

Mobilität und Diversität als Herausforderungen für eine *inclusive city*

Wolf-Dietrich Bukow

ZUR FRAGESTELLUNG

Seit nun über fünfzig Jahren sehen sich Stadtgesellschaften bis dato unbekanntem Wandlungsdruck ausgeliefert, der sowohl der wirtschaftlichen als auch der technologischen Entwicklung geschuldet ist und sich besonders an einer massiv zunehmenden Mobilität der Bevölkerung und Diversität der Alltagswelt ablesen lässt. Man kann hier durchaus von einer *neuen Mobilität* und einer *neuen Diversität* sprechen. Dies führt unter anderem dazu, dass sich städtische Orte zunehmend *als Fußabdrücke globaler Wirklichkeit* (Bukow 2013a), als Resultat der *Vielen als Viele* (Virno 2005: 10) betrachten lassen.

Entgegen den Erwartungen vieler Beobachter haben die meisten Stadtgesellschaften diesem Wandlungsdruck nicht nur Stand gehalten, sondern haben sich dabei sogar zu einem Erfolgsmodell entwickelt, hier vor allem solche, die – mitunter sogar gegen die erklärte Absicht der jeweiligen Nationalstaaten – migratorische Mobilität gefördert und die daraus erwachsende Vielfalt für sich zu nutzen verstanden haben. Die Frage, die sich hier aufdrängt, ist: Hat diese Entwicklung trotz oder wegen der zunehmenden Mobilität und Diversität stattgefunden? So ist es in den Stadtgesellschaften zu einer mal eher skeptisch und mal eher positiv motivierten Debatte um die Zukunftsfähigkeit dieses Gesellschaftsformats gekommen. In den Mittelpunkt ist dabei in jedem Fall das Problem eines urbanen Zusammenhalts gerückt. Vor allem im Rahmen der internationalen Debatte wird hier nach den Bedingungen einer »inclusive city« (HABITAT II und III) gesucht¹. Wenn vor allem die Stadtgesellschaften erfolgreich waren, die sich der verstärkten Mobilität und Diversität gestellt haben, so

1 | »Build socially inclusive, accessible, pro-poor, equitable and gender sensitive cities socially equitable development is one of the three pillars of sustainability, and is vital to creating a shared, sustainable urban future. The challenges posed by the pace and scale of contemporary urbanization require us to invest in infrastructure, development

liegt die Vermutung nahe, dass durch die im Rahmen der aktuellen Entwicklung forcierte Mobilität und Diversität spezielle Impulse freigesetzt werden, die die grundlegenden Elemente dieser Gesellschaftsformation herausfordern. Damit bleibt eine Antwort aber immer noch zweideutig. Wird der gesellschaftliche Zusammenhalt, wird die urbane Leistungsfähigkeit durch Widerstand gegen Mobilität und Diversität oder durch eine konstruktive Einbeziehung dieser beiden Komponenten gestärkt?

Die Frage ist deshalb mehr denn je, was sich hinter den Erfolgen der Stadtgesellschaft als solcher verbirgt, genauer wie das Verhältnis zwischen Mobilität und Diversität einerseits und der Stadtgesellschaft andererseits zu bestimmen ist. »Trotzdem« würde bedeuten: Die Stadtgesellschaft findet zu ihrer Stärke gerade dann, wenn sie unter Druck gerät; Druck von außen verstärke den internen Zusammenhalt. »Wegen« würde bedeuten: Die Stadtgesellschaft gewinnt gerade aus zunehmender Mobilität und Diversität die notwendigen Anregungen für eine zukunftsfähige Entwicklung. All diese Überlegungen sind sicherlich nicht so einfach zu klären. Und – wenn man sich auf die deutsche Situation konzentriert – fällt eine Klärung noch viel schwerer, weil man sich hier, wenn man die Debatten der letzten fünfzig Jahr Revue passieren lässt, offensichtlich weniger um empirisch aufklärbare Sachverhalte kümmert als vielmehr um hermeneutisch-nationalistisch (Bukow 2013) geprägte Einschätzungen. Wenn man eine zunehmende Diversität und Mobilität im urbanen Alltag zugesteht, verweist das entweder aus methodologisch-nationalistischer Perspektive betrachtet auf die Stärke der Stadt, so etwas zeitweise auszuhalten, oder aus der Perspektive einer theoretisch-kritischen Analyse auf die Bereitschaft, sich für neue Impulse zu öffnen (Pries 2010: 19f.). Von der Antwort darauf hängt ab, ob die Inklusion der Stadtgesellschaft durch die Anpassung (Integration) des einzelnen an die Stadt oder umgekehrt durch die Akkommodation der Stadt an den einzelnen auf der Tagesordnung steht.

