vergleich zu früher gesunken mit der Folge, dass Eltern durchschnittlich betrachtet länger arbeiten müssen, um wirtschaftlich die Existenz einer Familie zu sichern.

Wenn nichts mehr passt – „doppelte Entgrenzung“

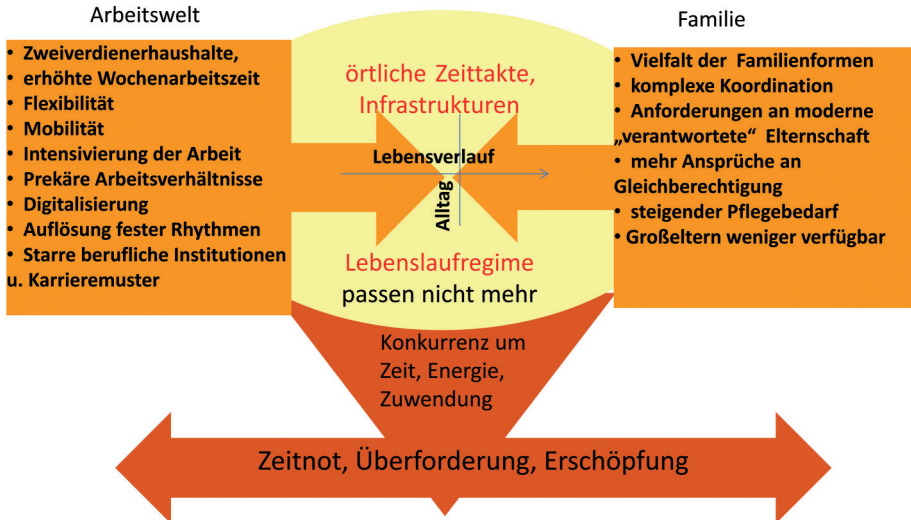


Abb. 1: Gesellschaftliche Ursachen von Zeitdruck in Familien / Quelle: Eigene Darstellung Heitkötter, nach Heitkötter et al. 2009; Jurczyk/Klinkhardt 2014

All dies führt in der Summe dazu, dass weniger Zeit für die Familie bleibt. Wie auch die aktuellen Zeitbudgetdaten zeigen, verbringen Mütter und Väter trotz der höheren Arbeitsmarktpräsenz in wachsendem Maße Zeit mit ihren Kindern, mehr als noch vor zehn Jahren (Statistisches Bundesamt 2015). Gespart wird dafür an der Zeit für sich selbst und der Zeit für Partnerschaft und Freunde, wodurch Zeitdruck in diesen Lebensbereichen entsteht.

Fragt man vor diesem Hintergrund der tieferliegenden gesellschaftlichen Ursachen nach den konkreten Anlässen, die Zeitnot in Familien verursachen, verweisen aktuelle empirische Untersuchungen (BMFSFJ 2012a,b,c; 2014) auf folgende Gründe: starke berufliche Beanspruchung und Mobilität; Überstunden, Mehrarbeit und unflexible Arbeitszeiten; Betreuungsnotfälle aufgrund von Erkrankung eines Familienmitglieds; lange Wege, Staus, Rushhour-Verkehr; unpassende Öffnungszeiten von Ämtern und Ärzten sowie mangelnde Betreuungszeiten vor allem in den Schulferien. Der aktuelle Familienbericht NRW hebt in diesem Zusammenhang ergänzend die Länge, Lage und fehlende Flexibilität von Arbeitszeiten sowie die Belastung durch schulische Anforderungen der Kinder hervor (MFKJKS 2015).

4 Zeitpolitische Perspektiven

Die steigende Zahl an Familien in Deutschland, die an Zeitnot leiden, hat in den letzten Jahren auch die Familienpolitik auf den Plan gerufen, sich für verbindliche und passgenauere zeitliche Rahmenbedingungen für Familien einzusetzen. Daher haben schon der Siebte wie auch vertieft der Achte Familienbericht der Bundesregierung deutlich gemacht, dass eine moderne und nachhaltige Familienpolitik, die Familien darin unterstützt, ihren wesentlichen Aufgaben der familialen Fürsorge verlässlich nachzukommen, aus den drei Säulen einer Geld-, Infrastruktur- und eben Zeitpolitik bestehen muss (BMFSFJ 2006; 2012c). Wir sprechen allgemein von Zeitpolitik, „wenn bewusst – öffentlich und partizipativ – Einfluss genommen wird auf die zeitlichen Bedingungen und/oder Wirkungen der politischen, wirtschaftlichen und insbesondere lebensweltlichen Bedingungen der menschlichen Existenz“ (BMFSFJ 2012c:5). Die Diskussion um Zeitpolitik sowie die ersten Modellversuche zur Gestaltung von Zeitstrukturen und zur Lösung von Zeitkonflikten im Rahmen kommunaler Zeitpolitik reicht in Deutschland bis in die 1990er Jahre zurück (Mückenberger 2000; Mückenberger 2004; Henckel/Eberling 2002; DGFZP 2003; Heitkötter 2006).

Zeitpolitik geht von der Gestaltbarkeit zeitlicher Muster und Normen aus. Über die legitimen Ziele von Zeitpolitik gibt es heute eine weitgehende Einigkeit im zeitpolitischen Diskurs, dabei steht die Stärkung der Selbstbestimmung von Individuen und Familien über den Zeitgebrauch im Vordergrund. Die zeitpolitische Diskussion unterscheidet, ausgerichtet an dem übergreifenden Ziel der Zeitsouveränität, weitere Kriterien, die auch zu Evaluierungszwecken bereits operationalisiert worden sind: Unter einem Gerechtigkeitsaspekt zielt sie darauf ab, über Geschlechter- und Generationengrenzen hinweg gleiche Verwirklichungs- bzw. Teilhabechancen an Beruf, Bildung und Familie zu ermöglichen; unterschiedlichen sozialen Zeiten soll gesellschaftliche Anerkennung zuteilwerden; Möglichkeiten zeitlicher Sinngebung sollen eröffnet sowie eine achtsame Zeitkultur gefördert werden; darüber hinaus sind Spielräume für gemeinsame Zeiten zu vergrößern, um gesellschaftlich notwendige und relevante soziale Beziehungen leben zu können (Elternschaft, Vereinsleben, kommunales oder kirchliches Gemeindeleben, Ehrenamt etc.) (Mückenberger 2017; 2012).

Die Zielsetzung von Familienzeitpolitik im engeren Sinne fokussiert derzeit primär darauf, die Lebensqualität von Familien zu steigern, die Vereinbarkeit von Familie und Beruf zu verbessern sowie kindliche Zeitinteressen und das Kindeswohl angemessen zu berücksichtigen. Dabei lassen sich in der familienpolitischen Diskussion vier tieferliegende Hauptargumente identifizieren, die für ein zeitpolitisches Engagement sprechen: Erstens soll eine Familienzeitpolitik das Gelingen und die Stabilität von Familien unterstützen. Darüber hinaus besteht zweitens die Motivation dazu beizutragen, Gesundheitskosten, die durch Stress, Überforderung, Burn-out etc. entstehen, zu reduzieren. Drittens werden durch zeitliche Rahmenbedingungen, die die Vereinbarkeit von Familie und Beruf erleichtern, Eltern ermutigt, ihren Wunsch nach einem oder einem weiteren Kind auch umzusetzen. Viertens werden familienorientierte zeitliche Rahmenbedingungen auf lokaler Ebene auch immer mehr als Wirtschafts- bzw. Standortfaktor gesehen, der die Wettbewerbsfähigkeit ansässiger Unternehmen sowie des Standorts insgesamt stärkt, wenn beispielsweise Fachkräfte durch ein attraktives Le-

bensumfeld angezogen und langfristig gebunden werden können, wenn der Wunsch nach Erwerbstätigkeit – vor allem von Müttern – realisiert werden kann oder wenn zeitliche Spielräume von Eltern dafür eingesetzt werden können, den sozialen Zusammenhalt in einer Kommune stärken.

Grundsätzlich können zwei Ansatzpunkte familienorientierter Zeitpolitik ausgemacht werden: Zum einen steht im Moment noch die *kommunale Familienzeitpolitik* im Vordergrund, die am Alltag von Familien und damit schwerpunktmäßig auf der Ebene des örtlichen Lebensumfeldes ansetzt. Dieser Bereich wird im nachfolgenden Abschnitt des Beitrags vertieft und anschließend am Beispiel von Aachen exemplarisch veranschaulicht. Zum anderen werden Stimmen lauter, die eine *lebenslauforientierte Zeitpolitik* fordern. Lebenslaufpolitik setzt an der Problematik an, dass gelebte Lebensverläufe von Müttern und Vätern immer weniger mit den rechtlichen Rahmungen und Anreizen sowie dem gesellschaftlichen Wandel zusammenpassen. Sie orientiert sich an der Frage, wie wir zukünftig Lebensläufe so organisieren können, dass Männer und Frauen die Möglichkeit haben, unterschiedliche Lebensziele im Beruflichen wie im Familiären zu erreichen, ohne zu starken Belastungen ausgesetzt zu sein. Entgegen der starren Dreiteilung des Lebensverlaufs (Kindheit/Jugend – Erwachsenenalter mit beruflicher Integration und Erziehungsphasen – Ruhestand als Belohnung) sollen im Sinne „atmender Lebensläufe“ (vgl. dazu Jurczyk 2015) oder selbstbestimmter Erwerbsbiografien Unterbrechungen oder befristete Verkürzungen der Arbeitszeit für Fürsorgetätigkeit in der Familie oder für andere Zwecke (z. B. Weiterbildung, zivilgesellschaftliches Engagement oder persönliche Auszeiten) möglich werden, um die verschiedenen Anforderungen biografisch selbstbestimmt besser verbinden zu können. Geschmeidigere und flexiblere Modelle des Ein- und Ausstiegs sowie der Reduktion und Erhöhung des Arbeitszeitvolumens je nach Bedarf für fürsorgeintensive Phasen sowie ein nicht altersnormierter Eintritt in den Ruhestand sind hier mögliche Ansatzpunkte. Das Konzept der Familienarbeitszeit (DIW, BMFSFJ), der Vorschlag des Deutschen Juristinnenbundes für ein Wahlarbeitszeitgesetz oder die Initiative für sogenannte Carezeit-Budgets weisen in diese Richtung (vgl. zu dieser Debatte auch DGfZP 2016).

Der vorliegende Beitrag richtet seinen Blick auf den ersten Ansatzpunkt, die kommunale Familienzeitpolitik auf lokaler Ebene.

5 Fokus: Kommunale Familienzeitpolitik

Das vergleichsweise neue Politikfeld kommunaler Zeitpolitik zielt auf die Verbesserung der zeitlichen Alltagsorganisation von Menschen mit und ohne Familien sowie deren lokalen Lebensumfelds mit seinen jeweiligen Zeitstrukturen und Infrastrukturangeboten ab. Hierzu bedarf es ressortübergreifender Kooperationen und privat-öffentlicher Vernetzungen auf kommunaler und regionaler Ebene (Mückenberger 2016). Kommunale Zeitpolitik setzt an der mangelnden Passfähigkeit von örtlichen Zeittakten sowie Dienstleistungs- und Infrastrukturangeboten an, um Menschen im Alltag zeitlich zu entlasten. Kommunale Familienzeitpolitik nimmt insbesondere Familien in den Blick und umfasst „... grundsätzlich alle Maßnahmen vor Ort, die dazu beitragen, Zeitkon-

flikte von Familien zu reduzieren. Dazu stimmen Kommunen, Arbeitgeber, Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, Dienstleister, Verkehrsbetriebe und Freizeitanbieter ihre Zeitstrukturen und deren Taktungen entsprechend der Bedürfnisse von Familien untereinander ab.“ (BMFSFJ 2014: 9).

Typische Zeitprobleme von Familien ergeben sich entsprechend den bereits genannten Ursachen aus der ungenügenden Synchronisation von Arbeitszeiten, Öffnungszeiten von Betreuungseinrichtungen oder Schulen, Institutionen, Freizeiteinrichtungen und Handel, von Zeittaktungen im öffentlichen Nahverkehr oder von Angeboten lokaler Dienstleistungen. Erst wenn einzelne zeitpolitische Maßnahmen in unterschiedlichen Handlungsfeldern sinnvoll ineinandergreifen, können Zeitkonflikte spürbar entschärft und Familien damit zeitlich entlastet werden (vgl. Abbildung 2). Damit integriert dieses Politikfeld verschiedene Handlungsfelder, die sich an Daseinsgrundfunktionen orientieren.

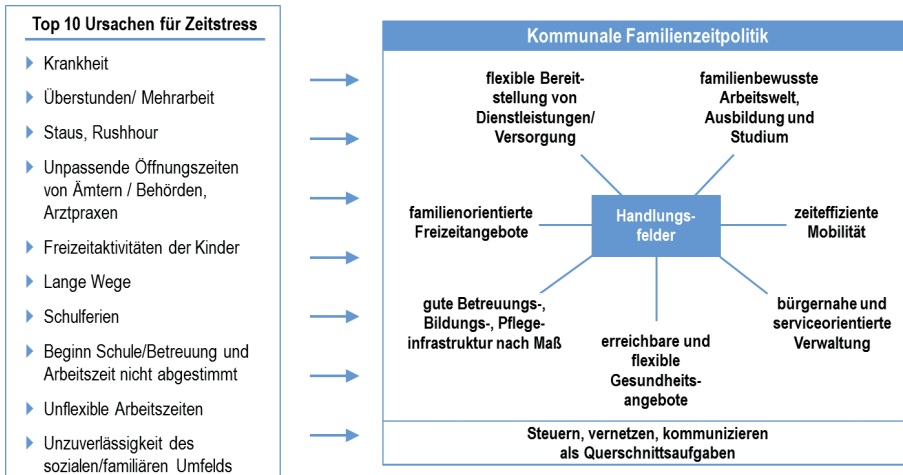


Abb. 2: Kommunale Familienzeitpolitik: Handlungsfelder und Ursachen für Zeitstress / Quelle: BMFSFJ (2014: 16,75)

- > Im Bereich **zeiteffiziente Mobilität** geht es darum, elterliche Begleitmobilität sowie Wege insgesamt zu reduzieren, selbstständige Mobilität von Kindern zu fördern, Mobilitätsangebote bedarfsgerecht und an den Schnittstellen abgestimmt zu gestalten.
- > **Bedarfsgerechte Bildungs- und Betreuungsangebote** umfassen verlässliche, qualitätsorientierte und flexible Angebote für Kinder (im U3-Bereich, Kindergartenalter und Schulkinder) wie für pflegebedürftige Angehörige gleichermaßen, auch insbesondere zu Tagesrandzeiten, in den Ferien bzw. bei unvorhergesehenen Situationen.

- > Im Handlungsfeld **familienbewusste Arbeitswelt und Ausbildung** schaffen Flexibilisierungen von Arbeitszeit und -ort, die auf familiäre Bedarfe ausgerichtet sind, eine familienorientierte Unternehmenskultur sowie Angebote haushaltsnaher Dienstleistungen bzw. betriebliche Kinderbetreuungsangebote als wesentliche Voraussetzungen für zeitliche Entlastungen zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf.
- > Im Feld der **Gesundheit** geht es darum, die Erreichbarkeit und Flexibilität durch harmonisierte Sprechzeiten und die Serviceorientierung der Angebote zu erhöhen.
- > Im Bereich **haushaltsnaher Dienstleistungen** können Familien zeitlich entlastet werden, wenn flexible und erschwingliche Angebote vermittelt werden, wenn Öffnungs- und Beratungszeiten auf die Alltagsbedarfe von Familien sowie untereinander abgestimmt sind und wenn ergänzend aktive Nachbarschaftshilfe zur Verfügung steht.
- > Das Gestaltungsfeld der **Freizeitangebote** ist dann familienorientiert, wenn diese gut erreichbar sind, flexibel zur Verfügung stehen, den besonderen zeitlichen und organisatorischen Bedürfnissen von Familien entsprechen und wenn sie bürgerschaftliches Engagement einbeziehen.
- > Im Bereich der **Verwaltung** unterstützen verlängerte und flexible Öffnungszeiten sowie ein umfangreiches und nutzerfreundliches E-Government-Angebot die familienzeitorientierte Ausgestaltung.

Die sozialräumliche Dimension sowie der stadtplanerische Zugang werden in der kommunalen Familienzeitpolitik bislang eher wenig beachtet. Dabei kommt dem Handlungsfeld der Stadtentwicklung eine besondere Bedeutung und Schlüsselposition für das Thema Zeitpolitik zu, da alle Planungen auf Dauer angelegte Zeit-Raum-Beziehungen auslösen: Sämtliche Entscheidungen im Bereich der Stadtplanung und Architektur schaffen langfristige Strukturen, die Stadtviertel, Wege, Verbindungen und damit auch das individuelle Zeitmanagement von Bürgerinnen und Bürgern für Jahrzehnte prägen. Vor dem Hintergrund der weit aufgefächerten Diskussion zur Familienzeitpolitik fokussiert der vorliegende Beitrag insbesondere auf diesen Aspekt der Stadtplanung. In den nachfolgenden Abschnitten werden am Beispiel der Stadt Aachen exemplarisch erste Ansätze vorgestellt, wie Familienzeitpolitik vor Ort aufgegriffen und in verschiedenen Handlungsfeldern umgesetzt werden kann. Dabei liegt ein Schwerpunkt im Bereich der Stadtplanung, wo Aachen Ansätze aufzeigt, wie mithilfe ausgearbeiteter Prüfkriterienkataloge und verbindlicher Verfahren familienzeitpolitische Sichtweisen verankert werden können.

6 Aachen: Die Schritte zur kommunalen Familienzeitpolitik

Familienfreundlichkeit als Standortfaktor hat im Hinblick auf den demografischen Wandel und den Fachkräftemangel an Bedeutung gewonnen und ist heute zu einem kommunalpolitischen Schlüsselbegriff der Demografiestrategien der Städte geworden. In diesem Sinne ist kommunale Familienpolitik eine wichtige Grundlage für die

nachhaltige Stadtentwicklung. Aachen ist im Bereich der Familienzeitpolitik eine aktive Kommune. Sie kann dabei auf ein starkes Fundament der familienfreundlichen Ausrichtung der Kommunalpolitik bauen. Die Profilierung der Stadt Aachen als familienfreundliche Kommune begann mit ihrer erfolgreichen Teilnahme am 1. Bundeswettbewerb „Kinder und Familienfreundliche Gemeinde“, den das Bundesfamilienministerium 1996 auslobte (Difu 2017).

Stationen der Familienfreundlichkeit bzw. Zeitgerechtigkeit in Aachen

- > 1996: Auszeichnung beim 1. Bundeswettbewerb Kinder- und familienfreundliche Gemeinde
- > 2005: Gründung des Aachener Bündnisses für Familie
- > 2010: Audit Familiengerechte Kommune
- > 2012: Modellprojekt Kommunale Familienzeitpolitik des Bundesfamilienministeriums
- > 2013: Großstadtinitiative „Neue Zeiten für Familie“
- > 2015: Reauditierung zur Familiengerechten Kommune

2004 rief das Bundesfamilienministerium die Initiative „Lokale Bündnisse für Familie“ ins Leben, die mittlerweile in 700 Städten und Gemeinden gebildet wurden (Lokale Bündnisse für Familie 2017). Das Aachener Bündnis für Familie gründete sich am 10.05.2005 (Stadt Aachen 2017a). Das Bündnis versteht sich als Ideenschmiede, in der Menschen und Organisationen freiwillig und durch gemeinsame Interessen geleitet zusammenarbeiten. Es ist heute ein starker Motor für mehr Familienfreundlichkeit in Aachen.

2012 wurde der 8. Familienbericht der Bundesregierung veröffentlicht, ein Spezialbericht, der sich ausschließlich mit dem Thema „Zeit für Familie“ beschäftigt (BMFSFJ 2012). Da die Lokalen Bündnisse für Familie bereits eine Vielzahl von Projekten für Familien initiiert haben und bei der Entwicklung von Lösungen auf große und etablierte Netzwerke zurückgreifen können, hat das Bundesfamilienministerium im Mai 2012 mit fünf Lokalen Bündnissen das zweijährige Modellprojekt „Kommunale Familienzeitpolitik“ gestartet. Die fünf Standorte waren die Städte Aachen, Herzogenrath und Neu Wulmsdorf sowie der Saalekreis und der Donau-Ries-Kreis. Das Modellprojekt führte in Aachen dazu, Familienzeitpolitik als eigenes Politikfeld zu erkennen und erste Handlungsansätze zu identifizieren. Die Ergebnisse dieses Modellprojektes wurden in Form eines Praxisleitfadens zusammengefasst (BMFSFJ 2014).

2013 initiierte der Aachener Oberbürgermeister Marcel Philipp mit Unterstützung des Bundesfamilienministeriums die Großstadtinitiative „Neue Zeiten für Familie“, der sich 40 Städte im Bundesgebiet anschlossen. In einer gemeinsamen Erklärung riefen

die Oberbürgermeister dazu auf, in den Städten eine kommunale Familienzeitpolitik zu unterstützen und sich aktiv dafür einzusetzen, dass

- 1 die „kommunale Familienzeitpolitik“ als Aufgabe in den Städten verankert wird;
- 2 Politik, Verwaltung, Wirtschaft und weitere gesellschaftliche Partner – auch bereichsübergreifend – zusammenwirken und vorhandene Ressourcen besser genutzt werden;
- 3 mit konkreten Maßnahmen beispielhaft strukturell bedingte Zeitprobleme von Familien verringert werden und so Zeit für Familien geschaffen wird;
- 4 sich an der Initiative mitwirkende Städte über die besten Konzepte zur Entlastung von Familien im Rahmen der „kommunalen Familienzeitpolitik“ austauschen.

Im Rahmen der Großstadtinitiative wurden vier Impulsveranstaltungen durchgeführt, deren Ergebnisse in einem Praxisleitfaden dokumentiert sind (Burmeister 2015). In welcher Weise die beteiligten Kommunen die Impulse aufgegriffen und fortentwickelt haben, darüber können derzeit keine Aussagen gemacht werden, da es (noch) nicht systematisch erfasst worden ist. Es könnte ein weiteres Forschungsfeld in diesem Bereich sein.

7 Verankerung der Familienzeitpolitik in Aachen im Rahmen des Audits Familiengerechte Kommune

Sowohl das Bundesprojekt „Kommunale Zeitpolitik für Familie“, als auch die Großstadtinitiative „Neue Zeiten für Familie“ haben viele Impulse gegeben und aufgezeigt, wie mehr zeitliche Spielräume für Familien in einer Stadt ermöglicht werden können. Familienzeitpolitik ist ein neues Politikfeld, das die Stadt Aachen aktiv gestalten will, um Familienleben und Familiengründungen zu unterstützen. Dies hat dazu geführt, dass die Familienzeitpolitik zum Schwerpunktthema ihrer Reauditierung zur Familiengerechten Kommune gemacht wurde (Stadt Aachen 2017b). Auf der Grundlage vertraglich mit dem Verein „Familiengerechte Kommune e.V.“ festgelegter Schritte erfolgte mit Begleitung einer Auditorin des Vereins die Reauditierung.

Das vorgegebene Auditierungsverfahren zeichnet sich durch eine klare Struktur und hohe Verbindlichkeit aus. Es begann im Januar 2014 mit einer Analyse der kommunalen Bedingungen mittels eines umfangreichen Audit-Fragebogens und endete im Januar 2015 mit einem Ratsbeschluss zu insgesamt zwölf Zielen. Für jedes Ziel mussten dabei Angaben zu folgenden Punkten gemacht werden: Zieldefinition, Indikator/Erfolgskriterium, Maßnahme, Zielgruppe, Kosten/Ressourcen, Verantwortlichkeit, Umsetzungsbeginn, Umsetzungszeitraum und Kommunikation. Die Zertifikatsverleihung erfolgte im Juli 2015. Zur Erreichung der Ziele hat die Stadt Aachen bis Juni 2018 Zeit.

Von den unten benannten zwölf Auditzielen haben fünf eine explizite familienzeitpolitische Relevanz (sie sind hier fett gekennzeichnet); diese werden nachfolgend beispielhaft näher erläutert:

- 1 Systematische Beteiligung von Familien mit Kindern, älterer Menschen und Menschen mit Behinderungen an relevanten Stadtentwicklungsplanungen

- 2 **Der Faktor „Zeit“ ist im Kriterienkatalog „Familienfreundliche Stadtplanung – Kriterien für Städtebau mit Zukunft“ enthalten**
- 3 Einrichtung eines Familienservicebüros zur Bündelung und Koordination
- 4 Vertiefung des Markenbausteins „Familienfreundliche Stadt“ – weiterer Ausbau einer Willkommenskultur für Familien
- 5 Bedarfsgerechter und zielgruppenspezifischer Ausbau des „inklusive Ganztags“
- 6 **Bedarfsgerechter und zielgruppenspezifischer Ausbau der Ganztagsferienbetreuung für alle Ferienzeiten**
- 7 Sicherstellung der Betreuung von Kindern in unvorhergesehenen Betreuungsnotfällen
- 8 **Bedarfsgerechter Ausbau der Randzeitenbetreuung in Tageseinrichtungen für Kinder**
- 9 **Bedarfsgerechter und zielgruppenspezifischer Ausbau der betrieblich unterstützten Kinderbetreuung**
- 10 **Zeit für Familie durch E-Government und Wissensmanagement**
- 11 Förderung und Aktivierung von Nachbarschaften im Quartier
- 12 Es besteht ein Netzwerk Wahlgroßelternschaften für Familien mit Kindern, deren Großeltern an anderen Orten leben oder nicht verfügbar sind.

8 Beispiele für familienzeitpolitische Zielsetzungen in Aachen

Da eine vollständige Darstellung der Ziele den Rahmen des Beitrags sprengen würde, werden nachstehend fünf der zwölf Auditziele exemplarisch vorgestellt.

8.1 Kriterienkatalog für eine familienfreundliche zeitgerechte Stadtplanung

Bereits im Jahre 2003 hat der Rat der Stadt Aachen Kriterien für Kinder- und familienfreundlichen Städtebau beschlossen. Kinder- und Familienfreundlichkeit sollten kein „Zufallsprodukt“, sondern absichtsvoll erreichtes Ergebnis planerischen Handelns sein. Im Rahmen der Reauditierung wurde beschlossen, diese Kriterien um familienzeitrelevante Fragestellungen zu erweitern und sie mit einem Uhrensymbol in den entsprechenden Leitfragen zu kennzeichnen. Dies geschah in einer fachbereichsübergreifenden Arbeitsgruppe unter Federführung des Fachbereichs Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen in Zusammenarbeit mit den Fachbereichen Kinder, Jugend und Schu-

le, Soziales und Integration, Bauaufsicht, Umwelt sowie dem Fachbereich Wirtschaftsförderung (Stadt Aachen 2016).

Nach der Beschlussfassung im Rat der Stadt Aachen am 29.06.2016 wurden die Kriterien in einer Pressekonferenz der (Fach-)Öffentlichkeit vorgestellt und die mit der Stadt Aachen kooperierenden Architektur-, Stadtplanungs- und Ingenieurbüros über die Kriterien und ihre Anwendung informiert. Die bereits bestehende Dienstanweisung zur Anwendung der Kriterien innerhalb der Stadtverwaltung wurde ebenfalls erneuert. Familienzeitpolitik wurde auf diese Weise zu einem integralen Bestandteil der Aachener Stadtentwicklung gemacht.

