

Parcours der Erkenntnisinteressen: Perspektivierungen von Stadt

Der schwedische Sozialanthropologe Ulf Hannerz hat in seinem Pionierwerk zur ethnologischen Stadtforschung in den 1980er Jahren in Anlehnung an Max Weber die Städte nach ihrem ökonomischen Grundcharakter klassifiziert: als *Courttown* (Herrschafts-, bzw. Regierungs- und Verwaltungsstadt), *Commercetown* (Handels- und Finanzstadt) oder *Coketown* (Industrie- und Gewerbestadt)¹. Diese Klassifizierung mag ihre zentrale Bedeutung verloren haben, veranschaulicht jedoch die bis in die Gegenwart wirksame historische Prägung von Städten. Noch immer sind sie Regierungssitze, »Standorte« von Macht, Produktions- und Wirtschaftsräume, aber in der Gegenwart rücken ihre Eigenschaften als Lebens- und Arbeitsorte und als touristische Destinationen in den Vordergrund der Rede über eine Stadt. Diese Akzentverschiebung hat einen politischen Charakter. Sie gibt Auskunft über Ethos und Struktur einer hochmobilen Gegenwartsgesellschaft – bis zum einstweilen »rasenden Stillstand« der Covid-2019-Epidemie. Die Mobilitäten und Hypermobilitäten der späten Moderne erweisen sich weder, wie vielfach behauptet, als Gegensatz zu verlässlichen Strukturen des Sozialen und des Kollektivs noch zu Prozessen der Vergemeinschaftung. Vielmehr gilt es hier gerade für eine Stadtforschung, die sich als Gesellschaftsforschung versteht, neue Konstellationen, Orte und Situierungen des Sozialen in den Blick zu nehmen. Arjun Appadurai, George Marcus und Gisela Welz hatten in den Anfängen der sich beschleunigenden und digitalisierenden Weltgesellschaft in den 1990er Jahren nachdrücklich auf die Notwendigkeit von Forschungsmethodologien

¹ Ulf Hannerz: Exploring the City. Inquiries toward an Urban Anthropology. New York 1980: Columbia University Press, S. 98f. in Referenz auf Max Weber: Die nichtlegitime Herrschaft (Typologie der Städte). In: Ders.: Wirtschaft und Gesellschaft. Zweiter Halbband. Tübingen 1958, S. 735-822.

verwiesen, die den zunehmend multilokalen und multivokalen Lebenswelten gerecht werden.²

Spätmoderne Stadterfahrung

In der westlichen Welt »sammeln« Menschen aus der wohlhabenden Mitte der Gesellschaft Städtereips. Wer wo überall bereits gewesen ist, ist Gegenstand der Alltagskommunikation, der sozialen Positionierung und symbolischen Kapitalbildung, der Lebensstilformierung und der Manifestation von Gruppenzugehörigkeit. Man verbringt ein paar Tage in Paris, London, Berlin, Barcelona, Lissabon, Rom, Edinburgh, Riga, Brüssel oder Amsterdam und kann zuhause davon berichten. Fotos und Schilderungen werden in den *Social Media* gepostet und nähren Netzwerke und in ihnen verankerte Subjektpositionen. Diese – ressourcenintensive – internationale Praxis stiftet und erhält Kontakte, öffnet Blicke und stellt transnationale Kommunikationszusammenhänge her. Und sie verdichtet nicht zuletzt Ruf und Strahlkraft einzelner Städte weit über die Grenzen des eigenen Landes oder Kontinentes hinaus, wo sie zu Sehnsuchtsorten werden, die transnationale Flüchtlingsbewegungen mitsteuern, deren Imagination einer gelungenen Existenz in der Stadt lokalisiert wird. Vorstellungen und Praktiken von Arbeitspendeln, von Migration und von Tourismus greifen hier in einer Weise ineins, die ein theoretisches Zusammendenken dieser Forschungs- und Praxisbereiche erforderlich machen.³ Diesen zeitgenössisch neuen Formen einer multiversen Raumproduktion,⁴ die der große Stadttheoretiker Henri Lefebvre theoretisch auf den Weg gebracht hat, muss die Stadtforschung über vielfältige Horizonterweiterungen Rechnung tragen und damit zukünftige Forschungsaufgaben alimentieren.

2 Vgl. Arjun Appadurai: Disjuncture and Difference in the Global Economy. In: Theory, Culture & Society 7 (1990), S. 295-310; George Marcus: Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-Sited Ethnography. In: Annual Review of Anthropology vol. 24 (1995), S. 95-117; Gisela Welz: Moving Targets. Feldforschung unter Mobilitätsdruck. In: Zeitschrift für Volkskunde 94, II (1998), S. 177-194.

