

Lob der Differenz zwischen Städten

Eigenlogische Ansichten

Martina Löw

Menschen wollen in Städten leben, mehr denn je. Die moderne Stadt mit Möglichkeiten für alle bleibt ein erstrebenswertes Ideal und doch ist diese Moderne seit Jean-Jacques Rousseau über Karl Marx bis hin zu Theodor W. Adorno als kalt und entfremdet beschrieben wurde. Auch Georg Simmel beklagt in seinen frühen stadtsoziologischen Arbeiten die Anonymität der Großstadt. Interessanter Weise scheint das niemanden ernsthaft zu stören. Vor allem stadtpolitisch richtet sich alle Aufmerksamkeit auf eine weitere technologische Aufrüstung der Städte. »In Deutschland gibt es keine Stadt, die international Vorbildcharakter für die urbane Digitalisierung der Zukunft hat. Deutschland schafft es nicht einmal in die Top 20 des EU Smart City Rankings der TU Wien und TU Delft. Dies wollen wir ändern! Wir wollen eine Pilgerstätte der Digitalisierung in Europa schaffen« hieß es im Bitcom-Wettbewerb »Digitale Stadt« 2017. Nachhaltige Stadtentwicklung wird immer häufiger mit einer Digitalisierung der Städte verbunden. Bemerkenswerter Weise spielt die Frage, wann Städte auf welche Weise Menschen (im Idealfall) positiv berühren können, wann sie anregen, Glücks- oder Zufriedenheitsgefühle auslösen, in der Debatte um nationale Stadtentwicklungspolitik ebenso wenig eine Rolle wie dieses Thema auf den internationalen Konferenzen zu Städten der Zukunft erörtert wird. Und scheint die Frage nach dem Wohlbefinden in einer Stadt doch einmal auf, so sind die Antworten nah am Klischee: kleinere Gemeinschaften, mehr Grün, weniger Lärm (wobei man bei letzterem Thema gleich wieder ins Feld neuer Technologien, z.B. der Förderung von Elektromotoren, driften kann). Es entsteht der Eindruck, alle Städte seien strukturell gleich und alle Menschen hätten die gleichen Bedürfnisse. Dieser Beitrag ist als Plädoyer zu lesen, die Differenz städtischer Strukturen ebenso ernst zu nehmen wie die habituelle Differenz von Menschen und endlich systematisch die Frage nach der Zukunft der Städte als Frage nach der Möglichkeit der Heterogenität nicht nur in den Städten, sondern von Städten zu denken mit der Perspektive, subjektive Erfahrung in Städten in Relation zur Eigenlogik der Städte zu diskutieren.

Gefühlsstrukturen in Städten

Wer kennt nicht das Gefühl, dass eine Stadt nicht zu einem passt? Zu katholisch oder zu protestantisch (oder zu buddhistisch oder zu islamisch). Zu viel Altbausubstanz oder zu viel Neubau. Die Menschen zu fröhlich oder zu ernst. Umgekehrt gibt es auch die Erfahrung: Man kommt in eine neue Stadt und atmet auf. Diese Umgebung tut gut, warum ist oft schwer zu beschreiben. Städte ticken unterschiedlich. Fünf Jahre lang hat ein interdisziplinäres Forscherteam Eigenlogiken von Städten untersucht, um zu verstehen, wie Städte unterschiedlichen Entwicklungspfaden folgen und somit auch das Leben ihrer Bewohner/-innen auf zum Teil grundlegend verschiedene Weise beeinflussen (Frank u.a. 2014). Die Ergebnisse zeigen, wie sich in jeder Stadt spezifische Deutungsmuster und Handlungsweisen herausbilden und dadurch Bewohner/-innen in ihrer Identität, in Gefühlen und Weltwahrnehmungen auf unterschiedliche Weise prägen. Gleichzeitig und umgekehrt reproduziert sich durch die routinierte Praxis der Menschen vor Ort die besondere Logik der jeweiligen Stadt.