1. ZU DEN SCHWIERIGKEITEN, DIE GESELLSCHAFTLICHE BEDEUTUNG VON MOBILITÄT UND DIVERSITÄT EINZUSCHÄTZEN

Zunächst soll der Frage nach der Bedeutung von Mobilität und Diversität für die Stadtgesellschaft bzw. der Frage nach einer angemessenen Einordnung von Mobilität und Diversität innerhalb der aktuellen gesellschaftlichen Situation unter Einbeziehung der globalgesellschaftlichen Entwicklung von Stadtgesellschaften (Bukow 2010: 59ff.) noch etwas genauer nachgegangen werden. Etwas verkürzt formuliert geht es um das Verhältnis zwischen den Stadtgesellschaf-

and political processes that promote inclusivity, and a pro-poor, gender and youth sensitive agenda.« (www.unhabitat.org/categories.asp?catid=691)

ten einerseits und den Effekten von migratorischer Mobilität und Diversität andererseits.

Hier ist es vielleicht am einfachsten, mit einem vergleichenden Blick auf die Debatten in Frankreich und Deutschland zu beginnen. Damit lässt sich schrittweise herausarbeiten, worin die Schwierigkeiten bestehen, wenn man sich mit den Implikationen von Mobilität und Diversität näher befassen möchte: In Frankreich wird seit Jahrzehnten immer mal wieder darüber diskutiert, dass Städte zunehmend ganze Bevölkerungsgruppen vernachlässigen und sich selbst überlassen und sie dann auch noch skandalisieren, ja kriminalisieren. Schon Henry Lefebvre² hat 1976 in seiner Arbeit über die Revolution der Städte festgestellt, dass die moderne Stadtentwicklung dazu geführt hat, dass immer mehr Menschen ihr Recht auf Differenz (*le droit à la différence*) und urbane Beteiligung (*le droit à la ville*) einklagen müssen. Und er blickte dabei vor allem auf die nicht zufällig immer wieder auf die damals an den Peripherien gerade erst errichteten und vor allem von Einwanderern bezogenen und anschließend massiv von der Entindustrialisierung betroffenen Arbeiterquartiere, die *Banlieus*. Seitdem fordern kritische Kommunalpolitiker genauso wie engagierte Sozialwissenschaftler, diese Quartiere in die Stadtgesellschaft zu re-integrieren und – angesichts der Tatsache, dass es sich nicht mehr um traditionelle Arbeiterviertel, sondern um durch Einwanderung »aufgefüllte« Arbeiterquartiere handelte – auch ganz gezielt deren Recht auf Differenz zu respektieren.

Vor dem Hintergrund dieser Debatten hat man immer häufiger auch in anderen Ländern am unteren Rand der Gesellschaften »ethnisch bedingte« Segregationsprozesse konstatiert. Hier blickt man aber eher auf so etwas wie urbane Zwischenräume, denn den *Banlieus* vergleichbare Stadtstrukturen (Retortenstädte für Einwanderer zur Bedienung von Industriegebieten) gibt es sonst – so ausgeprägt zumindest – nirgends. Bei diesen Zwischenräumen handelt es sich nämlich anders als in den französischen *Banlieus* um schon seit der ersten Industrialisierung immer vorhandene und seit je von Mobilität und Diversität geprägte urbane Räume. Die Ähnlichkeit ist also eher punktuell. Vergleichbar ist darüber hinaus vielleicht noch, dass auch hier eine ganze Generation von Einwanderern, kaum war sie angeworben, durch eine für alle unerwartet schnell einsetzende Entindustrialisierung arbeitslos wurden. Aber anders als in Frankreich traf es – wie gesagt – hier kaum eigens errichtete und damit klar umgrenzte Vorstädte als vielmehr traditionell durch Einwanderung geprägte und oft bereits traditionell als proletarische Quartiere definierte urba-