Die Prüfung erfolgt sowohl durch die zuständigen städtischen Fachbereiche als auch durch externe Planer bzw. Vorhabenträger. Grundlage der Prüfung ist der in der Broschüre enthaltene Kriterienkatalog. Hier sind unter den übergeordneten Punkten

- > Sicherheit und soziales Zusammenleben fördern
- > Eigenständige Mobilität fördern
- > Nutzbarkeit, Erlebnisvielfalt und Veränderbarkeit schaffen
- > Beteiligung

Fragestellungen aufgelistet, anhand derer der jeweilige (städtebauliche) Entwurf zu überprüfen ist. Die Ergebnisse werden anschließend dokumentiert und im Falle einer Bauleitplanung auch in die Abwägung einbezogen. Diese Vorgehensweise wurde in den letzten Jahren erfolgreich angewendet.

Zur Verdeutlichung sind nachstehend die Prüfungsfragen zu den Bereichen 1.3 „Neubaugebiete und städtebauliche Rahmenpläne, Bebauungspläne und Verkehrsanlagen“ aufgeführt.

Sicherheit und soziales Zusammenleben fördern

- > Gewährleistet die Planung – etwa durch Mischung von Bau- und Eigentumsformen sowie Angebote für unterschiedliche Generationen und Familienformen – eine differenzierte Sozialstruktur im Stadtteil und fördert sie die soziale Integration unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen?
- > Wird ein ausreichend großer Anteil öffentlich geförderter Wohnungen eingeplant (mindestens 20 bis 40%)?
- > Werden Angsträume durch Schaffung größtmöglicher Einsehbarkeit und Übersichtlichkeit vermieden?
- > Werden 10 Quadratmeter öffentliche Kinderspielplatzfläche pro Kind eingeplant (pro Wohneinheit zwei Kinder)?¹ Ⓢ

¹ Zu dieser Forderung gibt es einen eigenen Ratsbeschluss, in dem festgelegt worden ist, unter welchen eng gefassten Voraussetzungen die 10 Quadratmetervorgabe um max. 50 % reduziert werden kann. Ist selbst die Schaffung der reduzierten Kinderspielplatzfläche nicht möglich, so ist jeder nicht realisierte Quadratmeter finanziell auszugleichen (Stadt Aachen 2013 a).

- > Ist für das Plangebiet eine soziale Mitte und Nahversorgung vorhanden oder kann sie eingeplant werden?
- > Werden ausreichend private, öffentliche und halböffentliche Verkehrs- und Grünflächen festgesetzt und klar voneinander abgegrenzt?
- > Sind Infrastruktureinrichtungen für Familien mit Kindern, Jugendlichen, älteren Menschen und Menschen mit Behinderung erforderlich? ①
- > Kann bei der Planung von Gewerbegebieten und Sondergebieten (z. B. für die Hochschule) ein Standort für Kinderbetreuung vorgesehen werden? ①
- > Wird durch Nutzungsmischung die Nähe von Wohnen und Arbeiten erreicht? ①
- > Besteht die Möglichkeit der Festsetzung emittierender Spiel- und Sportflächen wie z. B. Skateranlagen, Bolzplätze, Beach- oder Volleyballanlagen?
- > Werden Kinderspielplätze an erreichbaren Orten geplant (soziale Kontrolle)? ①
- > Liegen die Spielplätze an verkehrsarmen Straßen ohne direkte Nähe zu größeren Parkplatzeinfahrten? ①

Eigenständige Mobilität fördern

- > Werden im Verkehrskonzept und in der Straßen- und Wegeplanung die Belange aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt? ①
- > Ist ein eigenständiges Fuß- und Radwegenetz zu Infrastruktureinrichtungen vorhanden oder kann es angelegt werden? ①
- > Werden Kinderspielplätze bei größeren Gebieten auch dezentral angelegt? ①
- > Sind im Plangebiet fußläufig und von Kindern selbständig erreichbare Kinderspielplätze/Freizeitangebote vorhanden oder vorgesehen? ①

Nutzbarkeit, Erlebnisvielfalt und Veränderbarkeit schaffen

- > Werden multifunktional nutzbare und veränderbare Freiflächen in der Nähe von Wohngebäuden und öffentlichen Einrichtungen vorgesehen?
- > Wird bei größeren Gelände- und Gebäudekomplexen die Durchlässigkeit z. B. über Passagen erhöht? ①
- > Wird der bebaute Raum in übersichtliche Einheiten gegliedert?

- > Werden Freiflächen und/oder Gemeinschaftseinrichtungen vorgesehen, die für alle Altersgruppen nutzbar sind?
- > Erlaubt die Planung die Ansiedlung von nicht störendem Gewerbe und von Geschäften zur Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs? ①

Beteiligung

- > Ist die Beteiligung von Familien mit Kindern, Jugendlichen, älteren Menschen und Menschen mit Behinderung ortsnahe vorgesehen? ①

Mit diesen von den Planern zu berücksichtigenden Fragestellungen sollen folgende Ziele erreicht werden:

- > Sicherung und Verbesserung der konkreten Lebensbedingungen der Familien in der Stadt Aachen
- > Zufriedene Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Aachen, insbesondere wenn Familien, Kinder und Jugendliche an der Entwicklung ihres Lebensumfeldes beteiligt werden
- > Mehr Zeitsouveränität für alle durch die Berücksichtigung des Leitbildes „Stadt der kurzen Wege“
- > Schärpen des „Planungsblickes“ und Sensibilisierung für die Bedürfnisse und Gefährdungen der Familien
- > Imageverbesserung für die Außenwerbung der Stadt Aachen als attraktive Wohnstadt mit hoher Lebensqualität
- > Verbesserte Entscheidungsgrundlage in der Abwägung bei der Aufstellung von Bauleitplänen nach §1 Baugesetzbuch
- > Verbesserung der Wohnumfeldsituation in Gebieten mit sozialen Problemen
- > Erhöhung des planerischen Qualitätsstandards

Die Abwägung aller Belange und die Entscheidung darüber, ob und in welcher Weise sie berücksichtigt werden, liegt beim Rat der Stadt Aachen. Diese Vorgehensweise sichert, dass Zeit und Zeitplanungen in die gesamten städtebaulichen Planungsvorgänge eingespeist werden.

Dennoch ist festzustellen, dass insbesondere bei Investorenplanungen eine hohe Ausnutzung der Grundstücke bzw. die Gewinnmaximierung im Vordergrund steht. Die Bereitschaft, Flächen für Begegnung, Spiel- und Betreuungsangebote zu schaffen

oder auch Wegeverbindungen einzuplanen, die über das unbedingt notwendige Maß hinausgehen, bedarf meist intensiver Verhandlungen. Gerade deshalb ist der Beschluss der aktualisierten Broschüre ein wichtiges Signal in Bezug auf die Bedeutung einer familiengerechten Stadtplanung in Aachen. Leider ist eine Anwendung der Kriterien nicht in Bereichen möglich, in denen nach § 34 des Bundesbaugesetzbuches Bau-recht besteht. Hier kann das Ortsrecht über das gesetzlich Geforderte hinaus nicht greifen.

8.2 Bedarfsgerechter und zielgruppenspezifischer Ausbau der Ganztagsferienbetreuung für alle Ferienzeiten

Zeit für Familie soll planbar sein und die Stadt Aachen möchte die dafür notwendigen Voraussetzungen schaffen. Für die Vereinbarkeit von Familie und Beruf sind für Eltern schulpflichtiger Kinder verlässliche Ganztagsferienbetreuungsangebote für alle Ferienzeiten erforderlich, die immer mehr zu einem wichtigen Standortfaktor werden. In Zusammenarbeit mit allen Anbietern, wie zum Beispiel kirchliche und städtische Einrichtungen, Vereine, RWTH, FH und gegebenenfalls auch Aachener Unternehmen, soll erreicht werden, dass zu Beginn des Jahres alle Ferienspielangebote für die Oster-, Sommer- und Herbstferien in einem Online-Portal dargestellt sind, sodass die Eltern frühzeitig den Jahresurlaub und ihre Familienzeiten planen können. Die Bündelung der Informationen erfolgt im Fachbereich Kinder, Jugend und Schule – die Anmeldung direkt beim jeweiligen Anbieter. Das Online-Portal soll zum Sommer 2019 an den Start gehen.

8.3 Bedarfsgerechter Ausbau der Randzeitenbetreuung in Tageseinrichtungen für Kinder

Der Ausbau der Randzeitenbetreuungsangebote steht in direktem Zusammenhang mit den Wünschen von Eltern, die z. B. in Schichtarbeit tätig sind und Beruf und Familie vereinbaren möchten, wie auch mit den Anforderungen an das Kindeswohl und den sich daraus ergebenden Forderungen an die Qualität der Randzeitenbetreuung und an die tägliche Betreuungsdauer eines Kindes in einer Einrichtung. Hierbei darf die hohe Bedeutung einer sich in den ersten beiden Lebensjahren zwischen Kind und Eltern erfolgreich entwickelnden Primärbindung nicht außer Acht gelassen werden. Ein entscheidender Faktor zur Etablierung der Primärbindung ist die zur Verfügung stehende Betreuungszeit durch die primäre(n) Bindungsperson(en). Vor diesem Hintergrund hat sich der Kinder- und Jugendausschuss der Stadt Aachen dafür ausgesprochen, dass eine Betreuungszeit für ein Kind von maximal 9 Stunden täglich und von insgesamt 45 Stunden wöchentlich nur in Ausnahmefällen überschritten werden darf.

Die letzte Vollbefragung zu den Betreuungsbedarfen von Aachener Eltern mit Kindern bis 3 Jahren wurde im Jahre 2013 in Zusammenarbeit mit dem Forschungsverbund des Deutschen Jugendinstitutes und der TU Dortmund durchgeführt (Stadt Aachen 2014). Daran beteiligten sich 2.335 von 5.844 Eltern, was einer Beteiligungsquote von 40% entspricht.

Ein zentrales Ergebnis ist hierbei, dass 14% der Eltern wochentags einen Betreuungsbeginn ab 7:00 Uhr morgens und eine Betreuungsendzeit bis 17:00 Uhr und später wünschen.

Aufgrund dieser Erkenntnisse wurden in Aachen zunächst in zwei Kindertagesstätten erweiterte Öffnungszeiten in einer Gruppe angeboten. Eine weitere Einrichtung wird folgen.

In den Randzeiten zwischen 6:30 und 7:30 Uhr und zwischen 16:30 und 18:30 Uhr können bis zu 20 Kinder von zwei pädagogischen Mitarbeiterinnen/Mitarbeitern in einer Gruppe betreut werden. Hierdurch entstehen zusätzliche Kosten für 30 Fachkraftstunden.

Die gewonnenen Erfahrungen im Hinblick auf die tatsächliche Nachfrage werden Ende 2017 im Kinder- und Jugendausschuss vorgestellt, bevor in weiteren Stadtteilen die Öffnungszeiten von Kindertagesstätten ausgeweitet werden (Stadt Aachen 2015).

Da nicht in jeder der 135 Aachener Tageseinrichtungen für Kinder für jeweils eine Gruppe von 20 Kindern, sondern sehr häufig nur für drei oder vier Kinder ein Randzeitenbetreuungsbedarf besteht, sollen auch Kombinationsmodelle von Kindertageseinrichtungen mit Angeboten der familiären Kindertagesbetreuung bzw. Kindertagespflege oder andere Möglichkeiten geprüft werden.

8.4 Bedarfsgerechter Ausbau der betrieblich unterstützten Kinderbetreuungsangebote

Fachkräftesicherung und Fachkräftebindung sind zentrale Ziele der Kommunalpolitik. Was für alle Unternehmen gleichermaßen gilt: Auf ihre Fachkräfte können sie nicht verzichten. Sie sind Voraussetzung dafür, dass Unternehmen weiterhin hohe Qualität erzielen und wachsen können. Die Vereinbarkeit von Familie und Beruf wird dabei zu einem wichtigen Wettbewerbsvorteil, der sich für beide Seiten lohnt, denn auch die Fachkräfte messen dem Thema eine hohe Bedeutung zu. Bei der Arbeitgeberwahl ist sie für neun von zehn Beschäftigten mit minderjährigen Kindern genauso wichtig oder sogar wichtiger als das Gehalt (BMFSFJ 2015). Immer mehr Firmen möchten für ihre Beschäftigten die Vereinbarkeit von Familie und Beruf unterstützen. Ihr Engagement reicht dabei von betriebseigenen Kindertagesstätten bis hin zu Ferienbetreuungsangeboten für Kinder.

Unter dem Gesichtspunkt der Familienzeit ersparen arbeitsortnahe Kinderbetreuungsmöglichkeiten vor allem Wegezeiten, während in Bezug auf den wohnortnahen Beziehungsaufbau der Kinder allerdings auch Nachteile bestehen. Im Hinblick auf die Schaffung von Betriebskindertagesstätten liegt bereits ein Grundsatzbeschluss des Stadtrates vom 05.09.2012 vor, wie hier zu verfahren ist:

- 1 Die Stadt Aachen fördert den Ausbau und den Betrieb von Betriebskindertagesstätten nach dem Kinderbildungsgesetz NRW – Kibiz.
- 2 Einpendlerkinder können in Aachener Betriebskindertagesstätten betreut werden.
- 3 Die an den Betriebskindertagesstätten beteiligten Unternehmen verpflichten sich vertraglich, 50% der Nettokosten für die Stadt Aachen an die Stadt Aachen zu zahlen.
- 4 Die konkrete Förderung der Betriebskindertagesstätten erfolgt im Rahmen der Kindertagesstättenbedarfsplanung (Stadt Aachen 2012).

Viele Firmen wollen oder können keine komplette Betriebskindertagesstätte schaffen, sondern möchten lieber nachfrageorientiert in bestehenden Kindertagesstätten Belegplätze in Anspruch nehmen. Über den Aachener Familienservice werden hierzu in Abstimmung mit der Jugendhilfeplanung Bedarfsumfragen bei Aachener Firmen durchgeführt, auf deren Grundlage für die Firmen konkrete Angebote entwickelt wurden und werden.

8.5 Zeit für Familie durch E-Government

Ziel ist es, Warte- und Wegezeiten für Behördengänge zu vermeiden, indem Behördenangelegenheiten von zu Hause erledigt werden können. Hierfür soll das Wissensmanagement der Stadt Aachen noch stärker auf die Bedürfnisse von Familien eingehen, um auch die Suchzeiten für Informationen zu verkürzen.

Hierzu ist folgendes geplant:

- 5 Aufbau eines geobasierten Familienstadtplanes mit Informationen zu Spielplätzen, KiTas, Pflegeeinrichtungen etc.
- 6 Schrittweiser Aufbau einer gesamtstädtischen Terminsprechzeiten-Struktur für die Behördengänge, beginnend mit den Bezirksämtern
- 7 Durchführung halbjährlicher Qualitätskonferenzen zur schnelleren und zielgerichteteren Erreichbarkeit von familienrelevanten Informationen in der Wissensdatenbank des Servicecenters CallAachen und auf aachen.de
- 8 Laufzettelgenerierung aus der Wissensdatenbank des Call Aachen²
- 9 Lebenslagenorientierter Aufbau der Familienseiten auf aachen.de

2 Es ist geplant, dass z. B. die Familienzentren oder die Integrationsagenturen Leserechte für Wissensdatenbank bekommen, sodass sie den Ratsuchenden die für sie relevanten Informationen in Form eines Laufzettels zusammenstellen und ausdrucken können.

8.6 Exkurs: Zeit für bürgerschaftliches Engagement in Aachen

Wie in Kapitel 1 bereits ausgeführt, belegt der Engagementatlas 2009, dass „Zeit“ als individuelle Ressource eine zentrale Rolle für das eigene Engagement spielt: Mehr als zwei Drittel der nicht engagierten Personen führen den Faktor Zeit als ausschlaggebenden Punkt an, sich nicht zu engagieren (Generali Zukunftsfonds 2009).

Zur Förderung, Unterstützung und Belebung des bürgerschaftlichen Engagements wurde bereits 2008 in Aachen das „Büro für Ehrenamt und bürgerschaftliches Engagement“ eingerichtet und organisatorisch an den Fachbereich Verwaltungsleitung angebunden. Neben der Bündelung der notwendigen Informationen werden u.a. Orientierungsveranstaltungen zum Thema „Zeit zu verschenken – aber an wen?“ durchgeführt.

In den „Leitlinien der Stadt Aachen zur Förderung des Ehrenamtes und des bürgerschaftlichen Engagements“ wird der Grundgedanke folgendermaßen formuliert:

„Die vielen Facetten bürgerschaftlichen Engagements sind ein Kernelement des Zusammenlebens und des Zusammenhalts einer Gesellschaft. In Ehrenamt, Freiwilligenarbeit oder Selbsthilfe engagieren sich auch in Aachen viele Bürgerinnen und Bürger in Vereinen und Verbänden, in Organisationen, Projekten, Initiativen und Parteien sowie in Stiftungen und Netzwerken. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels wird bürgerschaftliches Engagement in Zukunft noch wichtiger werden. Die Schaffung einer Ermöglichungskultur ehrenamtlicher Arbeit und bürgerschaftlichen Engagements muss als ein wesentlicher Bestandteil städtischen Handelns gesehen werden.“ (Stadt Aachen 2013 b)

9 Schritte zur Implementierung kommunaler Familienzeitpolitik

Eine intensive und zeitlich begrenzte Aufbau- und Entwicklungsphase schafft eine gute Grundlage für eine dauerhafte Verankerung kommunaler Familienzeitpolitik vor Ort. Aus den Erfahrungen in Aachen sowie anderer Kommunen können folgende Schritte zur Umsetzung kommunaler Familienzeitpolitik abgeleitet werden (BMFSFJ 2014):

- > Schaffung von Problembewusstsein sowie Sensibilisierung für den Nutzen kommunaler Familienzeitpolitik auf der Ebene der politisch Verantwortlichen in der Kommune: Wichtig ist dabei, insbesondere politische Schlüsselpersonen und Akteure in Leitungsfunktionen innerhalb wie außerhalb der Kommunalverwaltung für das Thema zu gewinnen und die strategische Steuerung kommunaler Familienzeitpolitik möglichst hoch und eng in der kommunalen Spitze zu verankern (Landrat, (Ober-)Bürgermeister, Spitzengremien wie Kreistag, Stadt- oder Gemeinderat).
- > Einholung eines politischen Beschlusses des Rates bzw. Kreistags oder Integration des Themas in familienpolitische Leitlinien, um den spezifischen demografischen und wirtschaftlichen Herausforderungen des Standorts Gewicht zu verschaffen

sowie Familienzeitpolitik systematisch mit laufenden oder geplanten Strategieprozessen der Kommune zu verbinden.

- > Einbeziehung relevanter Fachbereiche innerhalb der Kommunalverwaltung (Ressort Familie, Kinder- und Jugendhilfe, Sozialplanung, Wirtschaftsförderung, Mobilitäts- und Stadtplanung, Gesundheitsämter, Schulwesen, Bürgerservice etc.) sowie Gewinnung relevanter Akteure außerhalb der Verwaltung in den Bereichen der Wirtschaft und Zivilgesellschaft (Verkehrsbetriebe, Unternehmen, Gewerkschaften, Arbeitgeberverbände, Kammern, Vereine, Kirchen, Elternbeiräte etc.). Dadurch kann Familienzeitpolitik tatsächlich als gesellschaftliche Querschnittsaufgabe in der Kommune etabliert werden.
- > Lebendig wird kommunale Familienzeitpolitik vor allem durch die Partizipation von Familien. Bei allen relevanten Stadtentwicklungsplanungen wie z. B. Masterplan, Verkehrsentwicklungsplan, Innenstadtkonzept, Projekte zur Sozialen Stadt oder Stadtteilrahmenpläne ist die systematische Beteiligung der für die Planung relevanten Gruppen, wie Familien mit Kindern, ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen, vorzusehen.
- > Formulierung gemeinsamer Ziele, an denen sich die beteiligten Akteure bei der konkreten Umsetzung der familienzeitpolitischen Maßnahmen orientieren können.
- > Etablierung wirkungsvoller Arbeitsstrukturen zur Absicherung eines bereichsübergreifenden Handelns, die sowohl einen strategischen Steuerungskreis sowie eine Koordinationsstelle zur Organisation einzelner Arbeitsschritte der konkreten Umsetzung umfassen. Hilfreich ist es, bestehende Netzwerke, wie beispielsweise Lokale Bündnisse für Familie, die über viel Erfahrung, tragfähige Strukturen und Umsetzungscompetenz verfügen, einzubeziehen.
- > Öffentlichkeitsarbeit begleitend zur Etablierung und Umsetzung kommunaler Zeitpolitik. Dies umfasst beispielsweise, für das Thema zu werben, über relevante Ereignisse und Veranstaltungen zu berichten, Familien zu informieren und einzubeziehen etc.

10 Ausblick

Die nachfolgenden zehn Argumente für eine (kommunale) Familienzeitpolitik verdeutlichen zusammenfassend, welche Beiträge diese für eine zeitgerechte und lebenswerte Stadt leisten kann:

- 1 Familienzeitpolitik ermöglicht Männern wie Frauen Fürsorgetätigkeiten in der Familie (Kinder und Pflegebedürftige) und Erwerbstätigkeit sowie bürgerschaftliches Engagement im Alltag wie auch im Lebensverlauf möglichst selbstbestimmt zu verbinden.

- 2 Sie unterstützt Arbeitgeber wie Dienstleistungsanbieter, die zeitliche Eigenlogik von Familien zu erkennen und zu respektieren.
- 3 Sie tritt an, die Lebensqualität vor Ort zu verbessern und dadurch den Wirtschaftsstandort zu stärken und gerade auch für Fachkräfte attraktiv zu machen.
- 4 Sie berücksichtigt neben gemeinsamer Familienzeit auch Zeitinteressen von Paaren für ihre Partnerschaft sowie die Eigenzeit von Müttern und Vätern für Selbstsorge.
- 5 Familienzeitpolitik schafft zeitliche Voraussetzungen für wechselseitige Unterstützung sowie Autonomie zwischen den Generationen.
- 6 Kommunale Familienzeitpolitik braucht eine systematische und kontinuierliche Wissensbasis über die Zeitkonflikte und -bedürfnisse von Familien, um wirkungsvoll handeln zu können.
- 7 Sie eröffnet Mitgestaltungsmöglichkeiten für Familien.
- 8 Sie fördert prozessbezogen integriertes Handeln aller beteiligten Akteure quer durch die Stadtgesellschaft.
- 9 Sie kann die kommunale Infrastruktur ebenso wie die Stadtplanung fokussieren und somit Motor für die bedarfsgerechte Anpassung von Leistungen und Angeboten öffentlicher und privater Institutionen sein.
- 10 Last but not least initiiert kommunale Familienzeitpolitik auch öffentliche Diskurse über Werte und Eckpunkte örtlicher Zeitgestaltung für mehr familialen Zeitwohlstand.

Damit kommunale Familienzeitpolitik nicht als projektförmiges Strohfeuer entlang einschlägiger Förderprogramme hinter den Möglichkeiten zurückbleibt und vielmehr zu einem festen Bestandteil kommunaler Gestaltung und Planungspraxis über einzelne Modellkommunen hinaus wird, sind noch einige Herausforderungen zu bewältigen: Zentral sind hier die Fragen, wo und wie Maßnahmen kommunaler Familienzeitpolitik verbindlich implementiert werden können, welche Akteure dafür stehen und wie dieser Politikansatz sinnvoll in vor Ort bestehende Strukturen und Netzwerke integriert werden kann.

Mit diesen Fragen beschäftigt sich auch ein aktuelles Gutachten für das Land Nordrhein-Westfalen im Rahmen der Enquetekommission „Zukunft der Familienpolitik in Nordrhein-Westfalen“ (Mückenberger 2017). Das Gutachten unterstreicht, dass abgeleitet vom Inhalt familienbezogener Zeitpolitik, von den rechtlichen Rahmenbedingungen sowie der bisherigen zeitpolitischen Praxis die Kommunen den „geborenen Sitz“ einer lebenslagenbezogenen, familienorientierten Zeitpolitik darstellen (ebd.: 40). Erfolgversprechende Organisationsformen berücksichtigen dabei eine ausgewogene Verbindung von Ziel- und Ressourcenvorgaben („top-down“) und der unmittel-

baren Beteiligung Betroffener („bottom-up“), um nachhaltig zu sein. So ist eine von der legitimierten Spitze der Kommune vorgehaltene Überzeugungs- und Durchsetzungskraft für diesen Politikansatz gepaart mit Beschlussfassungen des Rates – wie in Aachen – zukunfts-fähig. Um die in den verschiedenen Ressorts angesiedelten Fachpolitiken (Stadtplanung, Soziales, Wirtschaft etc.) angemessen und auf Augenhöhe einzubeziehen, kann es Sinn machen, ein kompetentes und durchsetzungsstarkes Ressort zur federführenden Koordinierung und Steuerung zu bestimmen, wo auch eine zuständige Stelle zur Vorbereitung und Umsetzung zeitpolitischer Maßnahmen (im Sinne eines Zeitbüros oder in der Funktion einer/eines Familien- oder Gleichstellungsbeauftragten) angesiedelt wäre (ebd. 85 ff.). Initiativen zur Bündelung sowie zur räumlichen Dezentralisierung, wie Bürgerbüros oder Familienzentren, sind einzubeziehen, ebenso wie bestehende Netzwerkstrukturen wie beispielsweise Lokale Bündnisse für Familie, die quer durch die Gesellschaft Akteure gerade auch aus den Bereichen der Wirtschaft und Zivilgesellschaft unter familienpolitischem Blickwinkel verbinden.

Um eine belastbare Wissensbasis auf kommunaler Ebene zu zeitrelevanten Themen des Familienalltags zu haben, ist die Dimension der Zeit in die bestehenden Sozialbericht- bzw. die kommunale Familienberichterstattung zu integrieren.

Ein wesentliches Fundament einer gelingenden kommunalen Familienzeitpolitik ist die systematische Einbindung und Beteiligung von Familien in die Planungsprozesse. Familien sind selbst Experten für ihre Zeitkonflikte, sie können und wollen zu deren Lösung wertvolle Beiträge leisten. Die Schaffung solcher Partizipationsmöglichkeiten durch Befragungen vor Ort, z. B. in Familienzentren, bei Elternabenden in Schulen oder in öffentlichen Veranstaltungen, müssen Teil einer gelebten Alltagsdemokratie sein, bei der Familien erfahren, dass ihre Mitwirkung erwünscht ist und etwas bewirkt.

In ihren Handlungsempfehlungen greift die Enquetekommission viele der Ideen zur kommunalen Verankerung der Familienzeitpolitik auf und schlägt dem Land vor, ein zeitpolitisches Aktionsprogramm aufzulegen, das Kommunen zu zeitpolitischen Initiativen ermutigt und sie durch Informationsvermittlung bei der Etablierung kommunaler Zeitpolitik unterstützt (Landtag NRW 2017: 86 ff.). Vor diesem Hintergrund bleibt zu hoffen, dass sich die Empfehlungen auch in der konkreten Politik des Landes Nordrhein-Westfalen niederschlagen und auf die kommunale Ebene sowie auf die gesamte Republik ausstrahlen.

Literatur

Bertram, H.; Deufelhardt, C. (2014): Die überforderte Generation. Arbeit und Familie in der Wissensgesellschaft. Opladen/Farmington Hills, MI.

BMFSFJ – Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.) (2006): Familie zwischen Flexibilität und Verlässlichkeit. Perspektiven für eine lebenslaufbezogene Familienpolitik. Siebter Familienbericht.

<https://www.bmfsfj.de/blob/jump/76276/7--familienbericht-data.pdf> (01.03.2018).