Zum Beispiel Darmstadt: In einer Analyse von sieben öffentlichen Diskussionen über die Frage, was ist »typisch Darmstadt«, konnte gezeigt werden, dass Darmstadt von einer Gefühlsstruktur geprägt ist, die durch Harmoniestreben, Ordnungswunsch und Entschleunigung zum Ausdruck kommt (Löw u.a. 2010). Es herrscht ein soziales Klima und eine Atmosphäre, in dem die Bewohner/-innen recht zufrieden mit ihrer Stadt sind. Darmstadt wird als ruhig und zuverlässig erfahren. Routinen werden in der Stadt geschätzt, weil sie Vertrautes vermitteln. Wenn Darmstadt ein Mensch wäre, dann würde man sein Temperament am ehesten als phlegmatisch beschreiben. In Darmstadt behält man das Gefühl, dass diese Stadt sich nicht aus der Ruhe bringen lässt. Es dominiert der Eindruck, dass Probleme in dieser Stadt pragmatisch durch Konfliktvermeidung, langsame Entscheidungsfindung, Kommunikation, Kompromissbildung, Prozesse des Aushandelns sowie durch Schaffung einer günstigen Atmosphäre für gegenseitiges Kennenlernen gelöst werden.

Die Studie kann zeigen, dass die typische Darmstädter Gefühlskultur regelmäßig in der Stadt zu unterschiedlichen Zeiten von wechselnden Personengruppen wieder hergestellt wird und offensichtlich auf die Bewohner/-innen einwirkt. Das bedeutet keineswegs, dass Darmstädter entschleunigt agieren. Es heißt allerdings, dass sich alle Bewohner/-innen mit dieser Gefühlsstruktur von Darmstadt auseinandersetzen müssen. Manchen macht die Ruhe von Darmstadt nervös, andere genießen sie. Die Stadt bietet ein rahmendes Schema, das spezifische Handlungen und Interpretationen nahelegt.

Eigenlogiken von Städten

Vor einigen Jahren schlossen mehrere von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) finanzierte Forschungsprojekte ihre Arbeit ab und legten neue, interdisziplinär erarbeitete Ergebnisse zur Entwicklung von Städten vor. Mit insgesamt neunzehn Forschern und Forscherinnen aus der Soziologie, Politikwissenschaft, Literaturwissenschaft und Philosophie untersuchten wir die Sinnzusammenhänge und Ordnungsmuster der beiden deutschen Städte Frankfurt a.M. und Dortmund sowie der britischen Städte Birmingham und Glasgow. Es handelt sich um vier Großstädte von vergleichbarer Dichte, Größe und Heterogenität: Keine Hauptstädte, sondern die jeweils größten Städte in ihrer Region. Hierbei zeigt sich, dass sich die Städte in ihrem Verhältnis zu Zeit besonders deutlich unterscheiden. Das bedeutet, wie im Fall von Darmstadt, dass Städte ein spezifisches Tempo aufweisen. Es heißt aber auch, dass Städte sich auf ihre je eigene Weise an Gegenwart, Vergangenheit und Zukunft orientieren. Ferner wurde deutlich: Das Klima einer Stadt prägt das Leben ihrer Bewohner/-innen grundlegend. Im Folgenden sollen einige Ergebnisse am Beispiel der Fallstudien zu Frankfurt und Dortmund vorgestellt werden.

In Frankfurt a.M. ist das Arbeitstempo hoch und die Zeitorganisation sehr straff. Frankfurt ist eine sehr planungs- und taktungsorientierte Stadt. Schneller zu sein als andere, ist das Ziel. Dortmund dagegen zeichnet sich durch Konstanz aus. In Dortmund glaubt man an das Überleben in der Wiederkehr der Auf- und Abwärtsbewegung. Das lässt sich zum Beispiel an der Arbeit in den Friseursalons der Städte demonstrieren (Baur u.a. 2014). Hier zeigte sich, dass sich die Frankfurter Friseure durch eine realistische Kalkulation von Terminen auszeichnen, was sich u.a. darin manifestiert, dass Zeiten für Haarbehandlungen länger als in den anderen Städten kalkuliert werden. Dadurch können systematisch Wartezeiten für Kunden vor dem Schneiden bzw. Färben verhindert werden. Kunden und Kundinnen warten nicht länger als fünf Minuten auf den Beginn der Dienstleistung. Frankfurter Friseure betonen, dass ohne Terminvereinbarung nicht bedient werden kann. Gutes Zeitmanagement macht es für das Team möglich, immerhin die Mittagspause einhalten zu können. Frankfurt ist auch die Stadt, in der das Handeln im Friseursalon stark von der Abfolge von Dienstleistungen geprägt ist. Unterhaltungen zwischen Kunden im Salon zu initiieren, gehört weder zum Konzept der Frankfurter Friseure noch prägen sie den Alltag im Salon.