2 | In seinem programmatischen Text »*Le droit à la ville*« von 1968 beschreibt Lefebvre die kapitalistische Stadt, insbesondere ihre sozioökonomische Segregation und die damit einhergehenden Entfremdungserscheinungen wie die »Tragik der *Banlieusards*«, die in weit vom Zentrum entfernte »Wohnghettos« vertrieben wurden.

ne Zwischenräume – Quartiere, die freilich in ihrer Weise durchaus leistungsfähig waren, einfach weil sie dazu verhalfen, Menschen in entsprechenden Situationen aufzunehmen, aber eben nicht nur aufzufangen, sondern ihnen auch ein schrittweises Arrangement innerhalb der Gesellschaft zu ermöglichen.

Schon ein erster vergleichender Blick belegt, dass man Phänomene der Vernachlässigung und Segregation nicht ohne Berücksichtigung des jeweiligen spezifischen Kontextes diskutieren und einschätzen kann, genauer, dass die neue Mobilität und die neue Diversität keineswegs zwangsläufig, sondern nur im Rahmen ganz bestimmter gesellschaftlicher Konstellationen problematische Effekte auslösen. Selbst Vernachlässigung und Segregation sind noch nicht entscheidend. Entscheidend ist, dass diese Quartiere aus politisch erzeugten und anschließend strukturell verfestigten Gründen zur Sackgasse zumal für Menschen werden, die aufgrund ihrer Migrationsgeschichte »anders« sind: *Sind Migration und Anderssein Risikofaktoren?*

Schauen wir aber noch ein zweites Mal hin. Während die Banlieus in Frankreich auf ihre Weise zu einem Synonym für durch Einwanderung angereicherte soziale Problemlagen avancierten – es handelte sich ja – wenn auch um Einwanderer – im Prinzip um Franzosen –, geht es in Deutschland primär um traditionelle »Zwischenräume« – Räume, die schon seit je durch Industrialisierung und Einwanderung geprägt waren und zudem viel kleiner, viel diverser und deshalb auch im Umgang mit Mobilität und Diversität zumindest auf informeller Ebene, im Dauerablauf des Alltags auch viel geübter waren. In Frankreich sind die Folgen sogar sinnlich erfassbar, in Deutschland ist die Problematik von Anfang an anders gelagert, d.h. weniger sichtbar, weniger visuell erfassbar und letztlich auch überhaupt nicht neu. Für Einschätzungen ist das folgenreich. Während man in Frankreich »fugenlos« aus einer visuellen Wahrnehmung auf Vernachlässigung, Motivationslosigkeit usw. schließen kann, muss man sich in Deutschland »mühsam« an einer Zuschreibung, dem »Ausländer«-Begriff, festmachen, eine komplizierte Operation, die zu immer wieder neuen Pointen und einer neuen begrifflichen Akrobatik führte. In der politischen Debatte hat man sich deshalb in Frankreich meist damit begnügt, das geringe kulturelle, soziale und geistige Niveau der Banlieubewohner zu beschwören, unter denen endlich die staatlichen Normen durchgesetzt werden müssten. In der politischen Debatte in Deutschland geht es bis heute um die Durchsetzung der kulturellen Normen von der Sprache über die Religion bis zum Lebensstil. Und wo die Argumentation nicht ausreicht, sind in Frankreich Sozialrassismen zur Hand, während in Deutschland Kulturrassismen erhalten müssen.

Auch auf der Ebene der Deutung belegt der vergleichende Blick, dass man Phänomene der Vernachlässigung und Segregation nicht ohne Berücksichtigung des jeweiligen spezifischen Kontextes diskutieren und einschätzen kann.