BMFSFJ – Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.) (2011): Monitor Familienleben 2011.

<https://www.bmfsfj.de/blob/74884/ce06e24acd90a3e2df689071f5596077/monitor-familienleben-2011-auswahl-data.pdf> (15.02.2017).

BMFSFJ – Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.) (2012a): Monitor Familienleben 2012.

<https://www.bmfsfj.de/blob/jump/75142/monitor-familienleben-2012-data.pdf> (01.03.2018).

BMFSFJ – Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.) (2012b): Familienreport 2012. Leistungen, Wirkungen, Trends.

https://www.google.de/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKewj5_v88rZAhXJ1AKHWzJD5gQFggoMAA&url=https%3A%2F%2Fwww.bmfsfj.de%2Fblob%2F93792%2F2c8b3264bf6dcfb25195323f0a998e5f%2Ffamilienreport-2012-data.pdf&usq=AOvVaw0--AwuG_rkui5_gTWgVRg0 (01.03.2018).

BMFSFJ – Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.) (2012c): Zeit für Familie. Familienzeitpolitik als Chance einer nachhaltigen Familienpolitik. Achter Familienbericht.

<https://www.bmfsfj.de/blob/76278/b8a3571f0b33e9d4152d410c1a7db6ee/achter-familienbericht-data.pdf> (15.02.2017).

BMFSFJ – Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.) (2014): Kommunale Zeitpolitik für Familien. Ein Leitfaden für die Praxis. Familien unterstützen, Standorte sichern, Unternehmen fördern.

<https://www.bmfsfj.de/blob/94162/90ae9b7edc0046055c50a0d0d267e2f3/kommunale-zeitpolitik-fuer-familien-leitfaden-data.pdf> (09.02.2017).

BMFSFJ – Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.) (2015): Familie und Arbeitswelt – Die NEUE Vereinbarkeit. Monitor Familienforschung, Sonderausgabe.

<http://www.bmfsfj.de/RedaktionBMFSFJ/Broschuerenstelle/Pdf-Anlagen/Monitor-Familienforschung-Ausgabe-35-sonderausgabe-2015,property=pdf,bereich=bmfsfj,sprache=de,rwb=true.pdf> (26.07.2016).

Burmeister, K. (2015) Die Initiative „Neue Zeiten für Familie“. Impulse aus der Praxis deutscher Großstädte für eine kommunale Familienzeitpolitik.

<http://www.kerstin-burmeister.de/pdf/Broschuere%20NZfF%20Lowres.pdf> (06.03.2017).

DGFZP – Deutsche Gesellschaft für Zeitpolitik (Hrsg.) (2003): Zeit für Zeitpolitik. Bremen.

DGFZP – Deutsche Gesellschaft für Zeitpolitik (Hrsg.) (2016): Mit Zeit jonglieren oder: Atmende Lebensläufe. Berlin. = Zeitpolitisches Magazin 28.

Difu – Deutsches Institut für Urbanistik (2017): Difu-Berichte 3/1997 - Bundeswettbewerb „Kinder- und familienfreundliche Gemeinde“.

<https://difu.de/publikationen/difu-berichte-31997/bundeswettbewerb-kinder-und-familienfreundliche-gemeinde.html> (23.03.2017).

Generali Zukunftsfonds (Hrsg.) (2009): Engagementatlas 09.

<https://zukunftsfonds.generalideutschland.de/wissen/2009-engagementatlas/> (15.02.2017).

Heitkötter, M. (2009): Der „temporal turn“ in der Familienpolitik – zeitpolitische Gestaltungsansätze vor Ort für mehr Zeitwohlstand in Familien. In: Heitkötter, M.; Jurczyk, K.; Lange, A.; Meier-Gräwe, U. (Hrsg.): Zeit für Beziehungen? Zeit und Zeitpolitik für Familien. Opladen/Farmington Hills, MI, 401-428.

Heitkötter, M. (2009): Sind Zeitkonflikte des Alltags gestaltbar? Prozesse und Gegenstände lokaler Zeitpolitik am Beispiel des ZeitBüro-Ansatzes. Frankfurt am Main.

Heitkötter, M.; Jurczyk, K. (2011): Freiwilliges Engagement von und für Familien – Politische Rahmungen. In: Olk, T.; Klein, A.; Hartnuß, B. (Hrsg.): Engagementpolitik – Die Entwicklung der Zivilgesellschaft als politische Aufgabe. Wiesbaden, 491-509.

Heitkötter, M.; Jurczyk, K.; Lange, A.; Meier-Gräwe, U. (Hrsg.) (2009): Zeit für Beziehungen? Zeit und Zeitpolitik für Familien. Opladen/Farmington Hills, MI.

Henckel, D.; Eberling, M. (2002): Raumzeitpolitik. Opladen.

IfD Allensbach – Institut für Demoskopie Allensbach (Hrsg.) (2015): Familienbilder in Deutschland und Frankreich – Vergleich der Ergebnisse von Repräsentativbefragungen der Bevölkerung im Alter von 16 bis 49 Jahren in beiden Ländern. Untersuchung im Auftrag des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend. Allensbach.

IfD Allensbach – Institut für Demoskopie Allensbach (Hrsg.) (2012): Monitor Familienleben 2012. Einstellungen und Lebensverhältnisse von Familien. Ergebnisse einer Repräsentativbefragung im Auftrag des Bundesministeriums für Familie. Allensbach.

Jurczyk, K. (2015): Zeit für Care – Fürsorgliche Praxis in „atmenden Lebensverläufen“. In: Hoffmann, R.; Bogedan, C. (Hrsg.): Arbeit der Zukunft. Möglichkeiten nutzen, Grenzen setzen. Frankfurt am Main/ New York, NY, 260-288.

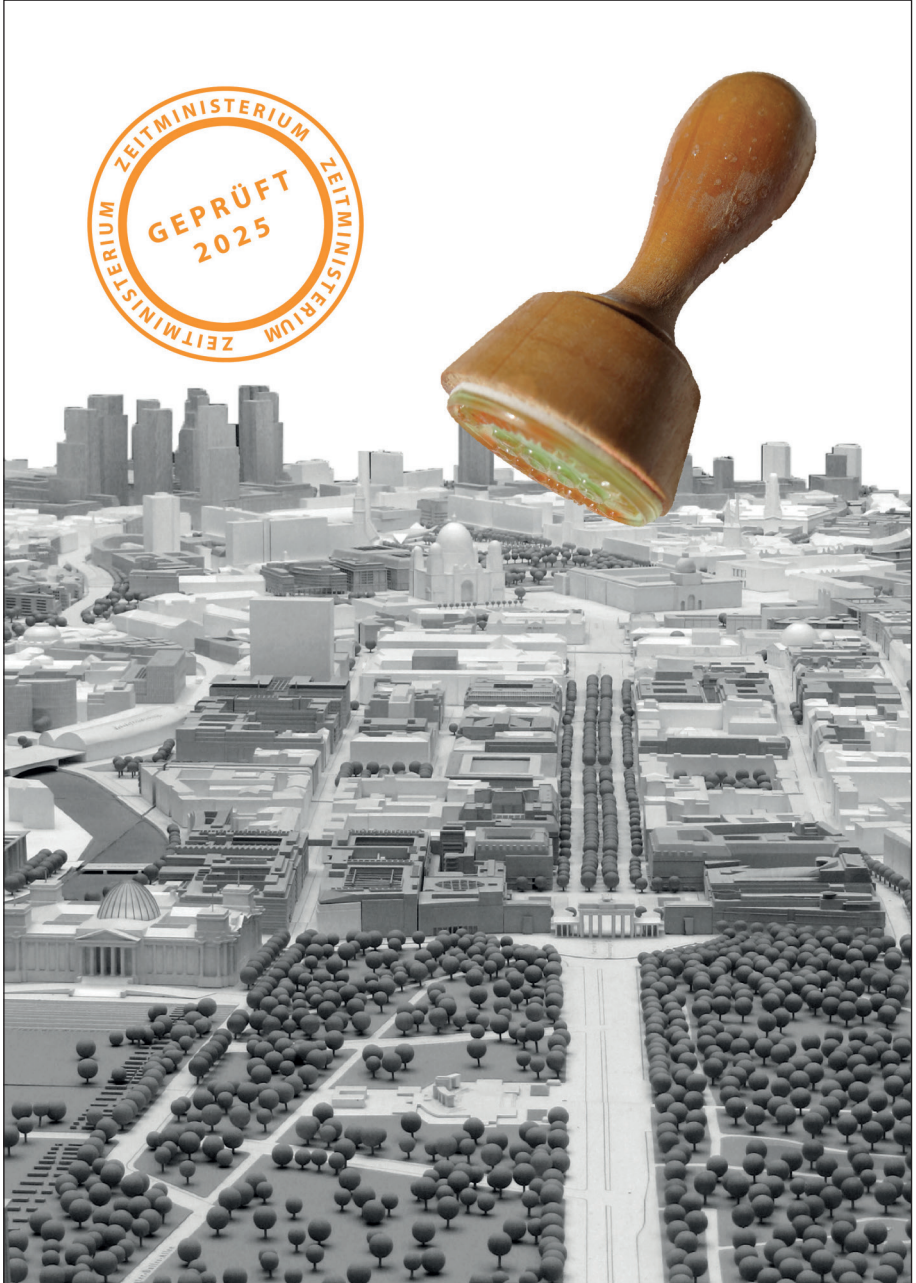
- Jurczyk, K.; Heitkötter, M.; Possinger, J. (2015): Stellungnahme des Deutschen Jugendinstituts zur öffentlichen Anhörung zur Zukunft der Familienpolitik in Nordrhein-Westfalen zum Thema Zeitpolitik am 24. August 2015.
www.dji.de/fileadmin/user_upload/dasdj/stellungnahmen/2015/2015_08_24_Familienzeitpolitik.pdf (09.02.2017).
- Jurczyk, K.; Klinkhardt, J. (2014): Vater, Mutter, Kind? Acht Trends in Familien, die Politik heute kennen sollte. Gütersloh.
- Jurczyk, K.; Lange, A.; Thiessen, B. (2014) (Hrsg.): Doing Family. Warum Familienleben heute nicht mehr selbstverständlich ist. Weinheim/Basel.
- Jurczyk, K.; Schier, M.; Szymenderski, P.; Lange, A.; Voß, G. Günter (2009): Entgrenzte Arbeit – entgrenzte Familie: Grenzmanagement im Alltag als neue Herausforderung. Berlin.
- Landtag NRW (Hrsg.) (2017): Abschlussbericht der Enquetekommission zur „Zukunft der Familienpolitik in Nordrhein-Westfalen“ (Enquetekommission V).
<https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMD16-14000.pdf> (24.03.2017)
- Li, X.; Zerle-Elsässer, C.; Entleitner-Phleps, C.; Schier, M. (2015). Väter 2015: Wie aktiv sind sie, wie geht es ihnen und was brauchen sie? München: Deutsches Jugendinstitut e.V.
http://www.dji.de/fileadmin/user_upload/bibs2015/Vaeterreport_Langfassung.pdf (14.03.2018)
- Ljubic, Nicol: Wenn Männer Väter werden. Zwischen Wunsch und Wirklichkeit.
<https://www.eltern.de/familie-und-urlaub/familienleben/vaeter-2014.html?page=5> (01.03.2018)
- Lokale Bündnisse für Familie (Hrsg.) (2017): Die Familienexperten vor Ort.
<https://lokale-buendnisse-fuer-familie.de/> (24.03.2017).
- MFKJKS – Ministerin für Familie, Kinder, Jugend, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) (2015): Familienbericht Nordrhein-Westfalen. Familien gestalten Zukunft.
https://www.mkffi.nrw/sites/default/files/asset/document/familienbericht_langfassung.pdf (16.02.2018).
- Mückenberger, U. (2004): Metronome des Alltags. Betriebliche Zeitpolitiken, lokale Effekte, soziale Regulierung. Berlin.
- Mückenberger, U. (2017): Kommunale Zeitpolitik für Familien. Gutachten im Auftrag des Landes Nordrhein-Westfalen. Baden-Baden.
- Mückenberger, U. (Hrsg.) (2000): Bessere Zeiten für die Stadt. Reflexionen und Materialien zu einem neuen gesellschaftlichen Gestaltungsfeld. Bremen.
- Mückenberger, U.; Läßle, D.; Ossenbrügge, J. (Hrsg.) (2010): Zeiten und Räume der Stadt – Theorie und Praxis. Opladen/Farmington Hills, MI.
- OECD – Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (Hrsg.) (2016): Dare to share: Deutschlands Weg zur Partnerschaftlichkeit von Familie und Beruf. OECD Veröffentlichung. Paris.
<http://www.oecd.org/els/dare-to-share-deutschlands-weg-zur-partnerschaftlichkeit-in-familie-und-beruf-9789264263420-de.htm> (05.04.2017).
- Stadt Aachen (Hrsg.) (2012): Vorlage – FB 51/0172/WP16. KiBiz – Betriebskita ermöglichen – Wirtschaftsstandort stärken.
<http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=9879> (23.03.2017).
- Stadt Aachen (Hrsg.) (2013a): Auszug – Umgang mit öffentlicher Spielplatzfläche im Rahmen von vorhabenbezogenen Bebauungsplänen und Bebauungsplänen mit städtebaulichem Vertrag.
<http://ratsinfo.aachen.de/bi/to020.asp?TOLFDNR=58851> (23.03.2017).
- Stadt Aachen (Hrsg.) (2013b): Vorlage – FB 01/0209/WP16. Förderung des Ehrenamtes und des bürgerschaftlichen Engagements.
<http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=11197> (23.03.2017).
- Stadt Aachen (Hrsg.) (2014): Vorlage – FB 45/0015/WP17. Kommunale Bedarfserhebung zum Betreuungsbedarf U3 – Ergebnisse der in 2013 durchgeführten Elternbefragung.
<http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=12628> (23.03.2017).
- Stadt Aachen (Hrsg.) (2015): Vorlage – FB 45/0118/WP17. Bedarfsgerechter Ausbau der Randzeitenbetreuung in Tageseinrichtungen für Kinder.
<http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=13774#searchword> (15.02.2017).
- Stadt Aachen (Hrsg.) (2016): Familienfreundliche Stadtplanung. Kriterien für Städtebau mit Zukunft.
http://www.aachen.de/de/stadt_buerger/pdfs_stadt_buerger/pdf_gesellschaft/familienfreundliches_bauen.pdf (23.03.2016).

- Stadt Aachen (Hrsg.) (2017a): Aachener Bündnis für Familie.
http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/familie/aachener_buendnis_familien/index.html (23.03.2017).
- Stadt Aachen (Hrsg.) (2017b): Audit Familiengerechte Kommune.
http://www.aachen.de/de/stadt_buerger/familie/familiengerechte_kommune/index.html (23.03.2017).
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2015): Wie die Zeit vergeht. Ergebnisse zur Zeitverwendung in Deutschland 2012/2013.
https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressekonferenzen/2015/zeitverwendung/Presse_broschuere_zeitverwendung.pdf?__blob=publicationFile (16.02.2018).
- Wehr, L. (2009): Alltagszeiten der Kinder. Die Zeitpraxis von Kindern im Kontext generationaler Ordnungen. Weinheim. = Kindheiten: Neue Folge.
-

Autoren

Martina Heitkötter (*1967), *Dr. rer. pol.*, arbeitet seit 2002 als wissenschaftliche Referentin am Deutschen Jugendinstitut München, aktuell als Grundsatzreferentin in der Fachgruppe Familienpolitik und Familienförderung. Sie studierte Politikwissenschaft, Sozialgeographie und Islamwissenschaft an der Universität Freiburg und promovierte zu einem Thema der lokalen Zeitpolitik an der Hochschule für Wirtschaft und Politik in Hamburg. Ihre Arbeitsgebiete sind Familienpolitik, Zeitpolitik und familienbezogene Infrastrukturen. Aktuell beschäftigt sie sich mit wahlverwandtschaftlichen sozialen Netzwerken und gemeinschaftlichen Wohnformen.

Heinz Zohren (*1956) arbeitet seit 1984 im Fachbereich Kinder, Jugend und Schule der Stadt Aachen, aktuell als Familienbeauftragter und Koordinator des Audits familiengerechte Kommune.



Dietrich Henckel, Caroline Kramer

DAS RECHT AUF ZEIT UND DAS RECHT AUF STADT: DIE ZEITGERECHTE STADT – EINE HANDLUNGS- UND FORSCHUNGSAGENDA

Gliederung

- 1 Von der Zeitgerechtigkeit zum Leitbild „Zeitgerechte Stadt“
 - 2 Systematisierung der Gemeinsamkeiten der Beiträge
 - 3 Zeitgerechte Stadt – was, von wem, für wen und wie umzusetzen?
 - 3.1 Zeitgerechte Stadt – was ist umzusetzen?
 - 3.2 Zeitgerechte Stadt – von wem ist sie umzusetzen?
 - 3.3 Zeitgerechte Stadt – für wen ist sie umzusetzen?
 - 3.4 Zeitgerechte Stadt – wie ist sie umzusetzen?
 - 3.5 Zeitgerechte Stadt – Hemmnisse bei der Umsetzung
 - 4 Räumliche und zeitliche Umsetzung auf verschiedenen Skalen
 - 5 Schlussfolgerungen und Empfehlungen
 - 5.1 Sensibilisierung
 - 5.2 Strategieentwicklung
 - 5.3 Instrumente
 - 5.4 Institutionalisierung
 - 6 Offene Umsetzungs- und Forschungsfragen
- Literatur

Kurzfassung

Wenn ein Leitbild „Zeitgerechte Stadt“ entwickeln werden soll, so muss danach gefragt werden, wie man eine raumzeitliche Verteilungsgerechtigkeit und eine ebensolche Verfahrensgerechtigkeit ermöglichen kann. Ausgehend von verschiedenen Gruppen, Räumen und Zeiten gilt es, die Kräfteverhältnisse der beteiligten Akteure zu erkennen, wobei der öffentlichen Hand bei der Umsetzung des Leitbilds eine zentrale Rolle zukommt. Es muss aber auch danach gefragt werden, für wen diese Stadt gestaltet werden soll. Dabei gilt es, Konflikte zwischen den verschiedenen Zielgruppen zu erkennen und abzuwägen, was eine große Herausforderung an die Zeitpolitik und die Raum-Zeit-Planung der Städte darstellt. Die Verzahnung von zeitlichen Aspekten und Rhythmen mit räumlichen Strukturen muss auf den verschiedenen räumlichen Skalen stattfinden. Bei der Umsetzung in konkrete Maßnahmen kann man an Sensibilisierungsstrategien, an Zeitverträglichkeitsprüfungen oder auch an gesetzliche Regelungen denken. Langfristig sollten Raumzeitpolitik und Raum-Zeit-Planungen als integrative Ansätze den Bürgerinnen und Bürgern zu einem Recht auf Zeit und einem Recht auf Stadt verhelfen.

Schlüsselwörter

Raum-Zeit-Planung – zeitliche/räumliche Gerechtigkeit – Recht auf Zeit – Recht auf Stadt – Zugang – zeitliche/räumliche Konflikte – Trade-offs – implizite/explicite Zeitpolitik – Chronotypen – Rhythmen – Zeit-Genossen(schaft)

The right to time and the right to the city: temporal justice in the city – an action and research agenda

Extended Abstract

The topics of space, time and justice come together in the ARL working group on temporal justice in the city, with a focus on temporal, spatial and social urban structures. The interdisciplinary working group aimed to use these central components to develop a concept of space-time justice. Particular attention was paid to two issues:

- > spatial-temporal distributive justice, i.e. who can use and access which resources and services where and when, and what changes arise due to planning interventions, infrastructural interventions, the restructuring of institutional frameworks and the activities of private sector actors;
- > procedural justice, i.e. who can participate in the spatial-temporal structuring and distribution of these supply. This determines how the ideal of temporal justice in the city can be achieved, how time prosperity and time sovereignty can be attained for as many people in the city as possible.

In order to develop the notion of temporal justice in the city as a guiding principle, the papers published in this book analyse current structures and processes in the city in terms of their spatial-temporal components, considering various spaces, specific times, social groups and actors in detail, and inquiring into the balance of power between actors (e.g. between the market and the state). The guiding principle is outlined in an as-yet rough form as integrated spatial-temporal planning that can be implemented using time policy measures.

If we consider what constitutes a temporally just city, then it becomes clear that there are not only 'public goods' (infrastructure, green spaces, peace, security) but also 'public bads' (rubbish dumps, high-noise (transport) areas) that need to be 'justly' distributed. In addition, access to central resources and accessibility at the required times play a decisive role. Dealing with past planning models and their expression in urban areas (the separation of functions or the car-friendly city) poses a particular challenge. The redesign of these models has repercussions on the questions of material (distribution) and procedural (procedure) temporal justice.

The implementation of this guiding principle (i.e. who will plan the temporally just city?) should be driven by the public sector, which is able to use policy and planning to structure procedural justice and thus also to promote distributive justice. Simultaneously, private actors have an increasing amount of influence on the city, e.g. through public-private partnerships in housing construction or the privatisation and liberalisation of public services.

This leads to the question of who is demanding temporal justice in the city, i.e. who is it for? All the sub-spaces of the city should be included (i.e. all chronotopes), and the needs of all permanent residents of the different social groups and also those of temporary guests should be considered.

At this point, it becomes obvious that questions of trade-offs, temporal and spatial conflicts and finally normative prescriptions play an important role, since the interests of the various target groups and their demands on temporal justice are very diverse and meet in a city in a confined space.

How to reach the ideal? First of all, it is necessary to agree on the indicators with which aspects of temporal justice can be recorded (e.g. accessibility, also with the help of smart devices). In addition, the procedures should be assessed according to the extent to which citizens are given insight into planning procedures, how transparent decision-making processes are and how citizens are given the opportunity to participate in the design of their city.

Barriers to the implementation of temporal justice in the city include, in particular, conflicts between target groups, between spaces, between temporal, spatial and other objectives; unforeseen cascade effects; hierarchisation between groups, interests and powerful actors; and – most notably – unavoidable trade-offs (e.g. between the right to the night and the right to a peaceful night's sleep), which require consideration and decision-making.

In addition, the subject of „time“ as a political topic is quite unwieldy, as are the often unrecognised temporality of many planning and administrative processes. All this makes time policy and space-time planning an extremely complex task, which, in addition to many other municipal tasks, represents a - usually additional - great challenge for cities.

The spatial and temporal implementation of 'temporal justice in the city' must occur on a number of different scales. On each individual scale it is necessary to assess where temporal aspects influence spatial structures and, conversely, where spatial structures form time.

It must also be verified to what extent the scales impact each other. In close contact to politics, the relevant decision makers should be empowered to integrate this knowledge about temporal components in consultation and coordination processes.

The conclusions and recommendations of our working group comprise several levels ranging from 'softer' strategies to 'hard' legal measures. An initial important step is to thoroughly sensitise both public and planning to recognise that planning requires a temporal dimension or is otherwise incomplete. Furthermore municipalities have to decide whether they develop an integrated time-policy strategy, or whether time planning is treated as a cross-cutting issue in terms of integration into the sectoral departments, or whether it is rather attached to established fields of municipal policy and planning.

The relevant instruments range from tools for the analysis of spatial-temporal phenomena (e.g. GIS, municipal process data) to temporal impact assessments (in analogy to environmental impact assessments) or various formats for participation. Other instruments include targeted funding programmes for urban development, the use of existing planning tools, and close cooperation with universities. New media could

be a great help at many points and open up new options. A further step is then the long-term institutionalisation of spatial temporal policy, as can already be found in selective cases in Germany and at least to a certain extent in Italy.

Our working group considered numerous research questions and issues related to implementation that remain unresolved. These concern, e.g., the question of how time policy can be linked to established policy fields on the national and international levels. There are still many different target groups in the city that have not been considered in this volume. Similarly, methods for researching temporal-spatial phenomena are still far from being exhausted, especially when considered in light of new databases created by digitalisation (big data). Issues of regulation and institutionalisation are also relevant, including the relationship between market and state. Further research could also more closely consider the relation between the topic of temporal justice and other major societal issues like globalisation and transformation processes, post-growth economies and sustainable development. Space-time planning should be included in municipal, regional and national planning as an integrative approach to help the public achieve their right to time and their right to the city.

Keywords

Space-time-planning – temporal/spatial justice – right to time – right to city – access – temporal/spatial conflicts – trade-offs – implicit/explicit temporal policy – chronotopes – rhythms – temporal citizenship

1 Von der Zeitgerechtigkeit zum Leitbild „Zeitgerechte Stadt“

Das Thema „Zeitgerechte Stadt - Konzepte und Perspektiven für die Planungspraxis“ stellt inhaltlich und aufgrund der unterschiedlichen fachlichen Perspektiven der Beteiligten an dem interdisziplinären Arbeitskreis sowohl eine Herausforderung als auch eine große Chance dar. Die Diskussionen über zentrale Begriffe werden in weiten Teilen in der Einführung zu diesem Band aufgegriffen. So werden die drei großen Themenfelder Zeit, Raum und Gerechtigkeit sowohl als einzelne Themenfelder als auch mit ihrem Bezug zueinander in der Einführung diskutiert. Besonders wichtig sind die jeweiligen Verknüpfungen von Raum mit Gerechtigkeit (z. B. unterschiedliche Raumkonzepte, raumbezogene soziale Gerechtigkeit), von Zeit mit Gerechtigkeit (z. B. Zeit als Ressource, Zeit in der Wahrnehmung, Rhythmen, Zeitkulturen, „Recht auf Zeit“) und schließlich von Konzepten zur Raum-Zeit-Gerechtigkeit (z. B. Verteilungs- und Verfahrensgerechtigkeit). Dabei ist der räumliche Fokus auf die Stadt gerichtet, weil die Stadt als besonders effiziente und wohlstandssichernde Siedlungsform gilt (Glaser 2011), wo auf besondere Art und Weise intensive zeitliche und räumliche Nutzungen aufeinandertreffen, Nutzungskonflikte und Trade-offs auftreten und daher Fragen nach einer „gerechten“ Gestaltung dieses räumlichen und sozialen Gefüges „Stadt“ aufgeworfen werden.

Unsere Perspektive auf die zeitgerechte Stadt ist vom Grundgedanken des sozialen Konstruktivismus geprägt. Dies betrifft sowohl die Zeit als auch den Raum. Zeit und Raum sind zwar auch Ressourcen, die messbar und als Ware „handelbar“ sind (z. B.

Arbeitszeit oder Raummiete gegen Geld), aber für unseren Fokus auf die Zeitgerechtigkeit einer Stadt stehen die Wahrnehmungen (im doppelten Sinne) und die Bewertungen von Ressourcen und Gelegenheiten im Vordergrund. Insofern sind von den in der Einführung vorgestellten Konzepten von Raum und Zeit vorwiegend die konstruktivistischen Ansätze in den einzelnen Beiträgen bedeutsam. Sei es die Wahrnehmung und Bewertung von Zeiteffizienz und Transparenz, Zeit in der Planung, Rhythmen, Stadtnacht, räumlichen Stadtstrukturen, Mehrfachnutzungen, Stadtverkehr oder die der verschiedenen Nutzergruppen in der Stadt. Inwieweit die in den Beiträgen beschriebenen Unterschiede in der raum-zeitlichen Nutzung der Stadt mit Selektivität und Ungleichheiten verbunden sind, zu Ungleichwertigkeiten führen und diese wiederum vor dem Hintergrund eines bestimmten normativen Konzepts in einer Gesellschaft als Ungerechtigkeit angesehen werden, gilt es für jeden angesprochenen Aspekt einzeln zu entscheiden (vgl. Einführungsbeitrag).