Frankfurt ist darüber hinaus eine marktorientierte Stadt. Die Öffnungszeiten der Salons sind – ebenso wie die Arbeitszeiten – lang. Die Salons schließen spät. So weist Frankfurt – zwar nicht im Vergleich mit Großbritannien, jedoch im Vergleich zu Dortmund – deutlich flexiblere Öffnungszeiten und eine größere Varianz in den Öffnungszeiten zwischen den Salons auf.

Zukunftsplanung ist in Frankfurt wichtig. Neue Ideen werden gern erörtert und geplant, aber man sucht nicht gezielt nach neuen Ideen, sondern das Selbstbild ist

von großer Flexibilität geprägt. Trends zu ergreifen und zu kopieren, lehnen die Frankfurter Friseure ab. Eine Idee vom Konkurrenten zu übernehmen, das erscheint den befragten Frankfurtern und Frankfurterinnen nicht plausibel. Auch ein tatsächlich überraschender Wandel im Salonkonzept wird nicht erwartet. Anders zu sein, sich vom Markt abzuheben, irgendwie ungewöhnlich zu sein, solche Visionen sind in Frankfurt besonders stark ausgeprägt – sich andauernd zu verändern, erscheint weder innovativ noch neu, sondern gehört zum Berufsalltag.

Mit durchschnittlich 24 Jahren ist die Lebenszeit eines Dortmunder Friseursalons deutlich länger als in anderen Städten. Es kommt regelmäßig – und häufiger als in anderen Städten – vor, dass Nachfolger/-innen das Konzept, Inventar oder den Namen des Vorgängers bzw. der Vorgängerin übernehmen. Viele Salons sind so gestaltet, dass sie sich mit Bild- und Textverweisen auf vergangene Zeiten im Salon und in der Stadt beziehen. Erzählungen über die Tradition des Salons, des Quartiers und der Stadt prägen den Alltag.

Dortmund ist auch eine Stadt, die sich an etablierten Konventionen orientiert. In Dortmund findet man die kürzesten Arbeitszeiten und die niedrigsten Flexibilitätsanforderungen an die Beschäftigten. In Dortmund beginnt man früher mit der Arbeit und schließt zeitig (d.h. man orientiert sich an tradierten Konventionen in Bezug auf Öffnungszeiten und flexibilisiert den Arbeitsalltag weniger). Man bedient selten außerhalb der regulären Öffnungszeiten und Überstunden werden hier ausbezahlt. Das Arbeitstempo ist in Dortmund vergleichsweise niedrig, die wöchentliche Arbeitszeit geringer als in den Vergleichsstädten. In Dortmund findet man am ehesten Friseure, die nur vier oder weniger Tage geöffnet haben.

Dabei erhalten sich die Dortmunder Friseure ein hohes Maß an Flexibilität in den klar definierten Regeln. Arbeitsprozesse sind im Vergleich zu den anderen Untersuchungsstädten weniger durchgeplant. Verspätungen von Kunden stören in Dortmund am wenigsten den Arbeitsalltag. Dortmunder Friseure sind – bei gleichzeitiger Fokussierung auf Vergangenes – offen für Zukunftsinvestitionen. Einen Kredit aufzunehmen, um den Salon zu verändern, erscheint in Dortmund nicht abwegig.