Nebenbei wird auch gleich klar, dass es im Kern gar nicht um die Auswirkungen migratorischer Mobilität und Diversität grundsätzlich geht und auch nicht um den Einwanderer schlechthin, welcher Staatsangehörigkeit die Menschen auch immer sind, sondern um den »unnützen« proletarischen Bürger, der – was Frankreich betrifft – offenbar meist in den Banlieus wohnt bzw. was Deutschland betrifft meist in den urbanen Zwischenräumen sein Überleben sichert: *Kommt es darauf an, ob und inwiefern, auf welche Weise die Migration und das Anderssein produktiv gemacht werden können?*

Schaut man noch ein drittes Mal hin, so sollte man mit berücksichtigen, dass es in beiden Ländern ja auch den »nützlichen Einwanderer«, die vielen eingewanderten Ingenieure, Ärzte, Krankenschwestern, die in den niederen Arbeitsbereichen beschäftigen Menschen in der Gastronomie, auf dem Bau oder bei der Abfallwirtschaft usw. gibt – von den Menschen ohne Papiere, die als Illegalisierte viele Lücken füllen, ganz zu schweigen. Wenn man bei der Skandalisierung der Auswirkungen der neuen Mobilität und Diversität in Frankreich auf sichtbare Räume verweist und in Deutschland in diesem Zusammenhang gewissermaßen behelfsweise »Parallelgesellschaften« oder die Kopftuchträgerin beschwört, so sieht man schnell, dass es hier um eine Art Sündenbockstrategie geht. Hier wird nicht etwa Mobilität und Diversität insgesamt skandalisiert, sondern man versucht ganz gezielt, einzelne Personen an bestimmten Orten zu identifizieren, die sich nicht so fugenlos und schnell gewinnbringend einbeziehen lassen, weil sie gewissermaßen ohne Mitgift dastehen und deshalb gegenüber den Alteingesessenen keinen direkten, unmittelbaren Vorteil zu bieten scheinen.

Wenn in den letzten Jahren vermehrt über Einwanderung geklagt wird, so geht das genau in diese Richtung. Extrem deutlich wird das bei der Skandalisierung der südosteuropäischen Einwanderung. Hier handele es sich um »Roma-Armutsflüchtlinge«, die beträchtliche Probleme mitbrächten. So ist es erst gerade wieder in einer Verlautbarung des Deutschen Städtetags formuliert worden, wo man sich gegen die zunehmende Einwanderung aus Südosteuropa verwehrt. Die Armutsflüchtlinge würden unsere Städte überfordern.

»Die Zuwanderung von bulgarischen und rumänischen Staatsangehörigen ohne Sprachkenntnisse, soziale Absicherung und berufliche Perspektive, die vielfach in verwaarloste Immobilien ziehen oder sich als Obdachlose in den Städten aufhalten, hat erhebliche Auswirkungen auf das kommunale Bildungs-, Sozial- und Gesundheitssystem, den Arbeits- und den Wohnungsmarkt, aber auch das Gemeinwesen insgesamt.«³

3 | Positionspapier des Deutschen Städtetags zu den Fragen der Zuwanderung aus Rumänien und Bulgarien vom 22.01.2013 (Berlin).

Wenn man diese Statements liest, dann bekommt man den Eindruck, als habe man es hier mit einem relativ neuartigen und extrem brisanten Problem zu tun, das die Stadtgesellschaften in ihrer Substanz bedroht. Natürlich wird überhaupt nicht über Einwanderung generell geklagt, sondern speziell über die hier inaugurierte »Armutseinwanderung«. Natürlich weiß auch der Deutsche Städtetag, dass Armut ein eher triviales Merkmal für Einwanderer ist, Armut in der jüngeren Geschichte fast immer das entscheidende Kriterium für Migration gewesen ist. Aber der Deutsche Städtetag weiß auch, dass der Anteil der wirklich armen Flüchtlinge hier wie heute auch sonst zunehmend geringer, sogar deutlich rückläufig ist. Nur nebenbei sei noch bemerkt, dass die Städte zumindest indirekt auch an diesen armen Gruppierungen durchaus noch gut verdienen. Denn die Menschen werden illegal beschäftigt. Sie werden durch Vermieter und Reiseunternehmen extrem ausgebeutet. Und auch diejenigen, die sie mit Dumpinglöhnen auf dem Straßenstrich extrem ausbeuten, sind die Alteingesessenen. Der Verweis auf die Nützlichkeit ist also, so nahe es liegen mag, nicht ausreichend, um eine adäquate Einschätzung vornehmen zu können: *Kommt es darauf an, ob Migration und Anderssein effektiv dienstbar gemacht werden können?*