Wir haben uns dem Gerechtigkeitsbegriff für unseren Zugang mithilfe der Konstrukte Verteilungs- und Verfahrensgerechtigkeit angenähert (nach Redepenning 2015). Die Verteilungsgerechtigkeit richtet den Blick auf das Angebot an Ressourcen und Gelegenheiten sowie die Möglichkeit, diese wahrzunehmen und zu nutzen. Die Verfahrensgerechtigkeit hingegen fokussiert die Möglichkeiten der Betroffenen, über die Gestaltung der raum-zeitlichen Strukturen der Stadt und des Lebensumfelds angemessen informiert zu sein und sich daran beteiligen zu können. Eine besondere Verknüpfung besteht zwischen den beiden Begriffen Verteilungs- und Verfahrensgerechtigkeit insofern, als über die Verfahrensgerechtigkeit (als Maßnahme und Gestaltungsprozess) langfristig eine Verteilungsgerechtigkeit erzielt werden soll. Insofern stellt die Verfahrensgerechtigkeit das „Mittel zum Zweck“ für das Ziel bzw. das Ideal einer zeitgerechten Stadt dar. Die beiden Begriffe Verteilungs- und Verfahrensgerechtigkeit werden im Folgenden noch genauer ausformuliert und zu den Beiträgen dieses Bandes in Bezug gesetzt.

Geht man davon aus, dass es ein übergeordnetes normatives Ziel städtischer Planung ist, für alle Bürgerinnen und Bürger „gerecht“ zu sein und ihren Bedürfnissen „gerecht zu werden“, so sollte eine zeitgerechte Planung den Menschen ermöglichen, ihr „Recht auf Zeit“ auszuüben (vgl. Einführungsbeitrag in diesem Band sowie Mückenberger 2016). Das zentrale Ziel einer zeitgerechten Stadt sollte somit sein, dass ihre Bewohner/innen über Zeitwohlstand verfügen und Zeitsouveränität bzw. Zeitautonomie erlangen.

Wie wichtig es auf dem Weg zu diesem Ziel ist, in einem ersten Schritt die verschiedenen raumzeitlichen Lebenssituationen der Menschen in der Stadt zu erfassen und ihre Wahrnehmung und Bewertung zu erkennen, zeigen z. B. die Beiträge von Winkler, Pohl, Imani/Pfaffenbach, Kramer, Rinderspacher und Heitkötter/Zohren. Dabei wird deutlich, wie schwierig es ist, das o. g. „Recht auf Zeit“ und die Zeitsouveränität für alle Bewohner/innen von Städten einzulösen. Es stellen sich dabei Fragen wie z. B.: Gibt es ein „Recht auf Stadt“ als ein öffentliches Gut (und wenn ja, auf welche Art von Stadt)? Gibt es ein „Recht auf Nacht“ und wessen Anspruch darauf wiegt im Konfliktfall schwerer? Sollten die Ansprüche der Mehrheit umgesetzt werden oder gibt es einen „Schutzstatus“ von Minderheiten? In welchem Kräfteverhältnis stehen Markt und Staat (in

diesem Fall Stadt) zueinander? Insbesondere bei der Durchsetzung von ökonomischen Interessen, die z. B. bei dem bekannten Werbeslogan der „Stadt, die niemals schläft“ von großer Bedeutung sind, stellt sich diese Frage in aller Deutlichkeit.

Zeitgerechtigkeit als Anspruch ist in der Stadt nicht nur aktuell relevant, sondern wird auch zukünftig, vor allem wegen der Ausdifferenzierung der Gesellschaft und der wachsenden Komplexität und Zunahme divergierender Ansprüche, von noch wachsender Relevanz sein, sodass im Feld der Zeitpolitik außerordentlich wichtige Weichen für eine lebenswerte Stadt gestellt werden. Dazu ist es notwendig, dieses „Ressort“ Zeitpolitik zu einem expliziten Handlungsfeld innerhalb der Sozialpolitik und der räumlich steuernden Politik zu machen und ein gemeinsames Leitbild für eine zeitgerechte Stadt zu entwickeln. Dieses Leitbild lässt sich mit einigen Kernaussagen folgendermaßen umschreiben:

- > Zukunftsfähige Stadt- und Raumplanung heißt: Planung von Raum UND Zeit.
- > In einer zeitgerechten Stadt werden räumliche Strukturen immer gemeinsam mit zeitlichen Nutzungen und Rhythmen betrachtet und gestaltet.
- > Eine zeitgerechte Stadt ermöglicht und unterstützt unterschiedliche raum-zeitliche Lebensentwürfe.
- > Bewohner/innen einer zeitgerechten Stadt können in hohem Maße zeitautonomen ihren Alltag gestalten.

Welche Ressourcen und Gelegenheiten in einer zeitgerechten Stadt von wem, für wen und wie zur Verfügung gestellt werden sollten, wie die Verteilung dieses Angebots ausgehandelt und gestaltet wird, wie ein entsprechendes Leitbild umgesetzt werden könnte und welche Schritte unserer Sicht nach wichtig und sinnvoll sind, ist Thema in den nachfolgenden Abschnitten. Dabei wird u. a. ein besonderer Fokus darauf gerichtet, welche Akteure wie mächtig die städtischen Raum- und Zeitstrukturen sowie das Zusammenspiel dieser beiden Dimensionen gestalten. Da sich der Arbeitskreis zum Ziel gesetzt hat, eine Handlungs- und Forschungsagenda zu entwickeln, ist die Frage nach den potenziell Handelnden und deren Macht von besonderer Bedeutung.

Zum Teil befassen sich die Beiträge in diesem Band explizit mit normativen Überlegungen zur zeitgerechten Stadt oder betonen die – bisher vernachlässigte – zeitliche Dimension des städtischen Lebens (Rhythmus und Takt), die ein Leitbild einer zeitgerechten Stadt stärker berücksichtigen sollte. Andere Beiträge fokussieren die verschiedenen Nutzergruppen und deren Chance zur Teilhabe und zu einem zeitautonomen Leben. Dabei wird zum einen deutlich, wie unterschiedlich die Bedarfe sind, und zum anderen, wie es bereits an einzelnen Orten gelingt, zeitpolitische Maßnahmen in die städtische Planung zu implementieren (z. B. für Familien). Die Ausdifferenzierung von Zeit-Räumen (in Form von Chronotopen) und die explizite Gestaltung von Zeit-Räumen in der Stadt im Bereich des Stadtverkehrs oder durch Mehrfachnutzungen sind Ansätze, die das Potenzial dieses Leitbilds aufzeigen.

2 Systematisierung der Gemeinsamkeiten der Beiträge

Die Beiträge haben – wie schon in der Einführung dargelegt – sowohl inhaltlich wie auch methodisch unterschiedliche Ausgangspunkte und Schwerpunktsetzungen. In der Zusammenschau werden allerdings die vielfachen Gemeinsamkeiten und Komplementaritäten deutlich. Erkennbar werden auch Lücken, die für weitere Untersuchungen sinnvolle Ansatzpunkte liefern.

Eine Reihe von Texten stellt spezifische Zielgruppen für Fragen der Zeitgerechtigkeit und der Zeitpolitik in den Mittelpunkt. Der Mensch als chronobiologisches Wesen ist Ausgangspunkt für Überlegungen, wie eine Stadt nach chronobiologischen Erkenntnissen umgebaut werden kann (Beitrag Wieden/Weber). Ausgewählte soziale Gruppen, die als besonders relevant für besondere Ausrichtungen der Zeitpolitik angesehen werden, sind Gegenstand einer Reihe von Artikeln: Ältere (Beitrag Rinderspacher), Familien (Beitrag Heitkötter/Zohren), temporäre Migranten (Beitrag Imani/Pfaffenbach), Studierende (Beitrag Kramer) sowie Nachtschwärmer und durchs Nachtleben Belästigte (Beitrag Weber/Henckel). Für weiterführende Untersuchungen böte sich u. a. die Einbeziehung auch von Kindern und Jugendlichen sowie anderer Formen der Vergemeinschaftung an.

Die Beiträge setzen unterschiedliche Schwerpunkte auf spezifische Räume: Teilweise wird die ganze Stadt (explizit oder implizit) in den Blick genommen (Beiträge Hutter, Henckel/Weber, Weber/Henckel, Wieden/Weber, Ritzinger, Thiemann-Linden/Weber, Rinderspacher, Imani/Pfaffenbach, Heitkötter/Zohren). Andere Beiträge stellen spezifische Teilräume wie Chronotope (Beitrag Pohl), nächtliche Vergnügungsräume (Beitrag Weber/Henckel), von bestimmten Zielgruppen bewohnte Quartiere (Imani/Pfaffenbach, Kramer) oder Räume, die sich für Mehrfachnutzung eignen (von öffentlichen Räumen über Ensembles bis zu einzelnen Innenräumen) (Beitrag Schröer) in den Vordergrund. Ansatzpunkte für weitere Analysen bieten sich für regionale Kontexte, für ländliche Räume oder internationale Zusammenhänge oder Vergleiche zu international vergleichbaren räumlichen Einheiten an.

Spezifische Zeiten, wie die Nacht, werden nur in einem Text explizit zum Thema gemacht (Beitrag Weber/Henckel). Für eine deutliche Erweiterung der zeitlichen Perspektive sollten darüber hinaus auch unterschiedliche Tageszeiten, unterschiedliche Wochentage, das Wochenende, die Jahreszeiten und andere längerzyklische Zeiten, wie z. B. Lebensläufe, in die Betrachtung einbezogen werden.

Einige Beiträge rücken spezifische gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Institutionalisierungen in den Fokus: Rhythmus (Beitrag Winkler), Transparenz/Effizienz (Beitrag Henckel/Weber) sowie ökonomische Rahmenbedingungen im Übergang zu Postwachstum (Beitrag Ritzinger).

Immer wieder werden auch spezifische Akteure der (expliziten und impliziten) Zeitpolitik in den Texten adressiert: Die Stadtplaner werden in den meisten Beiträgen mehr oder weniger explizit genannt, ebenso Politik und, im Zusammenhang mit der prozessualen Seite der Zeitgerechtigkeit, auch die Zivilgesellschaft. Infrastrukturbereitstel-

ler, vor allem im Verkehr, aber auch für öffentliche und private Dienstleistungen, spielen ebenfalls in den meisten Beiträgen eine große Rolle. Kaum explizit genannt und daher auch für weitere Betrachtungen wichtige Akteure sind die Gesetz- und Verordnungsgeber auf unterschiedlichen Ebenen (EU, Bund, Land, Kommune) sowie andere norm- und standardsetzende Institutionen (z.B. DIN, ISO).

Schließlich spielen spezifische Techniken für die meist indirekte Steuerung von Zeit eine zentrale Rolle in vielen Beiträgen, etwa im Zusammenhang mit Infrastrukturen (Beiträge Winkler, Henckel/Weber, Weber/Henckel, Rinderspacher, Thiemann-Linden/Weber, Pohl) oder im Zusammenhang mit der Digitalisierung, etwa bezogen auf die Bereitstellung von Informationen durch Apps oder die Beeinflussung des Verhaltens durch Verfügbarkeit digitaler Dienste (Beiträge Henckel/Weber, Pohl, Schröder, Thiemann-Linden/Weber), bis hin zur Substitution von physischer Präsenz durch Telekommunikation wie beim Telestudium (Beitrag Kramer). Insbesondere die wachsende Bedeutung der Digitalisierung bietet zahlreiche Anknüpfungspunkte für weitere und vertiefende Untersuchungen.

Mit Blick auf unser Leitbild einer zeitgerechten Stadt thematisieren alle Beiträge in unterschiedlicher Form, was eine zeitgerechte Stadt ihren Bewohnerinnen und Bewohnern anbieten sollte (Verteilungsgerechtigkeit), welche Akteure als Anbieter gefragt oder gar gefordert sind, welche Ziel- oder Nachfragergruppen identifiziert werden können und wie deren Bedarfe in die Planung Eingang finden können (Verfahrensgerechtigkeit). Mit diesen Fragen befasst sich der nächste Abschnitt.

3 Zeitgerechte Stadt – was, von wem, für wen und wie umzusetzen?

3.1 Zeitgerechte Stadt – was ist umzusetzen?

Wenn wir über die Gestaltung einer zeitgerechten Stadt sprechen, dann gilt es, das Angebot und den Zugang zu den Ressourcen und Gelegenheiten einer Stadt gerecht zu verteilen, d.h. eine Verteilungsgerechtigkeit zu gewährleisten. Dabei ist an naturräumliche Ressourcen wie Boden, Wasser und Luft zu denken, es kommen im Stadtraum gebaute/gestaltete Ressourcen hinzu, wie Wohnraum, Freizeit- und Grünflächen. Weiterhin ist an „weiche“ Ressourcen für die Lebensqualität zu denken, wie Ruhe, Sicherheit oder Wohlbefinden. Umgekehrt gibt es auch belastende Faktoren und für eine Stadtgesellschaft notwendige Nutzungen, die als „negative“ Ressourcen angesehen werden (sog. „public bads“), wie z. B. Mülldeponien, Verkehrsflächen, die mit Lärm und Luftverunreinigungen verbunden sind (Straßen, Flughäfen, Eisenbahntrassen). All diesen Ressourcen wohnt nicht nur eine räumliche Verteilungskomponente, sondern auch eine zeitliche Nutzungskomponente inne, die in einem städtischen Lebensraum geregelt werden sollte.

Unter Gelegenheiten verstehen wir die Angebote an privaten und öffentlichen Dienstleistungen und Infrastrukturen, z.B. Kinderbetreuungsangebote, Bildungsstätten, Arbeitsplätze, Einkaufs- und Konsumgelegenheiten, Freizeit- und Vergnügungsangebote, Ärzte, Krankenhäuser usw. Die Chancen zur Nutzung dieser Gelegenheiten sind so-

wohl durch ihre räumliche Erreichbarkeit als auch durch deren zeitliches Angebot in Form von Öffnungszeiten geregelt. Als intervenierendes Element kann das Verkehrsnetz angesehen werden, das je nach Zugang zu Verkehrsmitteln die räumlichen und zeitlichen Nutzungsmöglichkeiten dieser Gelegenheiten maßgeblich regelt.

Darüber hinaus sind die individuell unterschiedlichen Wichtigkeiten und Bewertungen dieser Ressourcen und Gelegenheiten ein modifizierendes Element, auf das in mehreren Beiträgen näher eingegangen wird, wie z. B. in den Beiträgen zu Familien oder Älteren. Hinzu kommt, dass sich im Stadtraum unterschiedliche historische Phasen und verschiedene kulturelle Bewertungen eben dieser Ressourcen und Gelegenheiten niederschlagen, die heute nicht mehr oder durch andere Gruppen nicht auf gleiche Weise erfolgen (vgl. Beitrag Imani/Pfaffenbach). So erscheinen heute mehrspurige Verkehrsstrassen für die autogerechte Stadt genauso wenig zeitgemäß wie die Großwohnsiedlungen, in denen Urbanität durch Dichte geschaffen werden sollte. Umgekehrt verwandeln sich ehemalige weitgehend reine Verkehrsknotenpunkte, wie Bahnhöfe oder Flughäfen, zu Einkaufs-, Freizeit- und Konsumwelten, deren Angebot rund um die Uhr genutzt wird.

Somit stellt sich die Frage: Was sollte wann erreichbar sein? Man könnte diesen Aspekt auch als die Angebotsseite der Verteilungsgerechtigkeit bezeichnen. Auf die einzelnen Ressourcen und Gelegenheiten, die erreichbar sein sollten, können wir im Detail nicht eingehen. Wir können jedoch die der Verteilung zugrunde liegenden Konzepte, die Planungsansätze, ausgewählte Indikatoren und die Abwägungen sowie die Nutzungskonflikte diskutieren.

Der Anspruch der Bevölkerung auf ein raumzeitliches Angebot an Strukturen und Funktionen bzw. auf Ressourcen und Gelegenheiten (sog. Daseinsvorsorge) ist auf der nationalstaatlichen Ebene über das Raumordnungsgesetz (ROG) und dann über die weiteren Stufen der Raumplanung auf Landesebene geregelt. Ein Schlüsselbegriff des in §1 ROG verankerten Leitbilds ist neben einer nachhaltigen Entwicklung die Herstellung „gleichwertiger Lebensverhältnisse“. Auch wenn sich dieses übergeordnete Leitbild auf Regionen und nicht explizit auf einzelne Städte oder Orte bezieht, so stellt es doch eine Art „Grundanspruch“ der Bürgerinnen und Bürger an ihren räumlichen Kontext dar. So besteht nach dem Raumordnungsgesetz die Leitvorstellung, „eine(r) nachhaltige(n) Raumentwicklung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt und zu einer dauerhaften, großräumig ausgewogenen Ordnung mit gleichwertigen Lebensverhältnissen in den Teilräumen führt“ (Raumordnungsgesetz (ROG), §1,2). Dieser Anspruch auf „gleichwertige Lebensverhältnisse in den Teilräumen“ besteht auch auf der kommunalen Ebene. So kann man sich darauf beziehen, wenn man fordert, weiterführende Schulen nicht nur in den Wohngebieten der Oberschicht anzusiedeln, den sozialen Wohnungsbau in allen Stadtteilen zu fördern und Kinder-, Jugend- und Bürgerzentren auch dort zu errichten, wo man mit Interessenkonflikten, etwa der Gegenwehr streitbarer Immobilienbesitzer, rechnen muss.

Inwieweit eine „Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse“ – gleichgültig auf welcher Maßstabsebene – als staatliches Ziel überhaupt erreicht werden kann und soll, wird seit einiger Zeit immer öfter kritisch hinterfragt (Hahne/Stielike 2013; Barlösius 2006; Helbrecht 2009). Die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse wird häufig mit folgenden Begriffen in Verbindung gebracht:

- > Chancengleichheit (z. B. bei Zugang zu Bildungseinrichtungen) (Hahne/Stielike 2013: 9)
- > Zugang zu Infrastruktureinrichtungen
- > Verfahrensgerechtigkeit (Hahne/Stielike: 2013: 3)

Die beiden letztgenannten Facetten von Gerechtigkeit sind diejenigen, die sich am klarsten auf die räumliche Maßstabsebene der zeitgerechten Stadt projizieren lassen. Im Zuge dieser Diskussion wird eine Messung von quantifizierbaren Indikatoren zur Bewertung eines gleichwertigen (oder ausgeglichenen?) Angebots an Ressourcen und Gelegenheiten kritisch infrage gestellt. Dennoch wird man messbare Mindeststandards sowohl für die Daseinsvorsorge als auch für die Erreichbarkeit benötigen. Da in Städten aufgrund ihrer Größe und Dichte weitaus seltener die Frage nach der Daseinsvorsorge im engeren Sinne (d. h. ob es bestimmte Einrichtungen in der Kommune überhaupt gibt) gestellt werden muss, wird unten im Rahmen der Frage, „wie“ die zeitgerechte Stadt angestrebt werden kann, beispielhaft der Indikator der räumlichen und zeitlichen Erreichbarkeit näher betrachtet werden, da er sehr wohl markante innerstädtische Disparitäten aufweisen kann.

Grundsätzlich gilt auch hier eine Abwägung der Konflikte, die durch räumlich und zeitlich konkurrierende Nutzungen dieser Ressourcen und Gelegenheiten entstehen. Es kommt dabei nicht nur zu räumlich konkurrierenden Nutzungen (z. B. Fußballstadion vs. Hochschulcampus), sondern auch zu zeitlicher Konkurrenz (z. B. nächtlicher Kultur- oder Gastronomiebetrieb vs. Schlafbedürfnis der Anwohner), die gegeneinander abgewogen werden müssen (vgl. Beiträge Pohl und Weber/Henckel).

Zudem hat die öffentliche Hand eine Abwägung der Kosten dieser Angebote zu leisten, was bei zunehmender Diversität sowohl von Angeboten als auch von Ansprüchen eine große Herausforderung ist. Vor knapp einhundert Jahren wurde mit der Charta von Athen als raumplanerischem Leitbild die Funktionstrennung propagiert, mit der versucht wurde, die unterschiedlichen Funktionen einer Stadt zu trennen und Konflikte zu reduzieren. Dieses Leitbild wird jedoch auch für den alltäglichen Verkehrskollaps in der Stadt verantwortlich gemacht. Das aktuelle Leitbild der Funktionsmischung und der Stadt der kurzen Wege erfüllt zwar eher den Anspruch an eine nachhaltige Entwicklung, erfordert gleichzeitig jedoch eine große Toleranz gegenüber verschiedenen raum-zeitlichen Nutzungsmustern. Es stellt sich daher die Frage, wie viel Toleranz eine städtische Gesellschaft bereit ist, für diese gelebte Vielfalt aufzubringen.

3.2 Zeitgerechte Stadt – von wem ist sie umzusetzen?

Wenn man Zeitgerechtigkeit für einen legitimen Anspruch hält, muss geklärt werden, wer für Zeitgerechtigkeit zu sorgen hat, welche Akteure aufgefordert und in der Lage sind, Zeitgerechtigkeit herzustellen oder zumindest zu verbessern. Wenn es sich bei Zeitgerechtigkeit im ökonomischen Sinne im Kern um ein öffentliches Gut – niemand kann von der Nutzung ausgeschlossen werden und es besteht keine Rivalität in der Nutzung – handelt, kann sie nur von öffentlichen Akteuren (oder in deren Auftrag) bereitgestellt werden. Die zentrale Rolle der öffentlichen Akteure wurde auch in der Darstellung des vorigen Abschnitts, was die Zeitgerechtigkeit in der Stadt bedeuten kann, deutlich. Damit ist die Rolle der öffentlichen Repräsentant/innen der Stadt, also der Politiker/innen der Stadt, der Stadtverwaltung und des Stadtparlaments, als zentrale Akteure, die für Zeitgerechtigkeit in der Stadt einzustehen haben, gewissermaßen gesetzt. Diese Aufgabe der öffentlichen Repräsentant/innen der Stadt ist alles andere als trivial, weil es einerseits um die „materielle“ Seite der Zeitgerechtigkeit, also das Angebot von Ressourcen und Gelegenheiten und ihrer zeitlichen Zugänglichkeit als den zentralen Aspekt der Verteilungsgerechtigkeit geht, andererseits auch um die prozessuale Seite der Bereitstellung (s. Abschnitt 3.4). In der Stadt werden zahlreiche Ressourcen und Gelegenheiten, wie z.B. Arbeitsplätze, Waren oder Dienstleistungen, von privaten Akteuren angeboten bzw. zur Verfügung gestellt. Auch diese sind für eine zeitgerechte Stadt wichtig und prägend. Da jedoch der Einfluss von Stadt- und Raumplanung auf diese Akteure begrenzt ist, haben wir uns im Folgenden auf die öffentliche Hand als Akteur konzentriert.

In diesem Zusammenhang stellt sich allerdings die Frage, in welchem Umfang die öffentliche Hand diese Gestaltungsmacht über wesentliche Elemente der Stadt bereits jetzt und vor allem zukünftig in private Hände gibt. Da die Daseinsgrundfunktion Wohnen ein existenzielles Bedürfnis des Menschen darstellt,¹ zählt die Versorgung der Menschen mit Wohnraum zu den wichtigsten Aufgaben städtischer Planung. Zahlreiche Forderungen an die zeitgerechte Stadt hinsichtlich einer gerechten Erreichbarkeit von Bildungs-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen, der Regelung von Ruhebedürfnis vs. wirtschaftliche Nutzungen usw. münden immer wieder in die Frage, wo Menschen wohnen wollen, wo sie wohnen können bzw. wo sie es sich leisten können zu wohnen. Die Wohnung ist der alltägliche Dreh- und Angelpunkt eines jeden Haushaltes sowie des Aktionsraums seiner Mitglieder und prägt so deren (auch zeitliche) Möglichkeiten und Restriktionen.

Auch wenn in diesem Band kein expliziter Beitrag zum Wohnen enthalten ist, so ist das Thema in nahezu jedem Beitrag manifest oder latent von Bedeutung. Besonders die räumliche Distanz zwischen dem Wohn- und dem Arbeits- oder Ausbildungsort erzeugt große Verkehrsströme in der Stadt bzw. der Stadtregion und bindet Zeit. Meist besteht das Bedürfnis, diesen Aufwand gering zu halten, aber nicht alle Menschen wollen oder können in der Nähe ihres Arbeitsortes wohnen. Bei langen Pendelwegen/-zeiten müssen sie eine Minderung ihrer Lebensqualität hinnehmen. Sie können allerdings versuchen, diese Zeit effizient zu nutzen, was mithilfe moderner Kommuni-

1 Weichhart und Rumpolt (2015) formulieren es noch pointierter: „Generell und besonders in unserem Gesellschaftssystem gilt zweifelsfrei: Man kann nicht nicht wohnen“ (Weichhart/Rumpolt, 2015: 20).

kationsmittel zunehmend erleichtert wird. Die Lage ihres Wohnorts entscheidet jedoch nicht nur darüber, ob sie nachts ruhig schlafen können, ob sie zu Randzeiten mit dem Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) noch nach Hause gelangen oder ihren Arbeitsplatz erreichen, sondern unter Umständen auch darüber, ob der Notrufwagen rechtzeitig zu ihnen gelangt, wenn sie ihn brauchen. Über die Frage nach dem Wohnstandort entscheidet sich, ob Migrantinnen und Migranten gute oder weniger gute Integrationschancen haben, ob eine Konzentration von Studierenden ein Quartier prägt, ob ältere Menschen leichten oder erschwerten Zugang zum ÖPNV haben oder ob Kinder selbstständig und sicher ihr Umfeld erkunden können.

Deshalb soll in diesem Zusammenhang die Frage nach verantwortlichen Akteuren (d.h. „von wem“) für Wohnraum in einer zeitgerechten Stadt kurz diskutiert werden. Seit in den meisten deutschen Städten der Prozess der Gentrification, d.h. der Aufwertung von Quartieren bzw. Stadtvierteln und der Verdrängung einkommensschwacher Haushalte, zu beobachten ist, wird vor allem die Forderung nach bezahlbarem Wohnraum immer häufiger und immer nachdrücklicher formuliert. Dies geschieht besonders dann, wenn Wohnraum von den Städten an private Investoren verkauft wird, was in den vergangenen zwei Jahrzehnten in einigen deutschen Großstädten (Berlin, Dresden, Kiel, Wilhelmshaven) in größerem Umfang geschah (Deutscher Städte- und Gemeindebund 2007: 7 ff.). Als äußerst problematisch wird dieses Vorgehen insofern eingeschätzt, als die Kommunen mit dem Verkauf ihrer Immobilien eine ganz wesentliche Gestaltungsmacht – nämlich über den Wohnraum ihrer Stadt – aus der Hand geben.² Da private Investoren markt- und betriebswirtschaftliche Ziele verfolgen, sind soziale und stadtplanerische Belange nicht in ihrem Fokus. So achten sie weder auf eine soziale Durchmischung noch sorgen sie für die Gestaltung des Umfelds und der Infrastruktur.