Der Alltag der Frankfurter und der Dortmunder ist von sehr unterschiedlichen Bedingungen geprägt, obwohl beide Städte in Deutschland, sogar in Westdeutschland, gar nicht so weit voneinander entfernt liegen: Die Zeitorganisation in Frankfurt basiert auf Zukunftsplanung und Beschleunigung. Eine hohe Marktorientierung geht mit hoher Planungsorientierung einher. Die Zeitorganisation in Dortmund basiert auf Konstanz und Entschleunigung. Eine hohe Orientierung an Konventionen prägt den Alltag, erlaubt aber auch Flexibilität innerhalb der gesetzten Regeln.

Frankfurt a.M. und Dortmund: zwei Städte und zwei Kulturen

Aber nicht nur die Perspektive auf Zeit lässt systematische Differenzen zwischen Städten erkennen. Auch die Frage, wie oft wird eine Stadt in Literatur (hier untersucht an Kriminalliteratur über die Stadt) oder Zeitungen beim Namen genannt, d.h. nicht einfach von ›der Stadt‹ oder ›hier‹ gesprochen wird, sondern stolz oder das Selbstbewusstsein beschwörend der Name ausgesprochen wird, weist auf Differenzen. Bei dem Vergleich von Frankfurt und Dortmund fallen die Unterschiede bereits auf der statistischen Ebene auf: In den Stadtkrimis zu Dortmund taucht der Name ›Dortmund‹ hochgerechnet auf eine Million Wörter 108 mal auf, der Name »Frankfurt« dagegen gleich 285 mal. Namen stiften Sinn: Jemand oder etwas wird beim Namen genannt. Auch die Medienanalyse führt zu dem gleichen Ergebnis: »In Dortmund fällt der Name der eigenen Stadt selten [...] in Frankfurt insbesondere in den Romanen [...] sehr häufig« (Gehring/Griem 2014: 336). Eine mögliche Deutung dieses Befundes ist es: In Frankfurt wird mit der Benennung eine Hinwendung zur Stadt aktiver und intensiver genutzt. Die Stadt wird zum Subjekt; sie bleibt nicht nur ein Kontext der Lebensbedingungen. Hierzu passt auch, dass in Frankfurt die städtischen Bewohner/-innen gerne als »Bürger und Bürgerinnen« bezeichnet werden. Dies geschieht in Reden von Politikern, in Zeitungsartikeln, in offiziellen Dokumenten, so beschreibt es der Politikwissenschaftler Marlon Barbehöhn (2014: 213). In Dortmund tauchen die Anrede *Bürger* oder auch Begriffe wie »Stadtgesellschaft« eher selten auf.

Was machen sich die Bewohner/-innen einer Stadt zum Problem? Worunter leiden sie? Welche Handlungsmöglichkeiten sehen sie? Der Philosoph Andreas Großmann (2014) konnte zeigen, dass – entsprechend der Zukunftsorientierung – in Frankfurt auftauchende Probleme schnell zum Anlass genommen werden, um Handlungsfähigkeit in der Stadt herauszustreichen. Verkehrsprobleme z.B. werden als Zeichen interpretiert, dass wirklich gearbeitet wird in der Stadt. In Frankfurts Medien bezeichnet man sich selbstbewusst als »Hauptstadt« und glaubt fest daran, die Zukunft aktiv und zügig gestalten zu können. Dortmund setzt den Fokus stärker auf die Beschränkungen der Handlungsmöglichkeiten. Es dominiert die Anschauung, dass man angesichts der Schwierigkeiten nichts tun könne. Durch den Sinn für Konstanz überwiegt auch die Vorstellung, diese Schwierigkeiten gäbe es in Dortmund schon ewig und schnelles Handeln sei unrealistisch und wenig effektiv. Gleichzeitig entsteht aber auch ein starkes Wir-Gefühl, das sich in der Einigung auf gemeinsame Regeln und gemeinsames Schicksal ebenso wie im Fußballstadion artikuliert.