3 Vgl. Johanna Rolshoven et al. (Hg.): Mobilitäten! (=Voyage. Jahrbuch für Reise- und Tourismusforschung). Berlin 2014; Regina Römhild, Johanna Rolshoven (Hg.): Mobilitäten_Regime (=movements. Journal for Critical Migration and Border Regime Studies). Erscheint im Herbst 2021.

4 Henri Lefebvre: La production de l'espace. Paris 2000 [1988]: Anthropos.

In verschiedenen Alters- und Lebensphasen werden die Stadtzentren von Megacities, von Großstädten und auch von Mittelstädten als Besuchsorte aufgesucht, um dann manchmal zu Lebensorten zu werden⁵. Eine transnational effiziente Imaginationsindustrie, die alte und neue kulturelle Repräsentationen von Städten amalgamiert, bildet den Antrieb und Impuls, während verkehrstechnisch etwa *low cost*-Städteflüge, günstige Euro-Buslinien, Mitfahrglegenheiten und Spartickets der Eisenbahnen diese vielfältigen Mobilitäten und Pendelbewegungen bahnen. In der späten Moderne hat die politische und ökonomische Erschwinglichkeit des Reisens durch historisch neue politische Dispositive des Transnationalen eine Entgrenzung erfahren. Diese manifestieren sich etwa in der Europäisierung der Grenzformalitäten, der nationalen Währungen, der Geldtransaktionen und Beschäftigungsverträge, der Anrechnungen von Rentenleistungen oder auch der Roamingtelephonie. Via Internet zugängliche Buchungs- und Informationsmöglichkeiten zu Reisezielen und Unterkunftsnetzwerken für unterschiedlich große Geldbeutel verringern die Schwellen für das Reisen. Reisen hat sich im Zuge der Moderne zu einer Alltagskompetenz und zu einer zeitgenössisch denkbaren und für viele geläufig gewordenen sozialen Praxis entwickelt. In diese wird man hinein sozialisiert und man schreibt sie selbst fort.

Tourismus liefert vielfältige Marktmpulse, während gleichzeitig die Europäisierung der Aufenthaltsregime Hand in Hand mit Immobilienpekulationen geht, die das Kaufkraftgefälle zwischen den Ländern nutzen. Städtische Zweitwohnsitze haben in den letzten beiden Jahrzehnten einen beträchtlichen Zuwachs erfahren. Wenn englische Staatsbürger_innen Zweitwohnsitze in Paris⁶ oder Sofia erwerben, Schweizer_innen in Marrakech, Tel Aviv oder New York, französische Staatsbürger_innen in Berlin, Vilnius oder Tanger, deutsche in Warschau, Sevilla oder Salzburg, dann schreiben sie sich mit diesen zeitgenössischen Investitionspraxen in historisch vorlaufende, klassenspezifische Gewohnheiten der Raumnahme ein.⁷

Die ökologisch bedenklichen, kulturell aufregenden und bisweilen paradoxen Blüten der seit den 1990er Jahren durch die von Billigfluglinien

5 Ich beziehe mich hier auf die phänomenologische Differenzierung in Herkunftsstadt, Aufenthaltsort und Lebensort, die Bernhard Waldenfels vorgenommen hat in: Ders.: *In den Netzen der Lebenswelt*. Frankfurt/M. 1994, S. 198.

6 Vgl. Sophie Chevalier, Emanuelle Lallement, Sophie Corbillé: *Paris, résidence secondaire. Enquête chez les habitants d'un nouveau genre*. Paris 2013: Belin.

7 Vgl. Johanna Rolshoven: Multilokalität als Lebensweise in der Spätmoderne. In: *Schweizerisches Archiv für Volkskunde II* (2007), S. 157-179.

geschaffenen Möglichkeiten des »low cost urbanism«⁸, beschreibt Sabine Zinn-Thomas in ihrer außergewöhnlichen Ethnografie der Hunsrücker Ortschaft Hahn. Sie schildert die spektakuläre Transformation einer durch die Moderne deprivierten Hinterlandregion in Deutschland. Die Ortschaft in geografischer Randlage wurde nach 1945 zu einer über Jahrzehnte geheimen, kartographisch inexistenten amerikanischen Luftwaffenbasis und schließlich, nach dem Ende des Kalten Krieges, zu einer Außenstelle des Frankfurter Flughafens. Die Ortsbevölkerung fuhr in der zweiten Hälfte der 1990er Jahre bisweilen samstags für fünf Euro-Tickets nach Rimini ins Strandbad. Klassenfahrten und Shopping-Weekends nach Mailand, so ein örtlicher Lehrer, kamen günstiger als der sonst übliche Ausflug nach Frankfurt.⁹

Solche *Facilities* einer wohlhabenden Gegenwart tragen dazu bei, dass Tourismus, der mit ihm verknüpfte Dienstleistungssektor und der Warenmarkt für viele Städte zu einer Haupteinnahmequelle geworden sind. So sehr, dass Stadtpolitik und Stadtgestaltung dem urbanistisch entgegenkommen, deutlich zu Lasten der Sozialpolitik, einer einkommensgerechten lokalen Wohnungspolitik und einer bewohner_innengerechten Verkehrspolitik. Covid-19 hat das schmerhaft aufgedeckt.