Auch die Liberalisierung und Privatisierung von bisher weitgehend öffentlichen Dienstleistungen, wie dem öffentlichen Nahverkehr, der Müllbeseitigung sowie der Wasser- und Energieversorgung, muss unter diesem Aspekt mit gewisser Skepsis betrachtet werden. Nicht selten wurden nach gescheiterten Versuchen in dieser Richtung bereits Rekommunalisierungen der ehemals privatisierten Aufgaben unternommen (Lorenz-Hennig 2011: I). Mit ähnlicher Vorsicht müssen auch Public-Private-Partnerships (PPP) betrachtet werden, in denen die privaten Partner als Geldgeber relativ dominant auftreten. Insbesondere beim Thema Stadtnacht wird deutlich, wie privatwirtschaftliche Interessen („Nachtökonomien“) mit öffentlichen Gütern (wie Ruhe und Sicherheit) konkurrieren. Die Benennung der relevanten Akteure ist nur ein erster Schritt, weil Zeitpolitik als explizites Politikfeld und Zeitgerechtigkeit als Teil einer Vision einer lebenswerten Stadt längst nicht etabliert sind. Daher spielen Machtverhältnisse zwischen Akteuren mit unterschiedlicher Bedeutung für (implizite) Zeitpolitik, ihre Einbindung in und Bedeutung für traditionelle Politikfelder sowie ihre Bindung an bestimmte Zielgruppen eine große Rolle. Prozesse der Liberalisierung und Privatisierung können nicht nur für die kommunale Planung im „klassischen

2 Die geschieht z. T. in Form von Protesten, Bürgerentscheiden („Recht auf Stadt“ 2006 in Freiburg, <https://www.rechtaufstadt-freiburg.de/> Abruf 28.4.2017), Hausbesetzungen oder in künstlerischen Projekten (z. B. mit dem Film „Wem gehört die Stadt? Bürger in Bewegung“, <http://wemgehörtdiestadt-derfilm.de/> Abruf 29.4.2017).

Sinne“ bereits eine Herausforderung darstellen, sondern sind für die Gestaltung einer zeitgerechten Stadt, in der räumliche und zeitliche Strukturen gleichermaßen und gleichzeitig berücksichtigt werden müssen, eine große Hürde.

Vor dem Hintergrund der Bedeutung zeitlicher Steuerung sind die Handlungsbedarfe hoch und werden bislang nur unzureichend ausgeschöpft und reflektiert. Diese Aspekte werden am Ende des Beitrags im Rahmen der Schlussfolgerungen und Empfehlungen vertieft.

3.3 Zeitgerechte Stadt – für wen ist sie umzusetzen?

Mit der Frage danach, „was“ eine zeitgerechte Stadt anbieten sollte, wurde die Stadt in den obigen Abschnitten von der Angebotsseite her und vonseiten ihrer Akteure („wer“) betrachtet. Im Folgenden soll die Nachfrageseite der Verteilungsgerechtigkeit, d.h. die Nachfrage nach Ressourcen und Gelegenheiten, als ein von uns identifizierter Aspekt der Verteilungsgerechtigkeit im Vordergrund stehen.

Wenn Zeitgerechtigkeit zu einer lebenswerten Stadt – materiell und prozessual – beitragen soll, geht es darum,

- > die Stadt bezogen auf den Gesamtraum wie auch die Teilräume (Quartiere, Chronotope) und
- > die Stadtbevölkerung in ihren dauerhaften (Bewohner) wie ihren temporären (Pendler, Gäste, Touristen, Migranten, Studierende u. a.) Teilen sowie
- > die Bevölkerungen in ihren unterschiedlichen sozialen Gruppierungen (Alter, Geschlecht, sozioökonomischer Status, kultureller Hintergrund u. a.), Funktionen und Rollen (z. B. Feiernde und Ruhe Suchende)

systematisch in den Blick zu nehmen. Die Vielfalt der Räume und Bevölkerungsgruppen deutet bereits an, dass Abwägungen zwischen den unterschiedlichen Bedürfnissen und Bedarfen erforderlich sein werden. Die Beiträge haben gezeigt, dass es zwar durchaus gemeinsame Interessen unterschiedlicher Zielgruppen geben kann und gibt. Mit der Ausdifferenzierung der Zielgruppen und der Spezifik der Ziele steigen allerdings die Konkurrenzen.

Wenn über die zeitgerechte Stadt für bestimmte Gruppen, wie Familien, Ältere, Migrantinnen und Migranten oder Studierende als temporäre Bewohner einer Stadt nachgedacht wird, steht die Forderung nach sozialer Gerechtigkeit im Raum. Ziel ist ein Ausgleich zwischen sozialen Gruppen, um die soziale Ordnung in der Gemeinschaft bzw. in dem Nationalstaat zu gewährleisten (Barlösius 2006: 19). Das Bemühen um den Ausgleich zwischen den „Starken“ und den „Schwachen“ dient der Gesellschaft als Ganzes und sieht Unterstützungsmaßnahmen für benachteiligte Gruppen vor. Dieser Ansatz fordert wohlfahrtsstaatliche Maßnahmen und muss gleichzeitig mit Trade-offs umgehen.

Spätestens an dieser Stelle muss erneut über normative Setzungen nachgedacht werden, weil – um nur einige Beispiele zu nennen – tagtäglich darüber entschieden wird, mit welchem Tempo öffentliche Rolltreppen fahren (vgl. Beitrag Winkler), welche Zeitregime für Haltezeiten an Haltestellen des ÖPNV gelten (vgl. Beitrag Thiemann-

Linden/Weber) oder ob eine räumliche und/oder zeitliche Segregation die Lösung ist, die den Menschen in ihren unterschiedlichen Tempi und Ansprüchen in jeweils auf sie zugeschnittenen Chronotopen besser gerecht wird.

Eine räumliche Segregation gibt es bereits im städtischen Raum und eine zeitliche Segregation geht häufig damit einher: In Wohngebieten gilt oft im Straßenverkehr die Schrittgeschwindigkeit und Fußgängerzonen gelten auch als entschleunigte Bereiche. In einigen Städten wurden Maßnahmen überlegt oder bereits durchgesetzt, auf Gehwegen eine „Fast Lane“ für eilige Menschen (z.B. in New York für nicht vom Mobiltelefon abgelenkte Fußgänger) und eine „Slow Lane“ für langsame Fußgänger (bspw. für Ältere, Mobilitätseingeschränkte, Touristen, Nutzer von Mobiltelefonen) zu etablieren. Es gibt Vorschläge, „Eulenschutzgebiete“, also „Toberäume für Nachtschwärmer“, Dunkelschutzgebiete und dezidierte Ruhezeiten einzurichten. Schon diese Beispiele lassen die Frage aufkommen, ob zusätzlich eine „Zeitnutzungsverordnung“ in Analogie zur Baunutzungsverordnung (BauNVo) entwickelt werden oder ob eine systematische Integration zeitlicher Aspekte in die BauNVo erfolgen sollte.

Für diesen Zugang gestaltet sich die Frage nach sinnvollen Indikatoren als besonders schwierig. Sind Anteile von bestimmten Gruppen im Quartier taugliche Indikatoren für Maßnahmen? Welche Gruppe wird zur Rücksicht oder Rücknahme eigener Interessen verpflichtet? Auch hier müssen Planerinnen und Planer gerade die zeitlichen Konflikte zwischen den Nachfragern abwägen, denn diese Konflikte sind sicherlich nicht lösbar, sondern nur reduzierbar. Eine zeit-räumliche Segregation scheint ein naheliegender, aber höchst problematischer Lösungsansatz, bei dem vor allem die Frage der räumlichen Skalierung (und Arbeitsteilung) von entscheidender Bedeutung ist:

- > Sollen Konflikte am Ort, im Quartier behandelt werden?
- > Sind großräumigere „Spezialisierungen“ – wie sie etwa die Baunutzungsverordnung vorsieht, die implizit auch zeitliche Normen enthält und ggf. in dieser Richtung weiterentwickelt werden könnte (vgl. Herkommer 2007), oder die Ausprägung als „Slow City“ oder „365/24/7“ (Berlin), die Städte sich selbst als Leitbild geben, – adäquate Lösungsansätze?
- > Welche Rolle können und sollen zentralstaatliche (oder überstaatliche) Normsetzungen spielen, die massive raumzeitliche Implikationen haben, wie etwa Nacht- und Feiertagsregelungen, Sommerzeit-/Winterzeitregeln?

Wie und von wem werden die Zielgruppen in der Stadt definiert? Geschieht dies zeitlich (z.B. für temporär oder dauerhaft anwesende Bevölkerungen), sozial (z.B. Status, Geschlecht, Alter (Kinder, Jugendliche, Ältere)), für Gruppen (z.B. Familien, Lebensgemeinschaften, Behinderte, andere vergemeinschaftete Lebensformen), über eine räumliche Zuordnung (z.B. einzelne Quartiere, Chronotope), als Mehrheitskriterium (nach welchen Schwellenwerten³) oder nach Zugehörigkeit (Ethnie, Religion, Natio-

3 In ihrem Beitrag führen Wieden/Weber aus, dass bei der Zeitumstellung und anderen chronobiologisch relevanten Zeitregeln gegenwärtig entgegen der empirischen Verteilung der Chronotypen die 80 Prozent Spättypen durch die 20 Prozent Frühtypen dominiert würden. Sie plädieren für eine Umkehrung, die damit schon zu einer weitreichenden Verbesserung führen würde.

nalität)? So können z. B. auch die temporären Bewohner, wie Studierende oder Touristen, als „stehende Welle“ oder „stehender Wirbel“ (eine dauerhaft hohe Zahl von temporären Stadtnutzern, die sich aber in ihrer Zusammensetzung kontinuierlich ändern) die Stadt entscheidend prägen. Wie bewertet man deren Ansprüche und Bedürfnisse? Welche Bedeutung haben die jeweiligen Zielgruppen für die Stadt?

Selbst wenn es gewisse gemeinsame Interessen und Ansprüche der verschiedenen Zielgruppen gibt oder geben kann, dürfte sich das in der Regel eher auf eine niedrige Basis beziehen. Je spezifischer die Ziele und Zielgruppen ausgeprägt sind, umso eher werden Konkurrenzen zwischen unterschiedlichen Zielgruppen offenbar werden. Mit anderen Worten: Es müssen Lösungswege für den Umgang mit unvereinbaren Ansprüchen gefunden werden, Modi der Abwägung und Aushandlung.

Dabei stellen sich die grundsätzlichen Fragen bezüglich der zielgruppenspezifischen Ausrichtung, z. B. ob das Zielspektrum der Maßnahmen eher eng sein sollte (d. h. ein Ziel oder wenige) oder weit (d. h. viele ausdifferenzierte Ziele), ob klar abgegrenzte und überschaubare Zielräume gestaltet werden sollten, welche Zielgruppen vorrangig berücksichtigt werden und ob Ziele definiert werden können, mit denen allen – oder möglichst vielen – gedient ist. Eine entscheidende Frage ist, ob die Gestaltung einer zeitgerechten Stadt als Aufgabe und Chance für eine Solidargemeinschaft betrachtet wird und ob es gelingen kann, die Menschen in einer Stadt zu „Zeit-Genossen“ – im wahrsten Sinne des Wortes – werden zu lassen.

3.4 Zeitgerechte Stadt – wie ist sie umzusetzen?

Die Frage nach dem „Wie“ der Annäherung an Zeitgerechtigkeit erfordert eine Beschreibung der Regulierung nach

- > Inhalt (z. B. zeitliche Rechte und Pflichten, generelle Regelungen vs. Einzelfallregelungen),
- > räumlicher Reichweite (räumliche Skala, innerhalb von Chronotopen, zwischen Chronotopen, Stadtteile, Gesamtstadt oder noch größere Raumeinheiten),
- > sozialer Reichweite (Zielgruppe),
- > Regelungsschärfe (explizite vs. implizite Zeitpolitik, Empfehlung, Vereinbarung, Verordnung, Gesetz),
- > der Form des Zustandekommens der Regulierung (Beschreibung von geeigneten Verfahren zur Formulierung und Durchsetzung der Regeln – Verfahrensgerechtigkeit).

Bevor auf das „Wie“ im politischen und planerischen Sinne eingegangen wird, soll an dieser Stelle am Beispiel der Erreichbarkeit das „Wie“ im pragmatischen Sinne genauer betrachtet werden. Wie kann man überhaupt solch komplexe Phänomene wie „Erreichbarkeit“ messen und was gilt es dabei zu berücksichtigen, wenn man – wie von

uns zu Beginn konstatiert – mit einer sozialkonstruktivistischen Perspektive arbeiten möchte? Hinzu kommt, dass sowohl die Reichweite eines Gutes als auch dessen Erreichbarkeit sowohl aus räumlichen als auch aus sozialen Komponenten bestehen.

„Erreichbarkeit ist ein Maß für die Lagequalität eines Ortes bzw. einer Raumeinheit in Bezug auf potenzielle Personenfahrten und/oder Gütertransporte von bzw. nach anderen Orten (Raumeinheiten)“ (Brunotte/Gebhardt/Meurer et al. 2001: 334). Sie steht stellvertretend für das „Potential für räumliche Interaktion“ (Wegener/Spiekermann 2002: 135) und ist ein zentrales Maß dafür, welche Ressourcen und Gelegenheiten mit welchem zeit-räumlichen und monetären Aufwand erreicht werden können. Als Indikatoren stehen z. B. das Bevölkerungspotenzial⁴ oder die Tageserreichbarkeit⁵ für Stadtregionen oder Länder zur Verfügung (Wegener/Spiekermann 2002). Für die innerstädtische Erreichbarkeit kann ein von Schwarze (2005) entwickelter integrierter, aktivitätsspezifischer Reisezeitbudgetindikator („Wie viele Aktivitätsgelegenheiten vom Typ x kann ich mit dem ÖPNV in y Minuten erreichen?“) eingesetzt werden, in den Ausstattungskindikatoren, graphentheoretische Indikatoren, Konnektivitätsindikatoren, Reiseaufwandsindikatoren, Reisebudgetindikatoren und Potenzialindikatoren eingehen. Ähnliche Instrumente gibt es teilweise mittlerweile auch in Städten. Transport for London (2010a, b) ist ein gutes Beispiel mit zwei Instrumenten, mit denen der Zugang erfasst wird: PTALs (Public Transport Accessibility Levels) und ATOS (Access to Opportunities and Services). PTALs liefern Informationen zum Zugang zum öffentlichen Transport, einschließlich der Fußwege, der Verlässlichkeit, der Zahl der verfügbaren Dienste und der durchschnittlichen Wartezeit. ATOS auf der anderen Seite berücksichtigt nicht nur den Zugang zu den Verkehrsmitteln, sondern auch zu Arbeitsplätzen, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen, Lebensmittelläden, Stadt(teil)zentren und Freiräumen unter Berücksichtigung der Nutzerwahl.

Auf der individuellen Ebene bieten die neuen Techniken, die den räumlich und zeitlich beliebigen Zugang zu Informationen über Smartphones ermöglichen, und die Zunahme einer Vielzahl von spezialisierten Apps einen Ansatz, die Transparenz gerade für die Gruppen zu erhöhen, die auf den traditionellen Informationswegen (z. B. Tageszeitung) nur schwer zu erreichen sind.

Ein markantes Beispiel ist Walkscore, vornehmlich für die USA verfügbar, wobei aber die Erweiterung auf andere Länder vorgesehen ist bzw. ähnliche Anwendungen in anderen Ländern am Start sind (Walkscore 2015). Walkscore, als Instrument der Bewertung der Attraktivität von Immobilien entwickelt, bietet Informationen über fußläufig erreichbare Gelegenheiten und beschreibt damit die zeitliche Erreichbarkeit von bestimmten Angeboten.

Mithilfe solch technisch zunehmend vielfältiger Instrumente können Erreichbarkeitsanalysen und -analysekarten für Stadtregionen und städtische Quartiere erstellt werden, die für eine Optimierung der Angebote, d. h. der erreichbaren Ressourcen und

4 „Eine Funktion der in den Zielzellen erreichbaren Bevölkerung und einer inversen Funktion der Reisezeiten von der Startzelle zur Zielzelle“ (Wegener/Spiekermann 2002: 138).

5 „Zahl der Einwohner (oder Kunden), die von einem Geschäftsreisenden von einer Stadt aus an einem Wochentag mit Hin- und Rückfahrt und einer Mindestaufenthaltsdauer am Ziel erreicht werden kann“ (Wegener/Spiekermann 2002: 138).

Gelegenheiten, genutzt werden können. Der Verkehrsinfrastruktur kommt logischerweise in diesem Zusammenhang eine besondere Bedeutung zu (vgl. Beitrag Thiemann-Linden/Weber). Deren Nutzung ist jedoch wiederum eng von der individuellen Verfügbarkeit von Ressourcen bzw. Kapital (ökonomischer, sozialer und zeitlicher Art) abhängig, sodass eine schlechte Erreichbarkeit mit dem ÖNPV für wohlhabende PKW-Besitzer leicht kompensierbar ist, wohingegen sie für ökonomisch schlechter gestellte Menschen unüberwindbare Hindernisse darstellen kann.

Als die zweite zentrale Dimension von Zeitgerechtigkeit für die Stadt kann – neben der Verteilungsgerechtigkeit – die Verfahrensgerechtigkeit (analog zur Debatte zur Umweltgerechtigkeit, s. Difu 2014; Klöckler 2015) angesehen werden. Schulze Heuling (2015) geht so weit, „dass Gerechtigkeit primär nicht inhaltlich, anhand von Ergebnissen, sondern formal, als Erfüllung bestimmter Bedingungen von Handlungen oder Prozessen, bestimmt werden muss“ (Schulze Heuling 2015: 164), zu denen Freiwilligkeit und Selbstbestimmtheit zählen (Schulze Heuling 2015: 158). Folgt man der Argumentation von Schulze Heuling (2015), so sind sowohl die Verteilung von Eigentum (über das Eigentümerinnen und Eigentümer selbst verfügen können) als auch die Verteilung von öffentlichen Gütern, Stellen oder Privilegien (2015: 167 f.) nicht mit dem Begriff der Verteilungsgerechtigkeit zu fassen, sondern unterliegen den „Vorstellungen der jeweils Entscheidungsberechtigten“ und der Umsetzung dieser Vorstellungen. Daraus folgert sie, dass sich „als taugliche Bestimmungen von Gerechtigkeit (...) ausschließlich prozedurale Bestimmungen erwiesen (haben)“ (2015: 168), auch wenn häufig davon ausgegangen werde, dass diesen „die ‚eigentliche‘, die materielle Gerechtigkeit, noch folgen müsse“ (2015: 168). Der für den Arbeitskreis zentrale Anspruch der (Zeit-)Autonomie knüpft zwar unmittelbar an die Verfahren(s)gerechtigkeit an, gilt aber auch als Voraussetzung für eine Verteilungsgerechtigkeit – unabhängig von den gravierenden Problemen einer hinreichend präzisen Operationalisierung. Ein wesentliches Kriterium für die Beurteilung der Frage, inwieweit eine Annäherung an Gerechtigkeit erfolgt ist, ist also demzufolge nicht (nur) das Ergebnis, sondern vor allem das Verfahren zur Erreichung von Regeln und Verteilungen. Das setzt voraus, dass für zeitlich relevante Entscheidungen gewährleistet ist, dass die Stakeholder im weitesten Sinne die Möglichkeit der Beteiligung haben, die Chance, ihre Anliegen zum Tragen zu bringen. Daran ist eine ganze Reihe von Voraussetzungen zu knüpfen. Eine zentrale Voraussetzung ist Transparenz, und zwar bezogen auf

- > die Entscheidungsgrundlagen (auf der Basis welcher Informationen, welchen Wissens kann und soll entschieden werden?);
- > die Entscheidungsregeln (wer entscheidet wie unter welchen Voraussetzungen, welche Abstimmungs- und Konfliktregelungsmechanismen gelten?);
- > die zu erwartenden Folgen von Entscheidungen (wie werden die möglichen Folgen erfasst, bewertet und in die Entscheidung einbezogen?);
- > die Kontrolle der Durchsetzung von Entscheidungen (wie wird die Umsetzung der Entscheidungen überwacht und durchgesetzt?);

- > die Erfassung der tatsächlichen Folgen und ihre Bewertung (welche Form von Monitoring gibt es bezogen auf die tatsächlichen Folgen, wie und durch wen werden die Ergebnisse beurteilt?);
- > ggf. die Revision der Entscheidungen (erfolgt auf der Basis des Monitorings eine Anpassung, wie und durch welche Regeln?).

Diese Transparenzanforderungen markieren einen hohen Anspruch, da implizit vorausgesetzt wird, dass es kein Machtgefälle zwischen Beteiligten, keine Zugangskontrollen zu Informationen und damit Selektivitäten von Transparenz und Informationsasymmetrien gibt (vgl. dazu auch den Beitrag von Henckel/Weber). Verfahrensgerechtigkeit setzt also die Lösung der Fragen nach Information, Entscheidungsbefugnis, Entscheidungskompetenz, Implementation, Kontrolle der Ergebnisse und ggf. Anpassung voraus. Damit ist eine Zielrichtung beschrieben, die zu verfolgen ist, auch wenn das Ziel nie vollständig erreicht werden kann.

Zu berücksichtigen ist auch, dass dabei – letztlich unzulässigerweise – unterstellt wird, Transparenz sei ein absoluter Wert. Die Zwiespältigkeit von Transparenz, die in der Alltagsweisheit in dem Spruch „Was ich nicht weiß, macht mich nicht heiß“ ihren Niederschlag gefunden hat, ist damit noch nicht angesprochen.⁶

Die in Kapitel 5 dargestellten Maßnahmen (Sensibilisierung, Strategien ...) sollen die Grundlagen für eine Verfahrensgerechtigkeit bilden, d. h. es sollen erste „Trittsteine“ für den Weg zur zeitgerechten Stadt gelegt werden. Mit den angemessenen Verfahren kann dann eine Annäherung an das eigentliche Ziel, nämlich eine Verteilungsgerechtigkeit, erfolgen. Die zeitgerechte Stadt verfügt im Idealfall über ein raum-zeit-gerechtes Angebot und einen ebensolchen Zugang zu den Ressourcen und Gelegenheiten der Stadt. Die Vision ist, dass dieses Angebot und dieser Zugang möglichst allen Bewohnern und Bewohnerinnen gleichermaßen zur Verfügung stehen sollen, aber kontinuierlich und mit angemessenen Verfahren neu ausgehandelt und verteilt werden müssen.

3.5 Zeitgerechte Stadt – Hemmnisse bei der Umsetzung

Die Ansprüche an Inhalt, Ausrichtung und prozessuale Einbettung einer auf zeitliche Gerechtigkeit zielenden expliziten Zeit- oder Raumzeitpolitik sind sehr hoch und nicht leicht einzulösen, weil es eine ganze Reihe von Widersprüchen, Konflikten und Trade-offs gibt:

- > Konflikte zwischen Zielgruppen: Mit der Ausdifferenzierung der städtischen Bevölkerungen nimmt auch die Vielfalt der Ansprüche und Erwartungen zu, die häufig nicht vereinbar und daher konfliktreich sind. Beispiele sind die unterschiedlichen Ansprüche an die Nacht (als Vergnügungs- oder als Ruhe-Zeit-Raum), die unter-

⁶ Man könnte dies als eine Form von „Ökologie des Nichtwissens“ (Luhmann 1992) auffassen, auch wenn Luhmann damit beschreibt, dass wir mit Wissen systematisch immer mehr Unwissen produzieren.

schiedlichen Erwartungen von temporären (Studenten, internationale Migranten, Touristen, Tag- und Nachtbevölkerungen) und sesshaften Bevölkerungsteilen, die Erwartungen unterschiedlicher Alters- oder anderer sozialer Gruppen oder auch von Gruppen mit unterschiedlichem „Lebenstempo“ (Schnelle und Langsame).

- > Trade-offs treten nicht nur zwischen Zeitpolitik und Umweltpolitik auf – etwa wenn mit dem Ziel, Ressourcen zu schonen, die Nachtarbeit ausgeweitet wird und damit die negativen Folgen dieser Arbeitsform ausgeweitet werden –, sondern auch innerhalb zeitpolitischer Ansätze – etwa wenn, um die Arbeitsmarktbeteiligung von Eltern zu erleichtern, die Kindergartenzeiten in die Nacht ausgedehnt werden mit evtl. negativen Folgen für die Kinder und Erzieher/innen.
- > Konkurrierende öffentliche Güter können als eine spezielle Variante von Trade-offs angesehen werden. Ein Beispiel dafür sind die öffentlichen Aufgaben, einerseits „das Recht auf Nacht“ (Colaboratório 2014), also die „gerechte“ Zugänglichkeit der Nacht zu sichern, und andererseits, die Nachtruhe im öffentlichen Raum aufrechtzuerhalten.
- > Kaskadeneffekte können auftreten, wenn beispielweise Beschleunigungen in einem Bereich zu Verlangsamungen in vielen anderen führen, die mit dem Regelungsgegenstand nicht unbedingt zusammenhängen. Als Beispiel kann die Einführung von Fahrradspuren im Straßenraum genannt werden, wenn gleichzeitig durch neue Formen der Logistik die Zahl der Auslieferungen zunimmt bei extremer Knappheit des Parkraumes, was zu einem ständigen Zuparken der Fahrradspuren und damit zu einer Verlangsamung des Fahrradverkehrs und – durch Ausweichen – des Autoverkehrs führt. Es handelt sich also um eine Form nicht intendierter Folgen.
- > Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen: Dieses ist zu beobachten, wenn innerhalb der generellen und fast durchgängigen Beschleunigungstendenz (Beschleunigung der Verkehrsmittel, Fast Lanes für Fußgänger, Fahrrad-Autobahnen, die Verfügbarkeit von Informationen in Realzeit u. a. m.) das „Hohelied der Entschleunigung“ gesungen wird und solche Konzepte auch durchgesetzt werden (Slow City, Räume der Stille, Orte des langsamen Konsums u. a.).
- > Hierarchisierungen von Zeiten werden implizit immer wieder sichtbar, weil Zeitfragen immer auch Machtfragen sind. Beispiele für Hierarchisierungen, also die Einräumung einer zeitlichen Priorität, sind etwa die Einrichtung von Vorrangspuren im Verkehr (Busspuren, Mehrfachbesetzungsspuren, Fahrradschnellwege), aber auch auf andere Weise durch die Organisation von Wartezeiten im Medizinsektor nicht nach Dringlichkeit, sondern nach Versicherungsform.

All diese Aspekte machen deutlich, wie wichtig die explizite Auseinandersetzung mit zeitlichen Fragen und vor allem auch Fragen der zeitlichen Gerechtigkeit ist. Sie lassen aber auch erkennen, dass die Etablierung einer expliziten Zeit- oder Raumzeitpolitik alles andere als einfach ist. Neben den genannten Aspekten gibt es noch eine Reihe weiterer Hemmnisse, die die Etablierung einer expliziten Zeitpolitik erschweren:

- > Die Sperrigkeit des Themas „Zeit“, die auch in den verschiedenen Begriffen und Betrachtungsweisen in den einzelnen Beiträgen sichtbar geworden ist. Gleichwohl ist das Thema „Zeit und Stadt“ auf dem Vormarsch. Die Vielzahl der Veröffentlichungen in den räumlich orientierten Disziplinen ist nur ein Ausdruck davon; auch in kommunalen Planungsdokumenten wird der Zeitperspektive zunehmend Rechnung getragen. Da die Formulierungen allerdings häufig wenig konkret sind, ist nicht ganz klar, ob es sich um eine Art „Lippenbekenntnis“ im Sinne politischer Korrektheit handelt – weil es mittlerweile üblich ist, auch „Zeit“ zu erwähnen.
- > Implizite Zeitpolitik spielt eine viel größere Rolle als explizite, ist aber in ihren Folgen nur schwer erkennbar und wird daher selten systematisch betrachtet. Durch vielfältige Technisierung und deren zeitliche Vorgaben (Geschwindigkeit von Rolltreppen, Automaten, Haltevorgängen, Apps etc. – vgl. u. a. Beiträge Rinderspacher, Thiemann-Linden/Weber, Winkler) wird ihre Rolle noch zunehmen, aber in ihrer Beeinflussbarkeit unterschätzt.
- > Widerstand gegen neue Aufgaben und Themen spielt in den Kommunen eine nicht unerhebliche Rolle. Das ist durchaus verständlich, weil die Aufgaben der Kommunen in vielerlei Hinsicht wachsen und vor allem komplexer werden, die Ressourcen (Personal, Finanzen, Kompetenzen) aber relativ, meist auch absolut, eher abnehmen. Das macht die Etablierung insbesondere eines so sperrigen Themas besonders schwer.
- > Wenig Erfahrungen einerseits und mangelnde Informationen über die Umsetzung der (wenigen) guten Beispiele und Vorbilder andererseits tragen zusätzlich zu einer Unsicherheit gegenüber dem Thema Zeit bei.