Menschen identifizieren sich in hohem Maße mit den Städten, in denen sie leben, weil es schwierig ist, in einer Umgebung zu leben, die man ablehnt. Dem entsprechend wird deutlich, dass man in Dortmund anders lebt als in Frankfurt, nämlich in einer Umgebung, die einen stärker in eine Gemeinschaft einbettet, aber

auch weniger Anlass gibt, optimistisch und mit Gestaltungsglaube in die Zukunft zu blicken. Frankfurt lehrt dagegen effizientes Handeln und selbstbewusstes Auftreten. Fragt man Menschen, wie sie Frankfurt als Mensch beschreiben so wird die Stadt gerne als »Diva« dargestellt. Sie steht im Rampenlicht. Eine charismatische Magie umhüllt sie. Dortmund wird dagegen männlich-authentisch erfahren, etwas schnörkellos, aber warmherzig (Berking u.a. 2014). Ob man lieber mit einer Diva oder mit einem bodenständigen Mann lebt, ist eine weitreichende Entscheidung und mancher sucht bei der Alternative dann doch eine ganz andere Stadt als Lieblingsstadt aus.

Lernen, Berliner zu sein

Nun ist es selbstverständlich nicht so, dass Menschen sich immer aussuchen können, wo sie leben. Häufig ziehen Menschen dorthin, wo sie einen Arbeitsplatz finden. Deshalb gibt es zum Glück auch die Möglichkeit, zu lernen Dortmunder, Frankfurter oder eben Berliner zu sein. Brenda Strohmaier (2014) hat eben dies untersucht: Wie lernt man, Berliner zu sein? Sie wählt damit den in Deutschland schwierigsten Fall: die größte Stadt, zudem mit Teilungsgeschichte und im Ruf stehend, dass hier alles möglich ist. Am Beispiel von Berlin fragt sich Brenda Strohmaier, ob man angesichts des augenscheinlichen Wandels dennoch Strukturen entziffern kann, die für das Handeln der Berliner Bewohner/-innen typisch sind.

Brenda Strohmaier hat sieben Gruppen von Berlinern über die Spezifik von Berlin sprechen lassen und diese Gruppendiskussionen ausgewertet: wohlhabende Senioren, arbeitslose Plattenbaubewohner/-innen, angehende Friseurinnen mit türkisch-kulturellem Hintergrund, Mitglieder eines Freizeittreffs für Menschen über fünfzig, Taxifahrer, junge Schwule und ausländische Studierende. In den Gruppen mischten sich Alt- und Neuberliner/-innen. Als zentrales Thema kristallisierte sich in allen Gruppen schnell und unaufgefordert die Komplexität des Ankommens in Berlin heraus. Gerade die scheinbar unbegrenzten Möglichkeiten führen dazu, dass die Notwendigkeit zu lernen, was es heißt, Berliner zu sein, für alle offensichtlich ist.

Die Herausforderung, vor die die große Stadt die Neuhinzugezogenen stellt, lässt offenkundig werden, was wahrscheinlich für jede Stadt gilt: in der Stadt übliche Praktiken und ihre Verknüpfung mit Vorstellungen (wie z.B. Probleme zu lösen sind, was ein Problem ist, wie man seinen Alltag am besten organisiert) wollen erlernt werden. Diesen Lernstoff gliedert Strohmaier auf in Erdkunde (Bewältigung der Größe, Denken in Kiezen, Bewertung dieser Stadtteile), Fahrstunden (Nutzung des ÖPNV als großstädtisches Normalverhalten, Ignoranz als Basishaltung), Sozialkunde (insbesondere der Umgang mit Ruppigkeit und schnellen Wortwechseln), Religion (missionarische Haltung gegenüber der Stadt), Leibesübungen (Kleidungsstil

und Körperhaltung), Geschichte und Politik (Erzählungen über Berliner Geschichte, Berliner-Sein und Berliner Dynamik).

Welche Erzählungen relevant und damit diskutierwürdig sind, darüber herrschte durchaus Übereinstimmung in und zwischen den Gruppen. Themen wie ÖPNV, Hunde oder Berliner Schnauze – um nur einige Beispiele zu nennen – werden immer wieder aufgegriffen, um sich der Berliner Wirklichkeit zu vergewissern. Brenda Strohmaier deutet die stabilen Erzählstrukturen und Motive als Bewältigung der Integration in die Stadt. Berlin war und ist eine Ankunftsstadt in dem Sinne, dass immer viele Menschen neu zugezogen sind. Sie benötigen die stereotypen Themen als Lernhilfe für Neuankömmlinge. Wie man sich als Berliner/-in verhält, wie man durch die Stadt zieht, worüber man spricht, ist einem ständigen, intensiven Lernprozess geschuldet, bei dem zahlreiche Berlinhandbücher helfen.