Doch Tourismus allein ist nicht die Ursache, sondern – dem Verständnis von Martin Scharfe folgend – ein »Symptom«¹⁰ für die gesellschaftliche Konjunktur, für die Bedeutung und die Möglichkeiten von Städten als wirtschaftlich und symbolisch zentrale Orte¹¹. Es verweist auf die historische Grundbedingung von Stadt, sich allein durch Zuwanderung zu entwickeln.¹² Denn in der Geschichte der Menschheit hat die Stadt sich nie demografisch selbst

8 Hierzu grundsätzlich Alexa Färber: Competing Desires for Mobility. Low-Cost Airlines and the Transformation of European Cities. In: 도시연구: 역사·사회·문화 5호 6 (2011), S. 147-170; Kerstin Schaefer: Zwischen Departure und Arrival. Eine Ethnografie des aeromobilen Unterwegsseins. Göttingen 2017.

9 Vgl. Sabine Zinn-Thomas: Fremde vor Ort. Selbstbild und regionale Identität in Integrationsprozessen. Eine Studie im Hunsrück. Bielefeld 2010, S. 97.

10 Vgl. Martin Scharfe: Signaturen der Kultur. Studien zum Alltag und zu seiner Erforschung. Marburg 2011, S. 11.

11 Vgl. Heinrich Blotevogel: Zentrale Orte. Zur Karriere und Krise eines Konzepts in der Regionalforschung und Raumordnungspraxis. In: Informationen zur Raumentwicklung 10 (1996), S. 617-629.

12 Vgl. Erol Yıldız: Stadt ist Migration. In: Malte Bergmann, Bastian Lange (Hg.), Eigensinnige Geographien: Städtische Raumaneignungen als Ausdruck gesellschaftlicher Teilhabe. Wiesbaden 2011, S. 71-80.

erhalten. Die politische Aufgabe, Möglichkeit und Fähigkeit, Fremdes aufzunehmen und in einen ökonomisch und kulturell diversifizierten Lebensraum einreisen und sich einzufinden zu lassen, ist die *conditio sine qua non* der europäischen wie der orientalischen, der asiatischen wie der afrikanischen Stadt. Sie macht letztlich das Schillernde ihrer Geschichte aus, das sie heute zu touristischen Destinationen, zu »Weltkulturerbe« macht, zu »Kulturhauptstadt« oder mit anderen Adelsprädikaten versieht. In der »Stadtfabrik« entsteht Gesellschaft, aus ihr heraus haben sich Nationalstaaten entwickelt und nicht umgekehrt. Die Stadt ist nicht – was Umkehrung der Geschichte wäre – ein Produkt des Nationalstaates. Auch um diesen wichtigen Grundgedanken soll es in diesem Buch gehen.

Stadtforschung als Gesellschaftsanalyse

Leitgedanke der vorliegenden kulturanalytischen Annäherung an Stadt und Stadtforschung ist, dass Stadtforschung stets Gesellschaftsforschung ist. Gesellschaft als Miteinander von Menschen mit dem Ziel der sozialen Organisation eines Gemeinwesens wird in städtischen Situationen greifbar, erforschbar und verstehbar. Die Stadt lehrt Gemeinwesen: Sie ist, wie Murray Bookchin schreibt, eine »arena for the emergence of a common humanity«¹³. Sie sozialisiert in einen dynamischen Zusammenhang, der sich in gesellschaftlichen Entwicklungs- und Transformationsprozessen äußert. Sie ist ein politisches Gebilde, das Menschen durch Handlung und Kommunikation im Alltag, durch ihre Arbeit und im Zusammenspiel mit den institutionalisierten Verwaltungsbereichen einer Regierung gestalten. Stadtleben und Stadtkultur stehen zum einen in einem nationalstaatlich geprägten Austausch und Einflussbereich. Zum anderen sind sie weit über das nationalstaatliche Dispositiv hinaus nicht nur transnational, sondern durch einen Weltzusammenhang geprägt, den sie paradigmatisch verkörpern. Die größeren europäischen Städte, ebenso wie Hafen- und Hansestädte blicken auf eine Geschichte als zentrale Orte mit großer politischer und wirtschaftlicher Eigenständigkeit zurück. In vor-nationalstaatlichen Herrschaftsgefügen waren sie als Regierungs- oder Bischofssitze mit eigenem Grundbesitz von einer Unabhängigkeit geprägt,

13 Murray Bookchin: *The limits of the city* 1986, zitiert nach Malcolm Miles, Tim Hall, Iain Borden (eds.), *The City Cultures Reader*. London 2000: Routledge, S. 48.