4 Räumliche und zeitliche Umsetzung auf verschiedenen Skalen

Um die räumliche und zeitliche Umsetzung des Leitbilds einer zeitgerechten Stadt voranzutreiben, war eine der Aufgaben des Arbeitskreises, Konzepte und Perspektiven für die Planungspraxis zu entwickeln. Da die räumliche Planung – nicht nur in Deutschland, sondern in nahezu allen Ländern – ein hierarchisch aufgebautes System von Planungsebenen ist, gilt es, diese Ebenen bei den zu entwickelnden Konzepten zu berücksichtigen. Auf der Ebene des Bundes werden die übergreifenden Leitbilder der Raumordnung (z.B. Daseinsvorsorge sichern) formuliert. Auf Länderebene entstehen Landesentwicklungsprogramme und -pläne, Regierungsbezirke entwickeln Regionalpläne und in Kommunen werden Flächennutzungs- und Bebauungspläne erstellt.

Auf allen Ebenen wird neben dem Raum mehr oder weniger explizit auch die Zeit geplant. So wohnt dem Leitbild „Daseinsvorsorge sichern“ inne, dass die Menschen mit den wichtigsten Einrichtungen und Dienstleistungen zur Daseinsvorsorge versorgt

7 Man kann hier auf die in der Zeitforschung beliebte Sentenz von Augustinus verweisen, der formuliert hat: „Was ist also die Zeit? Wenn mich niemand darüber fragt, so weiß ich es; wenn ich es aber jemandem auf seine Frage erklären möchte, so weiß ich es nicht.“ Augustinus, Bekenntnisse (Confessiones), 397-401. XI, 14.

werden und deren Erreichbarkeit gesichert wird. Ähnliches gilt für die Anwendung des Zentrale-Orte-Systems⁸ auf Landes- und Regierungsbezirksebene und die Bereitstellung von Flächen für die gewünschten Nutzungen auf kommunaler Ebene. Für die Planung einer zeitgerechten Stadt finden zwar die meisten Entscheidungen auf der letztgenannten Ebene statt, z. B. für die Ausweisung von Bauland, die Ansiedlung von Kindergärten, Schulen, Krankenhäusern, Altersheimen, die Lage der Verkehrswege, Sport- und Freizeitflächen, Grünanlagen und die Ausgestaltung des Betriebs von Einrichtungen. Auch das Quartier, Viertel oder der Kiez sind wichtige räumliche Maßstabebenen, die nicht nur als Verwaltungsebenen dienen, sondern Orte der raumbezogenen Identitätsbildung darstellen. Doch für jede Stadt sind die Vernetzungen mit der Region, die Qualität des ÖPNV und der Verkehrsverbünde u. v. m. auch von den Entscheidungen der individuellen und kollektiven Akteure auf höherer räumlicher Maßstabebene abhängig (vgl. Beitrag Thiemann-Linden/Weber).

Eine zeitliche bzw. biographische Komponente wohnt sowohl den Akteuren als auch den Gütern inne. Diese reicht von der kurzen Situation, in der z. B. eine Entscheidung für oder gegen ein Verkehrsmittel gefällt wird, über den konkreten Tagesablauf und dessen Stationen (z. B. der Gestaltung der Nacht und die Routinen des Alltags), die Zeiträume, wie z. B. Amtsperioden der Mandatsträger, die Lebensabschnitte (als Kinder, Jugendliche oder Ältere), Lebensphasen (als temporäre Migranten oder als Studierende), bis hin zur individuellen Lebenszeit und zur kollektiven Lebensspanne einer Generation sowie zum Zeitalter oder der Epoche. Wie das räumliche Geschehen unterschiedlichen Skalen unterliegt, so gilt dies auch für das zeitliche Geschehen. Dabei gilt es, wie bereits erwähnt, die Verzahnung der räumlichen und zeitlichen Maßstabebenen zu berücksichtigen. Für unsere Perspektive auf eine zeitgerechte Stadt sollte daher bei den Empfehlungen für die zeitpolitischen Akteure auch die Zeitlichkeit der Maßnahmen berücksichtigt werden: Welche Maßnahmen erlauben Anpassungen, welche Eingriffe sind irreversibel und wie lange wird diese oder jene Infrastruktur bestehen (müssen)?

Weitere Dimensionen, die es bei der Betrachtung von Raum-Zeit-Gerechtigkeit einzu-beziehen gilt, sind die der privaten und der öffentlichen Sphäre sowie die des individuellen und des kollektiven Handelns. In beiden Sphären können Individuen (Bürger/innen, Planer/innen, Politiker/innen) und Kollektive (Institutionen, Organisationen, Haushalte) handeln. Wenn man innerhalb dieses Rahmens der verschiedenen Maßstabebenen unser Arbeitsfeld „Zeitgerechte Stadt“ aufspannt (vgl. Abbildung 1), dann kann man sehen, dass es sich an der Schnittstelle von privater und öffentlicher Sphäre befindet. Die Handlungen und Entscheidungen der Individuen und ihres Haushalts gestalten innerhalb der Rahmenbedingungen („constraints“ im Sinne Hägerstrands) die öffentliche Sphäre, und aus der Rolle der städtischen Bürgerin und des Bürgers erwachsen ebenso Rechte und Pflichten, wie die öffentliche Hand Rechte und Pflichten hat.

8 Ein Beispiel für implizite Zeitpolitik: Veränderung der Erreichbarkeitsvorgaben für Einrichtungen im Zentralen Ort von 30 Minuten im ÖV auf die gleiche Zeit im IV im Zentrale-Orte-Konzept Brandenburg, was zu massiven (sozialen) Umverteilungen der Zugänglichkeit führt.

Für die Verteilungsgerechtigkeit liegt die hoheitliche Aufgabe des „gerechten Verteilens“, d.h. der Daseinsvorsorge, aufseiten der öffentlichen Sphäre, die für die Bereitstellung der wichtigsten Güter und Dienstleistungen für die Bürgerinnen und Bürger sorgen muss. Diese erhalten wiederum die Möglichkeit, an den Entscheidungsverfahren für die Verteilung mitzuwirken und damit Verfahrensgerechtigkeit zu erlangen. Die wechselseitigen Rechte und Pflichten zwischen Staat und Bürger rahmen dieses Verhältnis zwischen öffentlicher und privater Sphäre.

Zusätzlich zum Austausch zwischen den Bürgerinnen und Bürgern und den Planungsverantwortlichen zur Gestaltung einer zeitgerechten Stadt ist es notwendig, Anschluss an die Fachdiskussionen der Planung zu halten und das Thema Zeit in der Planung in die etablierten Politikfelder hineinzutragen. Die Beiträge von Heitkötter/Zohren zur Aachener Zeitpolitik für Familien und Wieden/Weber aus Bad Kissingen zeigen, wie wichtig es ist, möglichst viele Fachreferate und kommunale Entscheidungsträger aus Wirtschaft und Politik für dieses Thema zu sensibilisieren, um auf lange Sicht zu einer Art „Time Mainstreaming“ zu gelangen, ähnlich wie dies für das „Gender Mainstreaming“ bereits auf den Weg gebracht wurde.

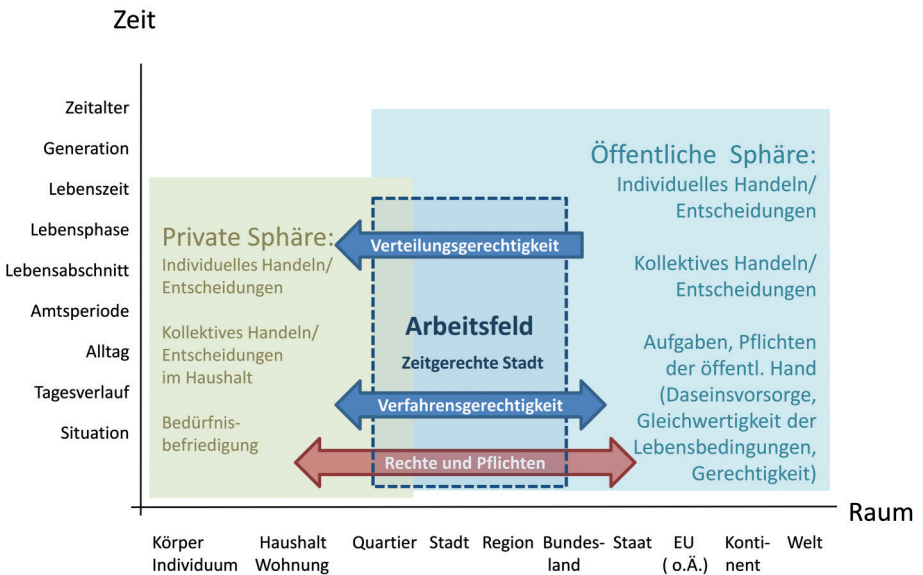


Abb. 1: Das Arbeitsfeld des Arbeitskreises „Zeitgerechte Stadt“ (eigener Entwurf)

Die Herstellung von Verfahrensgerechtigkeit ist allerdings eine komplexe und komplizierte Aufgabe. Es geht um die Frage der Herstellung von Transparenz durch die öffentliche Hand – mit Transparenz als erklärtem Ziel – oder durch kommerzielle Anbieter – mit Transparenz als eventuellem positivem Nebeneffekt. Je nach Akteur spielen völlig unterschiedliche Kriterien und Indikatoren eine Rolle, gehen unterschiedliche

Gewichtungen in die Beurteilung und Bewertung ein. Vor allem wird erkennbar, dass gerade auch die prozeduralen Fragen in enger Verknüpfung mit den Fragen der (un)gleichen Beteiligung von Stakeholdern und Betroffenen und von Machtungleichgewichten gesehen werden müssen (vgl. Kapitel 3.2).

Eine zentrale Frage ist auch, wie diese Aushandlung konkret erfolgen kann und wie es gelingen kann, die Betroffenen in die Beteiligungsverfahren einzubeziehen. Seit Beginn der Bürgerbeteiligung an Planungsverfahren lehrt die Erfahrung, dass es sich vorrangig um eine selektive Gruppe von Personen (mit hohem kulturellem und ökonomischem Kapital) handelt, die die angebotenen Veranstaltungen besucht und sich in die Planungsverfahren einbringt.

Auf kollektiver Ebene gibt es bereits unterschiedliche Formen der Beteiligung von Betroffenen in Zusammenhängen, in denen implizit oder explizit auch über Zeit verhandelt wird. Ein zentrales Beispiel sind Tarifverträge, in denen auch die Folgen für Zeiten jenseits von Arbeitszeiten geregelt werden. Allerdings sind Tarifverträge sozial (dadurch, dass sie nur für gebundene Betriebe gelten) und räumlich (weil sie nach Tarifbezirken unterschiedlich sein können) selektiv. Raumzeitliche Aspekte werden so gut wie nicht beachtet, obwohl es immer wieder im Rahmen der gewerkschaftlichen Politik auch Ansätze dazu gab.

Es lassen sich dabei weiche und harte Wege der Koordination und Abstimmung unterscheiden, die in unterschiedliche Maßnahmen münden können.

- > Sensibilisierung: An erster Stelle steht sowohl im Hinblick auf die Öffentlichkeit als auch auf die Umsetzung in der Planung eine Sensibilisierung der Betroffenen.
- > Solidargemeinschaft: „Zeit-Genossenschaft“, Anerkennung von Diversität, Rücksichtnahme, Selbstverpflichtung von individuellen und kollektiven Akteuren auf gemeinsame Werte und Ziele.
- > Aushandlungsprozesse und daraus abgeleitete demokratische Entscheidungsprozesse (Mehrheitsentscheidungen).
- > Analyse und Bewertung von Trade-offs: Diesem Schritt folgt dann die Entwicklung von Strategien und Instrumenten, mit denen die gemeinsam verabredeten Ziele verfolgt werden.
- > Institutionalisierungen und gesetzliche Regelungen.

Auf die unseres Erachtens wichtigsten Schritte räumlicher und zeitlicher Umsetzung dieses Leitbilds der zeitgerechten Stadt möchten wir im Abschnitt 5 eingehen und in Anlehnung an die o. g. Wege der Koordination und Abstimmung Maßnahmen entwickeln.

5 Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Zeitgerechtigkeit muss als komplexes und kontingentes Konzept angesehen werden, als eine Vision, von der klar ist, dass sie – wie Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen, soziale Gerechtigkeit und andere Ziele – nicht vollständig zu erreichen ist, aber als ein Orientierungspunkt und Maßstab zu gelten hat, an dem es sich auszurichten gilt. Auf dem Weg zu einer zeitgerechten Stadt, in der die zentralen Ressourcen und Gelegenheiten gerecht verteilt und für jede/n erreichbar sind, müssen Verfahren entwickelt werden, wie dieses langfristige Ziel der Zeitgerechtigkeit erreicht werden kann und wie die Bürgerinnen und Bürger gerecht an diesen Verfahren beteiligt werden können.

Die unterschiedlichen Befunde der Beiträge machen erkennbar, dass Zeitpolitik seit eh und je – zumindest implizit – betrieben wird, dass aber gerade dadurch die vielfältigen (ungleichen) Verteilungswirkungen in der Regel nicht offenbar und daher auch nicht zum Thema werden. Nur in besonderen Situationen – wie am Beispiel der Night Tube in London gezeigt – werden die (Um)Verteilungswirkungen erkennbar und dann auch als Konflikt offenbar (selbst wenn sie nicht als Zeitkonflikte angesprochen werden). Gerade dieses Beispiel, aber auch die „Zeitfallen“, die sich in bestimmten Chronotopen auf tun können, oder die dem Anschein nach neutralen – da technisch „eingebauten“ – Vorgaben (Geschwindigkeit von Rolltreppen, Haltezeiten an Haltestellen, Reaktionszeiten von Automaten) machen deutlich, dass es sich bei Zeitgerechtigkeit und dem Erfordernis einer expliziten Zeitpolitik um ein viel „härteres“ Thema handelt, als das gemeinhin angenommen wird. Es geht um deutlich mehr als ein „Nischenthema“, ein Luxusthema „nice to have“, aber nicht wirklich wichtig. Gerade wenn Zeit zur zweiten Schicht des Sozialstaates wird, werden muss, es implizit längst geworden ist (Arbeitszeitdauern, -lagen, Sabbaticals, Care-Zeit-Budgets als einige Stichworte), wird die Notwendigkeit und Brisanz einer Auseinandersetzung mit Zeitgerechtigkeit und Zeitpolitik offenbar.

Auch wenn „Zeitpolitik“ durchaus in der Alltagssprache angekommen ist (eine Google-Suche zum Stichwort „Zeitpolitik“ ergibt mittlerweile – März 2017 – über 40.000 Einträge) und es durchaus politische Ansätze, besonders im Bereich des Familienministeriums, gibt, kann man kaum von einer Etablierung des Politikfeldes sprechen, schon gar nicht auf kommunaler Ebene.

Um hier einen Schritt weiterzukommen, werden in den folgenden Abschnitten Handlungsansätze unterschiedlicher Reichweite für eine Raum-Zeitpolitik auf städtischer Ebene (lokal und gesamtstädtisch) und übergeordneter Ebene (Land, Bund, EU) formuliert.

5.1 Sensibilisierung

Ein zentraler Befund ist, dass die Relevanz des Themas „Zeit“ und die Zusammenhänge zwischen räumlicher Planung – als der etablierten und institutionalisierten Planung der Stadt – und zeitlicher Planung noch längst nicht durchgängig erkannt sind, selbst wenn durchaus einige Kommunen zumindest in Konzepten oder Reden nicht verges-

sen, das Thema zu erwähnen. Diese gleichwohl nach wie vor unzureichende Sensibilisierung für die Bedeutung des Themas erfordert unterschiedliche Sensibilisierungsstrategien.

Ein hilfreicher Ausgangspunkt dafür könnten die Empfehlungen des Europarats (Council of Europe 2010a, b) sein, die sich u.a. auf die Berücksichtigung des Rechts auf eigene Zeit, die Konzepte Zeitwohlstand und zeitliche Lebensqualität sowie auf eine explizite Zeitpolitik für die Kommunen beziehen. Nach unserem Eindruck hat das bislang keinen wirklichen Widerhall gefunden, sodass es zunächst einmal darauf ankommt, diese Empfehlungen – erneut und breiter – zu diffundieren. Das Thema wird damit auch in einen größeren Kontext gestellt.

In diesem Zusammenhang – aber auch weit darüber hinaus – könnten gerade die etablierten Fortbildungsinstitutionen Difu, VHW u.a. eine wichtige Rolle spielen, indem sie zeitliche Fragestellungen systematisch in ihre Fortbildungsprogramme aufnehmen.

Langfristig muss die Sensibilisierung allerdings schon sehr viel früher ansetzen, indem in den unterschiedlichen Bildungsphasen „Zeit“ immer wieder zum Thema gemacht wird – vom Kindergarten über die Schule (wie die Erfahrungen auch im Beispiel Chronobiologie in Bad Kissingen zeigen) bis zur Hochschule. In den Hochschulen hat die Beschäftigung mit Zeit gerade auch in den Planungsdisziplinen über die Jahre zugenommen. Es gibt eigene Veranstaltungen in ausgewählten Studiengängen, es gab im Rahmen des durch die Nationale Stadtentwicklungspolitik geförderten Projekts „Fachlicher Nachwuchs entwirft Zukunft“ eine Sommerschule unter Beteiligung von zwölf Planungsstudiengängen unter dem Titel „Zeitgerechte Stadt“ (Fachlicher Nachwuchs 2013). Für die Zukunft wäre eine stärkere Institutionalisierung wünschenswert in Richtung einer festen Etablierung des Themas in den Curricula der Planungsstudiengänge bis hin zur Einrichtung eigener Professuren für Zeitpolitik und Raumzeitpolitik. In diesem Kontext wären Kooperationen zwischen Universitäten und Kommunen für Abschlussarbeiten zu kommunalen Zeitthemen wünschenswert, um in den Kommunen systematisch Grundlagen zu entwickeln, ohne in großem Umfang zusätzliche kommunale Ressourcen in Anspruch nehmen zu müssen.

Zumindest zwei der Beiträge dieses Bandes – Wieden/Weber und Heitkötter/Zohren – stehen für eine weitere wichtige Sensibilisierungsstrategie: Die Vermittlung von (erfolgreichen) Praxisbeispielen⁹:

- > Das Konzept, die Gestaltung und Organisation der Stadt nach chronologischen Prinzipien zu verändern und dies in eine Marketingstrategie zu integrieren, die sich u. a. in der Neuausrichtung der Stadtwerbung und in der Herausgabe einer Broschüre der Stadt unter dem Slogan „Entdecke die Zeit. Bad Kissingen“ niederschlagen hat.¹⁰

9 In einer etwas großzügigeren Interpretation könnte man auch Marketingstrategien von Städten, die eine zeitliche Besonderheit der Stadt herausstellen, als einen Hinweis auf eine Sensibilisierung für zeitliche Fragestellungen sehen. Zu denken ist hier etwa an die Kampagne Berlins aus dem Ende des Jahres 2016 und dem Beginn 2017: Berlin 365/24. Gleichzeitig ist diese Kampagne auch ein Hinweis auf implizite Zeitkonflikte (Kulturprojekte Berlin GmbH 2016).

10 z. B. https://www.badkissingen.de/de/tourismus-kurort-bayern/information/pressezentrum/pressemappe/m_84804 (06.05.2018).

- > Die Weiterentwicklung eines Ansatzes, die Familienfreundlichkeit der Stadt Aachen zu einem wichtigen Thema – auch im Wettbewerb der Kommunen um zukünftige Arbeitskräfte – zu machen. Dies zielt dezidiert in Richtung einer Zeitpolitik für Familien, die auch in Handlungsrichtlinien für die kommunale Planung ihren Niederschlag gefunden hat (d. h. die über eine erfolgreiche Sensibilisierung bei den betroffenen Akteuren hinaus bereits Strategien und Instrumente entwickelt hat).

Es ist eine wachsende Zahl von Tagungen und Publikationen zu beobachten, die spezifische Fragen des Zusammenhangs von zeitlicher und räumlicher Entwicklung in den Fokus rücken – von grundsätzlichen Fragen der Temporalität der Metropolen bis hin zu detaillierteren Fragen des Umgangs mit Konflikten in der Stadtnacht. Den meisten dieser Tagungen und Veröffentlichungen ist es bislang nur unzureichend gelungen, in die Praxis auszustrahlen – das gilt selbst dann, wenn öffentlich geförderte Institutionen (wie die Clubcommission in Berlin) als Mitveranstalter auftreten.

Gerade Touristenstädte und Städte mit einem intensiven Nachtleben haben mit den damit einhergehenden Konflikten zu tun. Viele Städte beschäftigen sich gezielt mit diesen Problemen, entwickeln dafür Strategien (z. B. Mediation, Runde Tische), Instrumente (z. B. Pantomimen, Sperrstunden) und Institutionalisierungen (z. B. Nachtbürgermeister). Diese Institutionalisierungsansätze, wie Nachtbürgermeister in einigen Städten weltweit (z. B. Amsterdam, New York, Paris) oder Mediationsgruppen, deren Aufgabe darin besteht, sich mit den zeitlichen Konflikten in der Nacht zu befassen, sowie die Treffen der Nachtbürgermeister auf den Tagungen „stadtnacht – Berlin-Nights“ 2016 und 2017 (veranstaltet von der Clubcommission Berlin) geben Anlass zu der Hoffnung, dass sich langsam etwas ändert. Bislang ist diese Erfahrung mit spezifischen Zeitkonflikten noch kein Ansatz für die Städte, sich grundsätzlicher und systematischer mit Zeitkonflikten in der Stadt auseinanderzusetzen und eine eigene zeitpolitische Perspektive zu entwickeln.

Um dieses zu ermöglichen und voranzutreiben, sind weitere Formen der Sensibilisierung für zeitliche Zusammenhänge in Städten erforderlich. Dies scheint uns auch eine Aufgabe für die Medien zu sein, die dafür allerdings ihrerseits durch die Wissenschaft stärker unterstützt werden müssten.

In der Wissenschaft sind die Reputationssysteme gegenwärtig wenig geeignet, Praxis Kooperationen zu unterstützen und voranzutreiben. Das macht die wünschenswerte Durchführung von Multiplikatorenworkshops, die Vernetzung von Experten aus Wissenschaft und Praxis nicht gerade leicht. Auch die Organisationen, die sich stark an der Unterstützung und Fortbildung der Kommunen ausrichten (Difu, VHW, in der Vergangenheit IRS), aber neuerdings auch wieder die großen Unternehmensberatungen, die im Zuge der Smart-City-Entwicklung die Kommunen als Markt der Beratung wiederentdecken, wären aus unserer Sicht gut beraten, die Zeitdimension in ihre Überlegungen aufzunehmen.

Leider ist es bislang auch nur unzureichend gelungen, dauerhaft Städtenetzwerke von Städten, die sich systematisch mit Ansätzen der raum-zeitlichen Planungen auseinandersetzen, sowohl auf jeweils nationaler, aber auch auf internationaler Ebene zu etab-

lieren (vgl. DGfZP 2015). Dies in Zukunft voranzutreiben und damit die Aufforderungen der Europarat-Beschlüsse umzusetzen und einen (internationalen) Erfahrungsaustausch zu ermöglichen, wäre wünschenswert, würde aber auch ein entsprechendes Engagement der kommunalen Verbände voraussetzen.

5.2 Strategieentwicklung

Zu einer Strategieentwicklung gehört die Auseinandersetzung in der Stadt, inwieweit „Zeit“ explizit als wohlfahrtsstaatliches Desiderat betrachtet werden soll und ob daraus eine integrierte zeitpolitische Strategie abgeleitet wird oder ob Zeit als Querschnittsthema in allen Ressorts im Sinne eines „Mainstreaming“ behandelt werden soll.

Im ersten Fall wird es darum gehen, Ressourcen zu bündeln und eigene Organisationsformen mit eigenen Kompetenzen und Ressourcen zu etablieren. Im zweiten Fall wird es den einzelnen Ressorts überlassen, wie sie zeitpolitische Themen in die eigene Agenda aufnehmen und Verknüpfungen zu den traditionellen Themen herstellen, wie es etwa im Zuge der Positionierung Aachens als familienfreundliche Stadt im Wettbewerb der Kommunen (vgl. Beitrag Heitkötter/Zohren) erfolgt ist.

Pragmatisch – ein halbwegs einheitliches oder von den Verbänden empfohlenes Vorgehen wird es auf absehbare Zeit nicht geben – geht es wohl darum, es dem Wettbewerb der Kommunen im Rahmen der kommunalen Autonomie zu überlassen, ob:

- > eine Strategie der ressortspezifischen Inzellösungen mit einer möglichst weitgehenden Ressortabstimmung und -koordination mit der Hoffnung auf eine zukünftige Konvergenz und Integration gewählt wird. Ressortorientierte (Insel)Lösungen sind deswegen einfacher zu bewerkstelligen, weil die Verbindung zu etablierten Politikfeldern und -strategien relativ leicht herzustellen und die Ausrichtung auf bestimmte Zielgruppen eindeutig sind;
- > von vornherein eine Integration angestrebt wird, die allerdings nur auf der Basis eines breiten politischen Konsenses und mit politischer Unterstützung, vor allem mit einem expliziten Commitment der Stadtspitze denkbar erscheint;
- > zeitliche Dimensionen städtischer Entwicklung als Querschnittsthema gesehen und behandelt werden sollen;
- > zeitliche Transparenz, also die Bereitstellung von Informationen über zeitliche Dimensionen der Stadt, offengelegt und eine systematische Informationsstrategie entwickelt werden soll;
- > zeitliche Koordination als eigenständige und wichtige kommunale Aufgabe betrachtet und aufgegriffen werden soll.

Allerdings sind wir der Überzeugung, dass sich – aus in diesem Band dargelegten Gründen – die Städte sehr viel expliziter mit den Fragen der zeitlichen Steuerung und der zeitlichen Gerechtigkeit werden auseinandersetzen müssen.

5.3. Instrumente

Für die Etablierung zeitpolitischer Ansätze stehen auf unterschiedlichen Ebenen bereits heute eine Vielzahl von Grundlagen und Instrumenten zur Verfügung, die es jedoch gezielter zu nutzen und einzusetzen gilt. Wenn das Leitbild der zeitgerechten Stadt als Rahmen konsensual angenommen ist, können vorhandene planerische Instrumente bereits jetzt gezielt für die Annäherung an das Leitbild verwendet werden. Dabei können die Instrumente einerseits nach ihrer Anwendungsebene und andererseits nach ihrer Zielrichtung differenziert werden.