Wir leben in einer mobiler werdenden Gesellschaft, in der Umziehen häufig zumindest einmal im Leben zu einer zu bewältigenden Herausforderung wird. Um den Umzug leichter zu bewerkstelligen, hilft es zu verstehen, dass auch bei wechselnder Bewohnerschaft in Städten weiter die gewohnten Pfade verfolgt werden. Die Bewohner passen sich an. Das gilt auch für Migranten und Migrantinnen. Es gibt türkische Berliner, Dortmunder, Frankfurter, die sich in ihren Gewohnheiten durchaus unterscheiden. Bewohner/-in dieser spezifischen Stadt zu sein, ist folglich eine Lernaufgabe, der man sich stellen muss, oder man zieht besser wieder weg.

Architektur und Stadtplanung

Die Eigenlogik einer Stadt macht auch vor Architektur und Stadtplanung nicht halt. Faktisch bauen wir eine Stadt ihrer Logik entsprechend weiter. Ein gutes Beispiel ist Bremerhaven. Die alte Hafenstadt hat längst erfahren müssen, so analysieren Helmut Berking und Jochen Schwenk (2011), dass der Strukturwandel von einer Hafenstadt zu einer modernen Dienstleistungsstadt schwer zu bewältigen ist. Wer nach Bremerhaven fährt, spürt schnell das Gefühl von Weite, aber auch von Leere im Zentrum. Der Hafen ist umgezogen. Bremerhavens formative Periode als industriekapitalistische Hafengründung weist jedoch eine hohe Kontinuität auf: Die Leere lässt spüren, dass die Stadt immer noch darauf ausgerichtet ist, Menschen und Güter schnell und reibungslos in die Welt zu verteilen. Die Stadt hält nichts fest. Ihre Bewohner leben in einem langen Provisorium: schwache Identitäten und große Wanderungsbewegungen. In zahlreichen Neubauten wird die Vergangenheit der Stadt auch heute noch in Beton gegossen: Die Neubauten nehmen gerne die Form von Schiffen an (anders als übrigens in Rostock, das sich von seiner Hafenvergangenheit verabschiedet hat). Auffällig ist nun, dass sich nicht nur in die Architektur der Stadt das Schiffsmotiv eingeschlichen hat. Auch die Stadtplanung hält an einer geradezu programmatischen Leere im Zentrum fest. Wer nach Bremerhaven kommt, hat oft das Gefühl, dass viele Orte im Zentrum zu groß und zu leer sind. Hierzu passt, dass

die Stadt immer noch nach neuen Inhalten zur Selbstbestimmung sucht. Und immer scheint die Stadt bereit zu sein, etwas oder jemanden in die Ferne gehen zu lassen, anstelle es/sie im Zentrum festzuhalten. Diese Bauentscheidungen in Bezug auf Offenheit, Leere und Unbestimmtheit wiederholen sich im Blick auf die lokale Bevölkerung. Die befragten Bremerhavener Experten und Bewohner/-innen sehen wenig Möglichkeit, mit der lokalen Bevölkerung die Zukunft zu gestalten. In Bremerhaven glaubt man an Zuzug, nicht daran, lokale Potenziale motivieren zu können.

Bremerhaven, Darmstadt, Berlin, Frankfurt, Dortmund – die Städte zeigen: Die Logiken einer Stadt schreiben sich oft unbewusst in unseren Alltag ein. Sie finden sich in der Architektur wieder, in der Art, wie die Bevölkerung wahrgenommen wird, in der Art, wie Menschen in einer Stadt reden, arbeiten, Krimis schreiben.