Auf kommunaler Ebene stehen einerseits Instrumente zur Analyse zeitlich relevanter Aspekte der Stadt und andererseits Instrumente zur Prüfung und Förderung von Zeitgerechtigkeit zur Verfügung. Zu den Instrumenten zur Analyse und Sichtbarmachung raum-zeitlicher Anforderungen gehören u.a.:

- > Kommunale Daten aus der Kommunalstatistik, vor allem aber auch aus dem Verwaltungsvollzug und der digitalen Überwachung und Steuerung von städtischen Dienstleistungen könnten gezielter in ihren zeitlichen Dimensionen (am besten in der Abstimmung der Datenformate und Auswertungen zwischen den Ressorts) analysiert und zur Verfügung gestellt werden.
- > Solche Daten könnten – wie es in einigen Städten auch schon geschieht – für kartographische Aufbereitungen genutzt werden, um Erreichbarkeiten und Lücken der Erreichbarkeit sichtbar zu machen. Die Techniken der raum-zeitlichen Kartierung entwickeln sich schnell weiter und schaffen Möglichkeiten, die zeitlichen Dimensionen von Städten zu visualisieren und damit allgemeinverständlich zu machen (z. B. Neuhaus 2015, MIT senseable city lab mit vielen Beispielen etwa der Nutzung von Mobilfunkdaten).
- > Gerade auch Daten und Analyseinstrumente mit zeitlichen Dimensionen, die von Unternehmen entwickelt werden („walkscore“, „mapnificent“¹¹), sollten auch von den Kommunen gezielt genutzt und/oder unterstützt werden.
- > Wegen der knappen Ressourcen bieten sich Kooperationen mit Hochschulen gerade bei solchen neuen Themen an (z. B. gemeinsame Studienprojekte).
- > Systematische Analysen von raumzeitlichen Erreichbarkeiten, Nutzungszeiten, Veränderungen von Rhythmen durch Veränderungen von Rahmenbedingungen

11 Bei mapnificent handelt es sich um eine Entwicklung im Rahmen einer Masterarbeit, bei der weltweit zahlreiche Kommunen kooperiert haben, indem sie ihre Fahrplandaten zu Verfügung gestellt haben, für Berlin musste ein indirekter Weg der Datenerhebung gewählt werden (Wehrmeyer o. J.).

(z. B. Flexibilisierung von Arbeitszeiten) würden es erlauben, Lücken, Engpässe und Restriktionen zu identifizieren und effizientere und/oder den Nutzerinnen und Nutzern besser angepasste Angebote zu entwickeln.

Folgende Instrumente zur Prüfung und Herstellung von Zeitgerechtigkeit in der Stadt stehen bereits zur Verfügung, sind bereits angedacht und könnten etabliert werden (vgl. auch DGfZP 2010):

- > Die Idee einer Zeitverträglichkeitsprüfung für zeitpolitische Interventionen im öffentlichen Raum ist schon verschiedentlich angedacht worden (vgl. Rinderspacher 1997; Mückenberger 2010).
- > Es gibt bereits eine Vielzahl von Vorschlägen für zeitliche Zonierungen – einerseits in der öffentlichen Diskussion, wie der Beitrag zu „Eulenschutzgebieten“ für Nachtschwärmer in der Berliner Tagespresse (Afanasjew 2015) zeigt, aber vor allem auch in der räumlich orientierten Zeitforschung: Raumzeitzonen (Eberling/Henckel 2002; Herkommer 2007) und Chronotope (Beitrag Pohl; Zedda 1999) als zeit-räumliche Differenzierungsansätze.
- > Im Rahmen der Ansätze auch zur Institutionalisierung der Zeitpolitik auf kommunaler Ebene hat es eine Vielzahl von Beteiligungsformen gegeben (Workshops, Runde Tische etc. (Heitkötter 2006)), die auch in Italien – lange Zeit das „role model“ kommunaler Zeitpolitik – weitgehend Standard sind (Mareggi 2000, 2011). Auch im Rahmen von Konflikten in der nächtlichen Stadt sind unterschiedliche Beteiligungsformate längst etabliert (s. o. sowie Beitrag Weber/Henckel).
- > Wünschenswert wäre die Etablierung eines „Brainpools“, eines Netzwerks für zeitpolitische bzw. raumzeitpolitische Akteure. Einbezogen werden sollten die einschlägigen Wissenschaftsinstitutionen, die auf diesem Feld aktiv sind, die entsprechenden Beratungsorganisationen, die kommunalen Spitzenverbände, NGOs etc. (wie etwa die Deutsche Gesellschaft für Zeitpolitik (DGfZP)), die Slow Cities und vor allem auch die Vorreiterstädte auf anderen Feldern (wie die familienfreundlichen Städte, die Städte mit Nachtbürgermeistern).
- > Ein sehr wichtiges Instrument wäre die Etablierung eines oder mehrerer Förderprogramme zur zeitgerechten Stadt nicht nur für die Forschung, sondern vor allem für die Praxis in Analogie zu den ExWost-Programmen, insbesondere dem Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“, das heute (einschließlich der Begleitforschung) zum Standard der Stadtentwicklung zählt.
- > Vorhandene planerische Instrumente wie z. B. die Bebauungsplanung oder die Baunutzungsverordnung könnten mit dem entsprechend angepassten Planungsansatz bereits heute für raumzeitpolitische Maßnahmen genutzt werden (Herkommer 2007) – unabhängig von einer einschlägigen Weiterentwicklung der entsprechenden Normen (s. u.).

Zur Herstellung von Transparenz und für eine verbesserte Kommunikation stehen ebenfalls mittlerweile eine Reihe von Instrumenten zur Verfügung, die eingesetzt werden oder einsatzbereit sind, wobei sich das Spektrum kontinuierlich erweitert:

- > Die einfachste Form sind die mittlerweile im ÖPNV weit verbreiteten elektronischen Tafeln, die die nächsten Verbindungen minuten- oder gar halbminutengenau anzeigen, oder Hinweise über die Zeitdistanzen an Flughäfen, die man für den Weg von einem Terminal zum anderen benötigt.
- > Eine Vielzahl von Apps bietet auf den mobilen digitalen Geräten in Echtzeit Informationen über Verspätungen, Alternativrouten, in der Umgebung angebotene Dienstleistungen und vieles andere mehr.
- > Der Öffnungszeitenfinder ist ein elektronisches Informationssystem, das die Dienste in einer Stadt systematisch anhand der Öffnungszeiten suchen lässt (vgl. ISR 2009, hier wurde im Rahmen eines Studienprojektes eine solche Idee ausgearbeitet). Mittlerweile hat Bad Kissingen ein solches System etabliert.¹²

Auf übergeordneter Ebene stehen folgende Instrumente bereits zur Verfügung oder sollten eingeführt werden:

- > Forschungsprogramme und Förderprogramme auf nationaler und internationaler Ebene. Als ein wichtiger Beitrag kann u. a. das Forschungsprogramm der Hans-Böckler-Stiftung zur Arbeitszeitverkürzung bei VW Ende der 1990er Jahre angesehen werden, das auch Projekte zu den Umweltfolgen und den Folgen für Städte gefördert und zu zahlreichen Veröffentlichungen geführt hat.¹³ Hervorzuheben ist auch das von der Europäischen Kommission finanzierte Weiterbildungsprogramm und Praxisforschungsprojekt Eurexcter (excellence territorial en Europe) mit der bislang ersten und einzigen internationalen Fortbildung für kommunale (Raum)Zeitplaner (u.a. Mückenberger 2011).
- > Wettbewerbe für städtische und regionale Konzepte mit explizit zeitlichem Bezug. Modelle dafür könnten die Wettbewerbe sein, die im Rahmen der Innovationsförderung vom Forschungsministerium initiiert wurden (z. B. Bioregio) oder im Bereich der Familien (familienfreundliche Stadt) durch das Familienministerium.
- > Förderung, die Zeitverträglichkeitsprüfung evtl. als (Standard)Instrument weiterzuentwickeln und systematisch einzusetzen. Dazu könnte einerseits auf wissenschaftliche Vorarbeiten zu diesem Instrument, andererseits auf praktische Erfahrungen, wie im Beitrag von Heitkötter/Zohren für die Zielgruppe der Familien in Aachen vorgestellt, zurückgegriffen werden.

¹² <https://www.badkissingen.de/de/wirtschaftsfoerderung/24783.Der-Oeffnungszeitenfinder.html> (06.05.2017).

¹³ Im Rahmen eines Forschungsverbundes der Hans-Böckler-Stiftung wurde im Zuge der Einführung der 28,8-Stunden-Woche bei VW eine Reihe von Untersuchungen aus unterschiedlichen Perspektiven durchgeführt, die Ende der 1990er Jahre ihren Niederschlag in einer Publikationsreihe fanden: u. a. Eberling/Henckel (1998), Jürgens/Reinecke (1998), Hielscher/Hildebrandt (1999), Hildebrandt (2000).

5.4 Institutionalisation

Eine Institutionalisation der Raumzeitpolitik, die auf die zeitgerechte Stadt zielt, würde voraussetzen, dass die Berücksichtigung zeitlicher Aspekte systematisch in rechtliche Normierungen (Gesetze, Verordnungen, Planwerke u. a.) aufgenommen wird.

Dazu würden mit Blick auf die räumliche Ordnung vor allem das Baugesetzbuch (BauGB) und die Landesbauordnungen (LBOs) sowie die Richtlinien der Städtebauförderung gehören. Auch wenn mit dem Baurecht auf Zeit eine Regelung mit explizit zeitlicher Dimension in das BauGB aufgenommen ist, handelt sich im Sinne der in diesem Band behandelten Thematik eher um einen Randaspekt.

Schon in der Instrumentierung wurde die Notwendigkeit von Forschungs- und Förderprogrammen angesprochen. Ihre langfristige Anlage – etwa durch die Aufnahme eines Formats „zeitgerechte Stadt“ in das Programm des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus (ExWost) mit einer entsprechenden Begleitforschung – wäre ein wichtiger Schritt einer Institutionalisation.

Als Übergang zwischen der Angebotsseite und der Nachfrageseite der Zeitgerechtigkeit könnte man die grundlegende Konzeption der italienischen kommunalen Zeitpolitik interpretieren (Mareggi 2013). Diese versucht, ausgehend von individuellen zeitlichen Problemen und Konflikten, durch die vor allem öffentliche Bereitstellung von Dienstleistungen und ihre zeitliche Veränderung/Anpassung und durch Anpassungen der territorialen Organisation kollektive Antworten auf individuelle Probleme zu geben. Es geht also nicht um eine wohlfahrtsstaatliche Unterstützung des Einzelnen, sondern um die Verbesserung der zeitlichen Rahmenbedingungen zur Erweiterung der persönlichen Wahlmöglichkeiten (Mareggi 2016). Viele dieser Institutionalisationen dienen auch einer Etablierung von Verfahrensgerechtigkeit in der Etablierung von Zeitpolitik. Die italienische Praxis der kommunalen Zeitplanung bietet hier eine ganze Reihe von Ansätzen, die in dieser Richtung gedeutet werden können – angefangen von den Mobilitätspakten (Bonfiglioli 1997), über die Koordination von Öffnungszeiten, Runde Tische in verschiedenen Städten bis hin zur am weitesten gehenden Institutionalisation in den kommunalen Zeitbüros (vgl. zum Überblick: Bonfiglioli/Mareggi 1997). Die Schaffung der Zeitbüros, die nach dem 2000 erlassenen sog. „Legge Turco“ – benannt nach der damaligen Ministerin für Gleichstellung in Italien – gesetzlich vorgeschrieben ist, ist ein institutionelles Arrangement für diesen Zweck. Dabei ist es politische Entscheidung der Kommunen, ob und in welchem Ausmaß sie städtische Zeitpolitiken implementieren, auch wenn die Auseinandersetzung mit zeitlichen Problemen für die Kommunen auf Basis des Gesetzes sowie regionaler Verordnungen verbindlich geregelt ist. Obwohl die italienische Zeitpolitik zeitweilig für ziemlich viel Furore gesorgt hat und nahezu als europäisches Rollenmodell für eine kommunale Zeitpolitik gehandelt wurde, ist die praktische Erfahrung sehr viel nüchterner zu beurteilen. Es zeigt sich an diesem Beispiel, dass eine gesetzliche Verankerung der Zeitpolitik in einem Gesetz keine hinreichende Bedingung für eine erfolgreiche Umsetzung ist (Mareggi 2016).

Zeitpolitik bleibt nicht nur ein sperriger politischer Gegenstand, sondern wurde – u. a. aufgrund ihrer Entstehungsgeschichte aus der linken italienischen Frauenbewegung – auch zum Spielball unterschiedlicher politischer Konstellationen in den Städten. Hinzu kommt, dass die Macht- und Ressourcenbasis (Personal und Geld) in fast allen Städten ausgesprochen bescheiden geblieben (oder auch wieder geworden) ist. Mareggi kommt zu der Einschätzung, dass die kommunale italienische Zeitpolitik bisher nicht besonders erfolgreich war, auch wenn die Behandlung von Zeitkonflikten zum Standard geworden ist.

Auch in Deutschland hat es eine ganze Reihe von Versuchen weitgehenderer Institutionalisierungen gegeben, von der Zeitbeauftragten in Hanau über die dezentralen Expo-2000-Projekte (Eberling/Henckel 2001) bis hin zur Einrichtung eines Zeitbüros nach italienischem Vorbild in Bremen-Vegesack (Heitkötter 2006). Leider waren auch diese Ansätze nicht besonders nachhaltig, u. a. weil sie sehr stark von dem Engagement und der Unterstützung einzelner Personen in den Zeitplanungsorganisationen und den politischen Ämtern abhängig waren und es bislang nur unzureichend gelungen ist, eine dauerhafte Institutionalisierung der Zeitperspektive zu erreichen.

Alle Versuche der Institutionalisierung von Zeitpolitik sind als Ansätze zur Durchsetzung der Zeitgerechtigkeit, vor allem auch im Sinne einer Verfahrensgerechtigkeit, anzusehen. Selbst wenn die unterschiedlichen Formen der Institutionalisierung nicht alle oder auch nur wenige der oben genannten Bedingungen erfüllen, leisten sie zumindest insofern einen Beitrag, als Zeit systematisch berücksichtigt wird. Institutionalisierungen mit der Zuweisung von Ressourcen (Macht, Personal, Geld – in Analogie zur Etablierung der Umweltpolitik (vgl. Henckel/Thomaier 2016)) dürften wesentliche Voraussetzungen für eine Durchsetzungsmacht systematischer zeitlicher bzw. raumzeitlicher Politikansätze sein. Als eine durchaus ambivalente Weiterentwicklung sind die gegenwärtig diskutierten PPP zu sehen (Mareggi 2016), wie bereits in Abschnitt 3.2 im Zusammenhang mit Privatisierungen im Wohnungsmarkt angesprochen. Die logische Endstufe einer Gestaltung von Zeitgerechtigkeit durch die öffentliche Hand wäre mit der Umsetzung von Virilios Vision, dass „dem Ministerium für Raumplanung ... das Ministerium für Zeitplanung“ (Virilio 1978: 30) folgen wird, erreicht. Davon sind wir zweifellos noch weit entfernt, und ob dies zu wünschen ist, wäre ebenfalls infrage zu stellen. Inwieweit jedoch die Balance von Stadt/Staat und Markt mit den derzeitigen politischen und finanziellen Mitteln dauerhaft zu halten ist, ist in Zeiten knapper kommunaler Haushalte und in Regionen mit schrumpfenden Städten allerdings auch fraglich.

Denkt man die Analogie zur Umweltpolitik oder zur Energiewende noch pointierter weiter, so könnte man zu dem Schluss kommen, dass es großer Ereignisse oder Katastrophen bedarf, um einen politischen Richtungswechsel in Gang zu setzen (vergleichbar mit Tschernobyl und Fukushima). Es stellt sich demzufolge die Frage, was geschehen muss, um die Notwendigkeit einer zeit- und raumgerechten Planung zu erkennen.

Die bislang nicht wirklich überzeugenden oder von Dauerhaftigkeit gekennzeichneten Versuche der Institutionalisierung sollten allerdings nicht dazu führen, das Unterfangen für gescheitert zu erklären, sondern das Bewusstsein dafür schärfen, dass es sich

um eine schwierige und langwierige Aufgabe handelt – die ebenfalls in Analogie zur Etablierung der Umweltpolitik als eigenem Politikfeld gesehen werden kann (Eberling/Henckel 1998; Henckel/Thomaier 2016). Gerade wenn man die Vision der zeitgerechten Stadt im Kontext der Debatte um Zeit als zweite Dimension des Sozialstaates sieht, wird erkennbar, um welche große Aufgabe es sich handelt.

Auf längere Sicht wird es vermutlich eine Ausdifferenzierung der Institutionalisierung geben, weil einige Kommunen sich der systematischen Integration von zeitlichen Planungsdimensionen von unterschiedlichen Politikfeldern aus annähern werden, wie es sich in Aachen mit dem Andocken an die Familienpolitik, aber in Kooperation mit der Stadtplanung andeutet. Eine eigenständige Abteilung oder ein eigenständiges Dezernat können allenfalls Langfristvisionen sein – aber es soll durchaus in diese Richtung gedacht werden, denn nur, wenn man einen dicken Stein wirft, hat man auch Chancen, größere Wellen zu erzeugen.

6 Offene Umsetzungs- und Forschungsfragen

Offene Umsetzungsfragen

Auch wenn in den vorangegangenen Abschnitten schon eine ganze Reihe von Empfehlungen und Hinweisen zur Umsetzung einer auf Zeitgerechtigkeit zielenden kommunalen (oder von den Kommunen umgesetzten) Politik formuliert wurden, sind wir uns wohl bewusst, dass es sich trotz allem um erste Ansätze handelt und eine Vielzahl von Umsetzungsfragen sich erst im weiteren Verlauf und durch Umsetzungsversuche werden klären lassen:

- > Das Verhältnis zwischen der Eigenständigkeit von Zeitpolitik und einer Verknüpfung mit etablierten Politikfeldern ist für die Durchsetzungsperspektiven von großer Bedeutung. Daran sind zentrale Aspekte der Institutionalisierung geknüpft: Je grundsätzlicher und umfassender der Ansatz, umso eher geht es um eine eigenständige querschnittsorientierte Institutionalisierung. Je spezifischer (räumlich, zeitlich, bezogen auf Zielgruppen) die Ansätze konzipiert werden, umso eher bietet sich eine Anbindung an etablierte Politikfelder an – wie es die familienorientierte Zeitpolitik (im Allgemeinen oder bezogen auf eine einzelne Stadt wie Aachen) zeigt. Dabei kann eine Anbindung an etablierte Politikfelder durchaus eine erste Stufe für eine eigenständigere Institutionalisierung in Zukunft sein (Beiträge Heitkötter/Zohren zum Thema Familie in Aachen oder Wieden/Weber zum Thema Marketing und Tourismus in Bad Kissingen).
- > Zwischen den neuen Bewegungen zum Postwachstum und zu Degrowth sowie zeit- bzw. raumzeitpolitischen Ansätzen gibt es eine Reihe von verbindenden Elementen (wie Ritzinger in ihrem Beitrag zeigt). Daher bieten sich hier gute Möglichkeiten der wechselseitigen Verstärkung gemeinsamer Intentionen.
- > Die Zusammenhänge zwischen anderen Politikfeldern wie u. a. der Sozialpolitik, der Gesundheitspolitik, der Umweltpolitik und der Zeitpolitik sind in vielen Punkten noch nicht klar und müssten noch systematisch ausgelotet werden.

- > Wie angedeutet, galt die italienische kommunale Zeitpolitik eine Weile als „role model“ der Institutionalisierung. Zwar haben wir auch die Ernüchterung über die Erfahrungen beschrieben, allerdings gibt es auch in Italien keine systematische Evaluation der „Tempi della Città“. Wir sind der Überzeugung, dass sich aus den positiven wie negativen Erfahrungen – trotz aller Unterschiede der Rahmenbedingungen – viel lernen ließe.
- > Der Europaratsbeschluss (Council of Europe 2010a, b) mit den Elementen Berücksichtigung des Rechts auf eigene Zeit, der Konzepte Zeitwohlstand und zeitliche Lebensqualität könnte nach wie vor ein guter Ausgangspunkt für alle beschriebenen Stufen der Umsetzung (Sensibilisierung, Strategieentwicklung, Instrumentierung und Institutionalisierung) sein. Dazu müssten Strategien – vor allem durch die kommunalen Spitzenverbände und die Planerverbände – für die Diffusion entwickelt werden.
- > Bislang sind noch keine zeitlichen oder raumzeitlichen Leitbilder für Raumordnung oder die Stadtentwicklung ausformuliert – lediglich einige Szenarien könnte man in dieser Richtung interpretieren (Stiens 2002). In der Kooperation zwischen Wissenschaft und Praxis wäre es lohnend, Leitbildprozesse zu initiieren.
- > Durch Vergleiche – auch im internationalen Kontext – zwischen Kommunen mit einer Vorreiterrolle in der Umsetzung zeitpolitischer Perspektiven in der Planungspraxis wäre es nicht nur möglich, fördernde und hemmende Faktoren zu identifizieren, sondern auch die Zeitlichkeit raumzeitlicher Planung selbst in den Blick zu nehmen und im Idealfall einen Stufenplan für Umsetzungsstrategien zu entwickeln.

Offene Forschungsfragen und zukünftige Forschungsfelder

Trotz aller Vielfalt der Zugänge und Perspektiven der Beiträge im Rahmen der Arbeitsgruppe sind die Forschungsdesiderate groß. Bisher werden meist – wie im vorliegenden Band auch – nur ausgewählte Perspektiven auf das Thema eingenommen (z.B. Rhythmus, Takt) und/oder es stehen nur ganz bestimmte Räume (z.B. Chronotope) und Zielgruppen (Migrant/innen, Familien, Studierende, Ältere) im Fokus der Betrachtung. Eine Fokussierung auf andere Zielgruppen, wie z. B. Kinder, Jugendliche, (mobilitäts)eingeschränkte Personen oder Geflüchtete würde sicher wichtige neue Perspektiven eröffnen. Auch ein Blick auf Personen mit „zu viel Zeit“, wie z.B. Arbeitssuchende (z.B. in Südeuropa), oder auf Menschen ohne Qualifizierung auf dem Arbeitsmarkt wäre eine lohnenswerte Aufgabe. Neben diesen verschiedenen Zugangsweisen zum Thema Zeitgerechte Stadt über Räume, Zeiten/Rhythmen/Takte und Zielgruppen wurden im Arbeitskreis auch mögliche neue Methoden, Daten und räumliche Skalierungen diskutiert.

Methoden und Daten

Das Methodenspektrum, das für die Analyse einer Stadt im Hinblick auf ihre Zeitgerechtigkeit und ihre Entwicklung hin zu einem entsprechenden Leitbild zur Verfügung steht, ist groß und kann vom Einsatz quantitativer Verfahren, Modellierungen und Szenariotechniken bis hin zu qualitativen Methoden und Diskursanalysen reichen. Im Zuge der Digitalisierung, des Zusammenschlusses von Infrastruktureinrichtungen und

mit dem Angebot an unterschiedlichsten Apps fallen allein durch den Betrieb sehr viele Daten an, die sich ihrerseits zur Auswertung gerade auch zeitbezogener Verhaltensweisen eignen. „Big Data“ bietet ein weites Feld für die Methodenentwicklung, wie diese erweiterten Datengrundlagen aufbereitet, genutzt, visualisiert und als Planungsgrundlage verwendet werden können. So könnte man z. B. an die Nutzung von Big Data als Analyseinstrumente denken und neue Wege der Kartographie in Form von mehrdimensionalen Raum-Zeit-Karten beschreiten. Mit neuen Technologien und neuen Medien kann man aber auch alltägliche Aktionsräume neu bzw. anders gestalten. So kann man mit der Entwicklung von Onlinetools und -diensten durch die Kommunen mehr Menschen digital erreichen bzw. in einigen Fällen räumliche Nähe durch digitale Dienste substituieren. Zusätzlich sind auf dieser Basis neue Verknüpfungen zwischen quantitativen und qualitativen Daten möglich, deren Potenzial noch weiterer Entwicklung und Nutzung harret.

Räumliche Skalierung

Eine Erweiterung der Analyse von Zeitgerechtigkeit auf andere Raumskalen wie internationale Perspektiven, die nationale Ebene (bspw. über Bundesländer- oder Regionenvergleiche), Städtevergleiche im internationalen und nationalen Kontext, Vergleiche zwischen Stadt und Land oder zwischen Quartieren stellt zwar eine Herausforderung dar, lässt jedoch außerordentlich spannende und erkenntnisreiche Ergebnisse erwarten.

Regulierung, Institutionalisierung

Da es sich bei dem Thema Gerechtigkeit – gleichgültig in welcher Wortverbindung – um ein hochgradig normativ aufgeladenes Thema handelt, bei dem unterschiedliche Einstellungen, Werthaltungen etc. eine entscheidende Rolle spielen, werden immer nur vorläufige, in hohem Maße kontextabhängige – historisch, sozial, räumlich etc. – Strategien, Lösungen und Handlungsempfehlungen möglich sein. Das entbindet jedoch nicht davon, sich mit dem Thema „Zeitgerechtigkeit“ auseinanderzusetzen, sondern erfordert im Gegenteil eine kontinuierliche, immer wieder neue Auseinandersetzung, einen kontinuierlichen Versuch, sowohl Fortschritte bei der materiellen Zeitgerechtigkeit (z. B. Verteilung von und Zugang zu zentralen Gütern und Dienstleistungen) als auch bei der prozeduralen Komponente, also der Beteiligung an der Entscheidung über Verfahren, Regeln, Prioritäten etc. zu erzielen.

Dabei stellen sich ganz grundsätzliche Fragen, die auch im Arbeitskreis immer wieder aufgekommen sind, aber letztlich nicht beantwortet wurden. Dazu gehören etwa Fragen nach der Nichtverhandelbarkeit bestimmter zeitlicher Rechte und Ansprüche. Am größten war der Konsens bei dem – auch in den Europaratdokumenten (Council of Europe 2010a, b) formulierten – „Recht auf eigene Zeit“, das bislang noch nicht kodifiziert ist, aber es – nach unserer Auffassung – werden sollte. Viel schwieriger wird es bei der Frage nach zeitlichen „Institutionen“ wie etwa Sonn- und Feiertagen, deren Bedeutung eher erodiert, bei denen man aber fragen könnte, ob es in der Abwägung der unterschiedlichen Folgen (z. B. Verlust unhinterfragter gemeinsamer Zeiten) zu einer Position der nicht verhandelbaren Festschreibung kommen könnte oder sollte. Solche Fragen der „fundamentalen“ Kodifizierung werfen vor allem in säkularen und diversen Gesellschaften, für die Vielfalt und Diversität ein hohes Gut sind, schwerwiegende Fragen auf.

In den Kontext der aufgeworfenen und weiter zu behandelnden Fragen gehört auch das Verhältnis von Planung und Regulierung auf der einen Seite und Laissez-faire andererseits. Zwar sind wir der Überzeugung, dass es sich nicht um ein Entweder-oder handelt, sondern um das Austarieren unterschiedlicher Pole. Dabei geht es unseres Erachtens im Kern darum, sowohl die Grundlinien, also die Mindestbedarfe an Regulierung und Beteiligungsrechten, als auch die roten Linien, also ein Höchstmaß an zeitlicher Regulierung, abzustecken. Auf der anderen Seite geht es aber auch darum, die Mindestgrundsätze von Freiheitsrechten und die Begrenzung von Freiheitsrechten zu formulieren. Zwar sind in der Verfassung viele dieser Fragen geklärt, aber in der Ausbuchstabierung in einzelnen Feldern – beispielsweise gegenwärtig besonders aktuell auf dem Wohnungsmarkt – stellen sich die Fragen konkret immer wieder neu. Da die „Zeitgerechtigkeit“ als explizites Thema weit von einer Etablierung entfernt ist, besteht hier ein hoher Bedarf, sich mit den Konkretisierungen auf einzelnen Feldern, für einzelne Gruppen und für das Verhältnis von Räumen auseinanderzusetzen.

Verschiedentlich wurde in den Beiträgen angedeutet, in welcher Weise Regulierungen (und technische Vorgaben) zeitliche Implikationen haben. Hier ist unseres Erachtens ein weiteres zentrales Forschungsthema zu sehen: die systematische Analyse von häufig als nichtzeitliche Regulierung wahrgenommenen Einflüssen auf zeitliche Zugänglichkeit, zeitliches Verhalten, die Verteilung von zeitlichen Lasten und Vorteilen. Ein spezifischer Aspekt wäre hier die Analyse der Rolle und der Folgen von internationaler Regulierung durch die EU oder durch Normungsinstitutionen (ISO, DIN), die beispielsweise durch Beleuchtungsempfehlungen oder technische Vorgaben zur Geschwindigkeit von Fahrzeugen das zeitliche Verhalten maßgeblich prägen, obwohl diese Normen meist als rein technische Probleme angesehen werden, ohne die sozialen Implikationen zu berücksichtigen.

Im Rahmen des Arbeitskreises spielte die Verfahrensgerechtigkeit eine zentrale Rolle. Dabei wurde immer wieder darauf hingewiesen, dass Transparenz eine wesentliche Voraussetzung ist. Allerdings stellt sich auch bei Transparenz die Frage nach den Grenzen der Transparenz, also eventuell auch nach „Mindest- und Höchstgrenzen“ (Transparenz hinsichtlich der vorhandenen und verfügbaren Informationen bzw. Daten sowie hinsichtlich der politischen und planerischen Verfahren, die die raumzeitlichen Strukturen der Stadt gestalten). In Analogie zur „Euphorie der Sichtbarkeit“, wie Hørlert (2000: 19) in Bezug auf Bilder formuliert hat, könnte man auch von einer „Euphorie der Transparenz“ sprechen. Transparenz kann einerseits bzgl. der Menge der verfügbaren Informationen überfordern (die Menge der Informationen kann sogar zur Verschleierung benutzt werden). Sie kann andererseits zu unerwünschten Folgen führen, wenn die Erkenntnis, die aus der Transparenz folgt, folgenlos bleibt. Die im Beitrag Henckel/Weber dargestellten Reaktionszeiten des Notrufes könnten dafür als Beispiel dienen: Was hilft die Transparenz über räumlich ungleiche Reaktionszeiten, wenn die Mittel, diese Ungleichheit zu beheben, unter realistischen Bedingungen nicht vorhanden sind oder nicht (auch unter Berücksichtigung der Opportunitätskosten) zu beschaffen sind? Schließlich kann Transparenz zu unerwünschten Nebenfolgen führen, wenn, wie Anfang 2018 im Fall des Smartbands des Unternehmens Strava durch die gesammelten Daten der Sportler, die dieses Smartband nutzen, militärisch sensible Standorte erkennbar werden (z. B. Kwai 2018).

Der Zusammenhang zwischen räumlicher und zeitlicher Abgrenzung bleibt auch weiterhin ein Forschungsdesiderat: Wie können Chronotope nicht nur für analytische Zwecke verwendet werden, sondern auch als planerische Kategorie? Wie unterscheiden sich planerische Grundlagen von Chronotopen und welche Lehren sind aus diesen Unterschieden zu ziehen? Wie ist mit Konflikten umzugehen, vor allem wenn sie durch Personengruppen entstehen, die sich nur temporär in der Stadt aufhalten? Dabei kann es sich um Touristen handeln, die nur wenige Tage in „der Stadt, die niemals schläft“ anwesend sind, oder um Studierende, die sich einige Jahre an ihrem Hochschulstandort aufhalten. Justin Winkler nannte sie in einer unserer Sitzungen eine „stehende Welle“, die immer in der Stadt vorhanden ist, deren Einzelpersonen jedoch mehr oder weniger rasch wechseln. An welchen Orten und zu welchen Zeiten soll eine Stadt Aufenthaltsort für diese rasch wirbelnde „stehende Welle“ der Touristen sein? Wo und wann können die touristischen Ökonomien agieren, welche Chronotope sind die angemessene Bühne für die Nachtökonomie? Ist eine zeitgerechte Stadt in Form von Chronotopen mit ähnlichen raum-zeitlichen Mustern ihrer Bewohner/innen realisierbar? Ist die raum-zeitliche Segregation ein Weg zur zeitgerechten Stadt für möglichst viele unterschiedliche Ansprüche?

Zusammenhang mit anderen „Großthemen“

Auch wenn in diesem Band die räumliche Maßstabebene der Zeitgerechtigkeit die Stadt ist, so wurde an vielen Stellen deutlich, dass sich andere gesellschaftliche, politische und ökonomische Strukturen und Entwicklungen auf die städtische Ebene „durchpausen“ und dort wirksam werden. Umgekehrt nehmen manche Prozesse in Städten ihren Anfang, die Stadt fungiert hier gleichsam als Pionier. Dies betrifft nicht nur gesetzliche und planerische Aspekte und Elemente, wie in den Kapiteln zu Instrumenten (5.3) und Institutionalisierungen (5.4) erwähnt, sondern auch „große“ Themen, wie Transformationsprozesse oder Folgen der Globalisierung.

Dabei ist z. B. an die Transformation der ehemals kommunistischen bzw. sozialistischen Staaten zu denken, die sich auch in den Städten der neuen Bundesländer z. B. in Veränderungen des Wohnungsmarktes, der Verkehrsmittel und der Mobilitätsmuster, aber auch der alltäglichen Zeitmuster niedergeschlagen hat (vgl. Baier 1990). Die Transformation von der wachstumsorientierten Ökonomie der Moderne hin zu einer Postwachstumsökonomie, wie im Beitrag von Ritzinger angesprochen, betrifft ebenfalls das städtische Leben, die städtische Wirtschaft und Gesellschaft bis hin zum Konsumverhalten, Energieverbrauch (Stichwort Dekarbonisierung) und zur Alltagsmobilität jedes Einzelnen in der Stadt. Dieser Prozess ist auch in Verbindung zu sehen mit dem Leitbild der nachhaltigen Entwicklung (Lokale Agenda 21), demzufolge die städtische Entwicklung sozial, ökonomisch und ökologisch nachhaltig erfolgen soll. Viele Aspekte der Zeitgerechtigkeit gehen mit einer Ressourcenschonung einher, indem z. B. kurze Wege die Nutzung nichtmotorisierter Verkehrsmittel forcieren, indem nahe und gut getaktete ÖPNV-Anschlüsse die PKW-Nutzung reduzieren oder indem mit Mehrfachnutzungen der Flächenverbrauch reduziert wird.

Das Thema „Gesundheit in der räumlichen Planung“, das 2017 von der ARL angestoßen wurde, zielt auf „lebenswerte und gesunde Städte“ und rückt damit ein Thema in den Vordergrund, das bisher nicht unmittelbar mit Stadtplanung und Städtebau in

Verbindung gebracht wurde. Die Nähe zum Thema „Zeitgerechte Stadt“ wird rasch deutlich, wenn man an chronobiologische Fragen denkt (vgl. Beitrag Wieden/Weber), an all die gesundheitlichen Folgen von Beschleunigung und Zeitstress, an die Stadtnacht und das Recht auf Ruhezeiten (Beitrag Weber/Henckel), an die Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm (Beitrag Thiemann-Linden/Weber), die Erholungsfunktion von ruhigen und naturnahen Flächen oder an die rasche Erreichbarkeit durch einen Notrufwagen (Beitrag Henckel/Weber).

Die Folgen der Globalisierung sind in zahlreichen Lebensbereichen mehr oder weniger unmittelbar zu spüren: seien es die Folgen für die Wirtschaft und das Arbeitsleben, für die Rolle der Nationalstaaten oder in Form von internationalen Wanderungsbewegungen. Für das Thema zeitgerechte Stadt sind damit einhergehend veränderte Arbeitsformen und Beschäftigungsverhältnisse bedeutsam (Zeitarbeit, zeitlich befristete Arbeitsverhältnisse, (Schein-)Selbstständigkeit). Neue multilokale oder transnationale Lebensformen, die mit den zunehmenden und heterogener werdenden Migrationsbewegungen zusammenhängen, lassen neue hochmobile Lebensmuster zwischen verschiedenen Standorten entstehen, die gleichzeitig aber auch mehrere Fixpunkte und Wohngelegenheiten benötigen. Die Rolle der Nationalstaaten und der öffentlichen Akteure auf den anderen Maßstabsebenen wird daher angesichts der oft grenzüberschreitenden Lebensformen neu zu definieren sein. Dies knüpft unmittelbar an die obige Diskussion der gewünschten und/oder notwendigen Gestaltung und Regulierung durch Planung an.

Raum-Zeit-Planung als integrativer Ansatz

Das Leitbild der zeitgerechten Stadt baut auf dem „Recht auf Zeit und auf Stadt“ auf. Dieser Anspruch erfordert die Integration beider Perspektiven: Raum und Zeit sind gemeinsam zu betrachten. So hat Torsten Hägerstrand bereits 1974 gefordert: „In fact space and time always go together and we might as well, the sooner the better, try to get accustomed to seeing space and time as united into one compact four-dimensional entity“ (Hägerstrand 1974: 271). Dass sich über 40 Jahre nach dieser Formulierung immer noch ein Arbeitskreis zum Thema Zeit als notwendig erwiesen hat, zeigt, wie mühsam es ist, diese integrierte raum-zeitliche Sicht zu etablieren. Nach wie vor werden Ansätze, Transformationsprozesse – denn um solche geht es vorrangig – vor allem ökonomisch, räumlich oder sozial betrachtet, aber kaum zeitlich. Wir halten es zwar für ein gutes Zeichen, dass die „Raumzeitforschung“ durchaus Fahrt aufgenommen hat, wie man u.a. an der Entwicklung der Zahl der Veröffentlichungen, Tagungen etc. in jüngerer Zeit ablesen kann. Auch haben sich in der Praxis zahlreiche Ansätze zur Integration – wie u.a. auch in diesem Band dokumentiert – etabliert. Wir sind allerdings auch der Überzeugung, dass noch viel zu tun bleibt. Unsere Grundüberzeugung ist, dass die Perspektive der Zeit- bzw. Raumzeitgerechtigkeit auf der Basis einer individuellen Zeitsouveränität ein wichtiger Baustein der Gestaltung raum-zeitlicher Strukturen sein sollte und einen wesentlichen Beitrag dazu leisten kann, die Städte lebenswerter zu machen. Das Engagement hierfür ist schwer, aber es lohnt sich.

Literatur

- Afanasjew, N. (2015): Legalisiert den Lärm! Nachtruhe in Berlin. <http://www.tagesspiegel.de/berlin/nachtruhe-in-berlin-legalisiert-den-laerm/12071548.html> (14.05.2017).
- Baier, L. (1990): Volk ohne Zeit. Essay über das eilige Vaterland. Berlin.
- Barlösius, E. (2006): Gleichwertig ist nicht gleich. In: Aus Politik und Zeitgeschichte 2006 (37), 16-22.
- Bonfiglioli, S.; Mareggi M. (Hrsg.) (1997): Il tempo e la città fra natura e storia. Atlante di progetti sui tempi della città. UrbanisticaQuaderni 12, Collandell'Istituto Nazionale di Urbanistica Anno III. Rom.
- Brunotte, E.; Gebhardt, H.; Meurer, M. et al. (Hrsg.) (2001): Lexikon der Geographie. Heidelberg/Berlin.
- Colaboratório, Grupo Interdisciplinar (2014): Manifesto da noite em busca de uma cidadania 24h. Invisíveis Produções. São Paulo.
- Council of Europe (ed.) (2010a): Social time, leisure time: Which local time planning policy? Recommendation 295 (2010). Strasbourg.
- Council of Europe (ed.) (2010b): Social time, leisure time: Which local time planning policy? Resolution 313 (2010). Strasbourg.
- Deutscher Städte- und Gemeindebund (Hrsg.) (2007): Privatisierung kommunaler Wohnungen. Hintergründe, Risiken und Möglichkeiten. Berlin. = Dokumentation 70.
- DGfZP – Deutsche Gesellschaft für Zeitpolitik (Hrsg.) (2010): Zeitpolitik anstoßen. = Zeitpolitisches Magazin 16.
- DGfZP – Deutsche Gesellschaft für Zeitpolitik (Hrsg.) (2015): Time policy in Europe. = Zeitpolitisches Magazin 26.
- Difu – Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.) (2014): Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum. In: Difu-Berichte 2014 (4), 12-13.
- Eberling, M.; Henckel, D. (1998): Kommunale Zeitpolitik. Veränderung von Zeitstrukturen – Handlungsoptionen der Kommunen. Berlin.
- Eberling, M.; Henckel, D. (2001): Zeitpolitik als kommunales Handlungsfeld – Analyse der Zeitgestaltungsprojekte des EXPO-Nordverbundes Bremen – Hamburg – Hannover. In: Senatsamt für die Gleichstellung der Freien Hansestadt Hamburg (Hrsg.): zeiten : der : stadt. Hamburg, 105-159.
- Eberling, M.; Henckel, D. (2002): Alles zu jeder Zeit. Die Städte auf dem Weg in die kontinuierliche Gesellschaft. Berlin.
- Fachlicher Nachwuchs – Fachlicher Nachwuchs entwirft Zukunft – Die zeitgerechte Stadt (Hrsg.) (2013): Fachlicher Nachwuchs entwirft Zukunft: Die zeitgerechte Stadt – Dimensionen von Zeit in der räumlichen Planung. <http://www2.isr.tu-berlin.de/summerschool/zeitgerechtestadt/> (17.02.2018).
- Glaeser, E. (2011) Triumph of the city. How our greatest invention makes us richer, smarter, greener, healthier, and happier. London.
- Großer, E. (2017): Zeitpolitische Ansätze aus der Perspektive der Verankerung von Care- und Geschlechtergerechtigkeit. Eine Vorstellung und Überprüfung aktueller Konzepte und Zugänge sowie Wahlprogramme an der Schnittstelle von Sozial-, Familien- und Wirtschaftspolitik. Berlin.
- Hägerstrand, T. (1974): Ecology under one perspective. In: Bylund, E.; Linderholm, A.; Rune, O. (eds.): Ecological problems of the circumpolar area. Luleå, 271-276.
- Hahne, U., Stielike, J. M. (2013). Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse. Zum Wandel der Normierung räumlicher Gerechtigkeit in der Bundesrepublik Deutschland und der Europäischen Union. In: Ethik und Gesellschaft 2013 (1), 1-40. DOI: 10.18156/eug-1-2013-art-3.
- Heitkötter, M. (2006): Sind Zeitkonflikte des Alltags gestaltbar? Prozesse und Gegenstände lokaler Zeitpolitik am Beispiel des ZeitBüro-Ansatzes. Frankfurt am Main.
- Helbrecht, I. (2009). Deutschland einig Vaterland? Wer die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse erhalten will, muss sie neu definieren. In: Vorgänge. Zeitschrift für Bürgerrechte und Gesellschaftspolitik 187 (3), 13-22.
- Henckel, D.; Thomaier, S. (2016): Temporal efficiency, temporal justice and urban mobility. In: P. Pucci; Colleoni, M. (eds.): Understanding mobilities for designing contemporary cities. Cham/Heidelberg/New York, NY/Dodrecht/London, 151-170.
- Herkommer, B. (2007): Raum.Zeit.Planung – Zur Integration der Zeitperspektive in Konzepte, Instrumente und Vollzüge räumlicher Planung. Berlin.
- Hielscher, V.; Hildebrandt, E. (1999): Zeit für Lebensqualität. Auswirkungen verkürzter und flexiblierter Arbeitszeiten auf die Lebensführung. Berlin.
- Hildebrandt, E. (Hrsg.) (2000): Reflexive Lebensführung. Zu den sozialökologischen Folgen reflexiver Lebensführung. Berlin.

- Holert, T. (2000): Bildfähigkeiten. Visuelle Kultur, Repräsentationskritik und Politik der Sichtbarkeit. In: Holert, T. (Hrsg.) (2000): *Imagineering: Visuelle Kultur und Politik der Sichtbarkeit*. Köln, 14-33.
- ISR – Institut für Stadt- und Regionalplanung (Hrsg.) (2009): *Zeiteffiziente Stadt – Zeitgerechte Stadt*. (Bericht eines Studienprojekts) unveröffentlicht.
- Jürgens, K.; Reinecke, K. (1998): Zwischen Volks- und Kinderwagen. Auswirkungen der 28,8-Stunden-Woche bei der VW AG auf die familiäre Lebensführung von Industriearbeitern. Berlin. Kulturprojekte Berlin GmbH (Hrsg.) (2016): 365/24. Berlin. <http://www.365-24.berlin/> (11.04.2017).
- Kwai, I. (2018): What He Did on His Summer Break: Exposed a Global Security Flaw. *New York Times* vom 30.01.2018. <https://www.nytimes.com/2018/01/30/world/australia/strava-heat-map-student.html> (05.02.2018).
- Lorenz-Hennig, H. (2011): Kommunale Wohnungsbestände aus verschiedenen Perspektiven. In: *IzR – Informationen zur Raumentwicklung* 12,2011, I-V.
- Luhmann, N. (1992): *Ökologie des Nichtwissens*. In: Luhmann, N. (Hrsg.): *Beobachtungen der Moderne*. Opladen, 149-220.
- Mareggi, M. (2016): Temporal justice in Italian urban time policies. Vortrag im Rahmen des ARL-Arbeitskreises „Zeitgerechte Stadt“ am 23.02.2016 in Hannover.
- Mareggi, M. (2013): Planning Times of the City: An Overview on Urban Time Policies. In: *Proceedings REAL CORP 2013*. http://www.corp.at/archive/CORP2013_68.pdf (06.09.2017).
- Mareggi, M. (2011): *Ritmi urbani*. Maggioli Editore. Santarcangelo di Romagna.
- Mareggi, M. (2000): *Le politiche temporali urbane in Italia*. Firenze. MIT senseable city lab. <http://senseable.mit.edu/> (10.01.2018).
- Mückenberger, U. (2016): The right to one's own time, local time policies and ‚Zeitgerechtigkeit‘. Vortrag im Rahmen des Treffens des Arbeitskreises „Zeitgerechte Stadt“ am 23.02.2016 in Hannover.
- Mückenberger, U. (2011): Local Time Policies. In: *Time and Society* 20(2), 241-273.
- Mückenberger, U. (2010): Wir brauchen eine Bundesbeauftragte für Zeitpolitik! In: *Zeitpolitisches Magazin* 7 (16), 8-10.
- Redepenning, M. (2015): Raumbezogene soziale Gerechtigkeit. Vortrag im Rahmen des ARL-Arbeitskreises „Zeitgerechte Stadt“ am 20.11.2015 in Hannover.
- Rinderspacher, J. P. (1997): Zeitpolitik. Gegenstand, Gestaltbarkeit, Akteure. In: *IzR – Informationen zur Raumentwicklung* 10.1997, 677-690.
- Schulze Heuling, D. (2015): Was Gerechtigkeit nicht ist. Politisch-philosophische Überlegungen zum Grundgedanken der Gerechtigkeit. Baden-Baden.
- Schwarze, B. (2005): Erreichbarkeitsindikatoren in der Nahverkehrsplanung. Dortmund. = Arbeitspapier des Instituts für Raumplanung der Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung 184.
- Stiens, G. (2002): Wie unterschiedliche „Timescapes“ Staatsraum und Landschaften verändern können. In: Henckel, D.; Eberling, M. (Hrsg.): *Raumzeitpolitik*. Opladen, 163-188.
- Transport for London (ed.) (2010a): *Measuring public transport accessibility levels*. PTALs. Summary. London.
- Transport for London (ed.) (2010b): *Travel in London*. Report 3. London.
- Virilio, P. (1978): *Fahren, fahren, fahren*. Berlin.
- Walkscore (ed.) (2015): *Live where you love*. <https://www.walkscore.com/> (11.03.2015).
- Wegener, M.; Spiekermann, K. (2002): Beschleunigung und Raumgerechtigkeit. In: Henckel, D.; Eberling, M. (Hrsg.): *Raumzeitpolitik*. Opladen, 127-144.
- Wehmeyer, S. (o.J.): *Mapnificent*. <http://www.mapnificent.net/> (06.05.2017).
- Weichhart, P.; Rumpolt, P. A. (2015): Residenzielle Multilokalität – Problemlagen und Desiderata der Forschung. In: Weichhart, P.; Rumpolt, P. A. (Hrsg.): *Mobil und doppelt sesshaft*. Studien zur residenziellen Multilokalität. Wien, 11-60. = *Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung* 18.
- Zedda, R. (1999): *La carta di cronotopi urbani*. In: Bonfiglioli, S.; Zedda, R. (ed.): *Comune di Pesaro*. Il piano dei tempi e degli orari della città di Pesaro. Rom, 32-36. = *Urbanistica Quaderni* 18.

Autoren

Dietrich Henckel (*1950), Prof. em. Dr., bis 2017 Lehrstuhl für Stadt- und Regionalökonomie am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin. Studium der Volkswirtschaft, Sozial- und Rechtswissenschaften an der Universität Konstanz, Promotion ebenfalls in Konstanz. Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Universität Stuttgart, von 1979–2004 am Deutschen Institut für Urbanistik, ab 2004 an der TU Berlin. Vorstandsmitglied der Deutschen Gesellschaft für Zeitpolitik, Ordentliches Mitglied bei ARL und DASL. Forschungsschwerpunkte: Technologischer Wandel und Raumentwicklung, Zeitstrukturen und Raumentwicklung, Zukunft der Arbeit, Wirtschaftsförderung, Sicherheit in der Stadt, Verlust der Nacht – Lichtverschmutzung, gebäudeintegrierte Landwirtschaft, unsichtbare Stadt.

Caroline Kramer (*1961), Univ.-Prof. Dr. phil., Studium der Fächer Geographie und Germanistik an der Ruprecht-Karls-Universität in Heidelberg, Promotion im Bereich Bildungsgeographie, Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Zentrum für Umfragen, Methoden und Analysen (ZUMA) Mannheim (heute GESIS), Habilitation im Bereich Zeitgeographie. Weitere Forschungsschwerpunkte: Stadt- und Bevölkerungsgeographie und Verkehrsgeographie. Seit 2007 Professorin an der Universität Karlsruhe / Karlsruher Institut für Technologie, Institut für Geographie und Geoökologie.

KURZFASSUNG / ABSTRACT

Zeitgerechte Stadt

Konzepte und Perspektiven für die Planungspraxis

Obwohl es ein weitverbreitetes Bewusstsein dafür gibt, dass Zeit(politik) ein expliziter Bestandteil städtischer Politik sein sollte, ist die Implementierung in die Praxis – trotz aller impliziten Bedeutung von zeitrelevanten Politiken – noch nicht sehr weit entwickelt. Das Thema „Raumzeitpolitik“ wurde bereits vor einigen Jahren in seinen vielfältigen Dimensionen beleuchtet. Dennoch erwies es sich aktuell erneut als sinnvoll und notwendig, vor allem vor dem Hintergrund der zunehmenden Debatten um Gerechtigkeit in der Stadt (soziale Gerechtigkeit, Raumgerechtigkeit, Umweltgerechtigkeit, Recht auf Stadt), auch die Zeitgerechtigkeit in den Fokus eines Arbeitskreises zu stellen. Der vorliegende Sammelband behandelt dieses wichtige Thema in jeweils mehreren spezifischen Beiträgen aus vier zentralen Perspektiven:

- > Normative Überlegungen zu Zeit, Raum und Planung
- > Rhythmus und Takt als Strukturmuster urbanen Lebens
- > Zeit-Räume in der Stadt
- > Lebenszeit und Zeiterleben in der Stadt

Der Schlussbeitrag stellt die Verbindung zwischen den verschiedenen Perspektiven her, arbeitet die Komplementaritäten und Widersprüche heraus und entwickelt eine Forschungs- und Handlungsagenda. Diese beansprucht nicht, die Probleme vollständig zu lösen, leistet aber doch einen Beitrag zur bewussteren Planung in Bezug auf Zeit und damit zur Verbesserung der Lebensqualität in den Städten.

Schlüsselwörter

Zeitgerechtigkeit – Zeitpolitik – Raum-Zeit-Planung – zeitliche/räumliche Konflikte – Lebensqualität

Temporal justice in the city

Concepts and perspectives for planning practise

Although there is widespread recognition that time (policy) should be an explicit element of urban policy, practice in this respect is not yet particularly developed – despite all the implicit significance of temporally relevant policies. The topic “space-time policy” was discussed in its manifold dimensions already few years ago. Nevertheless, it has again proved to be useful and necessary to make temporal justice the focus of a working party, especially in the context of increased debates on urban justice (social justice, spatial justice, environmental justice, the right to the city). This volume presents a number of specific papers that tackle this important theme from four perspectives:

- > Normative considerations on time, space and planning
- > Rhythm and beat as a structuring pattern of urban life
- > Time-spaces in the city
- > Lifetime and temporal experience in the city

The final paper presents the link between these perspectives, identifies complementarities and contradictions, and develops an agenda for research and action. This agenda does not claim to solve the problems completely, but aims rather to encourage an increased awareness of time in planning and thus to contribute towards improving quality of life in cities.

Keywords

Temporal justice – time policies – space-time planning – temporal/spatial conflicts – quality of life

Obwohl es ein weitverbreitetes Bewusstsein dafür gibt, dass Zeit(politik) ein expliziter Bestandteil städtischer Politik sein sollte, ist die Implementierung in die Praxis – trotz aller impliziten Bedeutung von zeitrelevanten Politiken – noch nicht sehr weit entwickelt. Das Thema „Raumzeitpolitik“ wurde bereits vor einigen Jahren in seinen vielfältigen Dimensionen beleuchtet. Dennoch erwies es sich aktuell erneut als sinnvoll und notwendig, vor allem vor dem Hintergrund der zunehmenden Debatten um Gerechtigkeit in der Stadt (soziale Gerechtigkeit, Raumgerechtigkeit, Umweltgerechtigkeit, Recht auf Stadt), auch die Zeitgerechtigkeit in den Fokus eines Arbeitskreises zu stellen. Der vorliegende Sammelband behandelt dieses wichtige Thema in jeweils mehreren spezifischen Beiträgen aus vier zentralen Perspektiven:

- > Normative Überlegungen zu Zeit, Raum und Planung
- > Rhythmus und Takt als Strukturmuster urbanen Lebens
- > Zeit-Räume in der Stadt
- > Lebenszeit und Zeiterleben in der Stadt

Der Schlussbeitrag stellt die Verbindung zwischen den verschiedenen Perspektiven her, arbeitet die Komplementaritäten und Widersprüche heraus und entwickelt eine Forschungs- und Handlungsagenda. Diese beansprucht nicht, die Probleme vollständig zu lösen, leistet aber doch einen Beitrag zur bewussteren Planung in Bezug auf Zeit und damit zur Verbesserung der Lebensqualität in den Städten.



Die ARL ist Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Akademie für Raumforschung und Landesplanung · arl@arl-net.de · www.arl-net.de
ISBN 978-3-88838-087-7 (PDF-Version) · ISBN 978-3-88838-088-4 (Print-Version)