Zukunft der Städte

Es gibt sehr klare Vorstellungen davon, was in den Städten der Zukunft besser werden soll: Vermeidung von Stau, Lärm und Abgasen, z. B. durch Carsharing, Elektromobilität und vernetzte Roboterautos. Alternative Produktion von Lebensmitteln durch kommerzielle Stadtfarmen, urban farming, Tomaten in Grünanlagen; Verdichtung der Innenstädte bei gleichzeitigem Erhalt der Grünanlagen; digitale Netze für mehr Bürgerbeteiligung, für Energieeffizienz, aber auch für stärkere Kontrolle. Schon jetzt ist deutlich, dass die Städte auf diese Entwicklungen sehr unterschiedlich reagieren werden: mit mehr oder weniger Innovationsfreude oder Glaube an Tradition, mit unterschiedlichen Problemschwerpunkten, mit variierenden Bauentscheidungen und Bürgerbeteiligungen. Die verschiedenen Zukunftsprojekte werden sich nur durchsetzen lassen, wenn auch die Kulturen der Städte, ihre Eigenlogiken, bekannt sind und berücksichtigt werden. Auch für die Qualität des Zusammenlebens ist es notwendig zu sehen, wo Städte sich durch stereotype Wiederholung einmal eingeschlagener Pfade selbst blockieren oder gerade darin ihre Stärken ausbilden. Für die Städter/-innen wiederum ist entscheidend: Welche Stadt passt zu mir? Wo fühle ich mich wohl? Oder auch: Wie lerne ich mich dieser Stadt anzupassen? Während manche Städte den einen stressen, beruhigen sie den anderen. Und es sind nicht notwendig die hektischen Städte, die die Nerven ihrer Bewohner/-innen strapazieren. Es kann auch unendlich nervenaufreibend sein, in einer Stadt zu leben, die man als zu langsam empfindet.

Literaturverzeichnis

- Barbehön, Marlon (2014): Leitvorstellungen politischer Handlungsträgerschaft, in: Frank, Sybille u.a. (Hg.) Städte unterscheiden lernen. Zur Analyse interurbaner Kontraste, Frankfurt a.M./New York: Campus Verlag, S. 207–246.
- Baur, Nina/Hering, Linda/Löw, Martina/Raschke, Anna-Laura (2014): Die Rationalität lokaler Wirtschaftspraktiken im Friseurwesen. Der Beitrag der »Ökonomie der Konventionen« zur Erklärung räumlicher Unterschiede wirtschaftlichen Handelns, In: Bögenhold, Dieter (Hg.), Soziologie des Wirtschaftlichen: Alte und neue Folgen, Wiesbaden: Springer VS, S. 299–327.
- Berking, Helmuth/Frank, Sybille/Marent, Johannes/Richter, Ralph (2014): Städte als Sozialfiguren. In: Frank, Sybille u.a. (Hg.), Städte unterscheiden lernen. Zur Analyse interurbaner Kontraste, Frankfurt a.M./New York: Campus Verlag, S. 337–362.
- Berking, Helmuth/Schwenk, Jochen (2011): Hafenstädte. Bremerhaven und Rostock im Wandel, Frankfurt a.M./New York: Campus Verlag.
- Frank, Sybille/Gehring, Petra/Griem, Julika/Haus, Michael (Hg.) (2014): Städte unterscheiden lernen. Zur Analyse interurbaner Kontraste, Frankfurt a.M./New York: Campus Verlag.
- Griem, Julika/Gehring, Petra (2014): Namen nennen, in: Frank, Sybille u.a. (Hg.): Städte unterscheiden lernen. Zur Analyse interurbaner Kontraste, Frankfurt a.M./New York: Campus Verlag, S. 314–336.
- Großmann, Andras (2014): Wendungen der Dringlichkeit, in: Frank, Sybille u.a. (Hg.), Städte unterscheiden lernen. Zur Analyse interurbaner Kontraste. Frankfurt a.M./New York: Campus Verlag, S. 43–68.
- Löw, Martina/Noller, Peter/Süss, Sabine (Hg.) (2010): Typisch Darmstadt. Eine Stadt beschreibt sich selbst. Frankfurt a.M./New York: Campus Verlag.
- Strohmaier, Brenda (2014): Wie man lernt, Berliner zu sein. Die deutsche Hauptstadt als konjunktiver Erfahrungsraum, Frankfurt a.M./New York: Campus Verlag.