Erst wenn man noch ein viertes Mal hinschaut, dann zeichnen sich erste Konturen für eine adäquate Beschreibung und Deutung der neuen Mobilität und neuen Diversität für Stadtgesellschaften ab. Es geht in der Regel immer noch nicht um einen möglicherweise konstruktiven Beitrag von Mobilität und Diversität für die Stadtentwicklung, sondern es geht »bloß« um die »richtige« Nützlichkeit, also eine Nützlichkeit, die dem Erhalt eines Status quo dient. Natürlich sind gerade die Ruhrstädte Duisburg und Dortmund, die hier die Klagen über die Einwanderung aus Südosteuropa anführen, selbst vollständig aus Einwanderung entstanden und natürlich sind sie heute alle vom Bevölkerungsschwund betroffen und schon deshalb eigentlich auf neue Einwanderung angewiesen. Nur stecken sie *hier und heute* mitten in einem lange noch nicht wirklich bewältigten Strukturwandel und insofern sind sie nicht daran interessiert, auch nur einen minimalen Anteil ihrer knappen Ressourcen⁴ aufzuteilen, geschweige denn die sozialen Systeme, das Bildungssystem, den Arbeitsmarkt usw. neu auszutarieren. Sie sind im Gegenteil froh, dass die Bevölkerung schrumpft, weil sie sich dann erst einmal entlastet glauben.

Wenn man also ganz genau hinschaut, sehen die Dinge durchaus anders aus. Dann kann nicht mehr erstaunen, dass ausgerechnet die über Einwanderung klagenden Ruhrstädte durch Einwanderung entstanden sind. Sie klagen letztlich nicht über die Einwanderung, sondern darüber, dass sie noch immer

4 | Es handelt sich hier um maximal 0,5 Prozent der Bevölkerung (anders als z.B. in Mannheim, wo es um ca. 2,0 Prozent der Bevölkerung geht, was dort jedoch nicht als Problem wahrgenommen wird).

mit einer Anpassung an die Entindustrialisierung befasst sind und sich nicht anders als mit Schrumpfen und Abbau von Dienstleistungen usw. zu helfen wissen, während es weltweit längst um ganz andere Entwicklungen geht; wo neue Megacities entstehen, dort geht es um die Gestaltung einer radikal zunehmenden Mobilität und Diversität, mithin die Bewältigung eines massiven Bevölkerungswachstums. Jedenfalls gehört nicht viel Phantasie zu der These, dass Einwanderung – oder exakter gesagt die neue Mobilität und die neue Diversität, denn beide machen im Kern das aus, was man landläufig unter Einwanderung beobachtet – nicht nur ein zentrales, sondern vor allem auch ein konstruktives Merkmal moderner Stadtgesellschaften darstellen kann. Nur dass man das in den alten europäischen Zentren und zumal auch in Deutschland immer noch nicht wahrnimmt: *Mobilität und Diversität sind der Stadtgesellschaft eigentümliche Antriebspotenziale, die dann zu einem Problem werden, wenn sich Nutznießer des Status quo durch diese Dynamik gefährdet sehen.*

Damit spitzt sich die Frage zu: Inwiefern gehören Mobilität und Diversität zu den konstruktiven Merkmalen? Muss man sich, um hier weiter zu kommen, den *Megacities* genauer zuwenden? Wenn die *Megacities* im Prinzip in der Tradition der europäischen Stadtgesellschaften stehen, dann sollte es ausreichen, sich hier genauer zu informieren. Der kurz skizzierte Vergleich zwischen den *Banlieus* und den urbanen *Zwischenräumen* weist zumindest indirekt den Weg. Denn während die Entwicklung in den *Banlieus* im Kontext einer Retortenplanung vordefiniert wird, verläuft die Entwicklung in den für die europäische Stadt seit je typischen *Zwischenräumen* zumindest vor Ort unabhängig von derartigen kommunalen Vorgaben und eher informell ab. Entscheidend ist hier die Feststellung, dass die von der einen Seite geradezu provozierten und von der anderen Seite zumindest beklagten Probleme offenbar keineswegs kausal mit der europäischen Stadtgesellschaft verknüpft sind, sondern durch Ausgliederung, Skandalisierung und Kriminalisierung hervorgerufen werden.

Wenn das so ist, dann muss man den Zusammenhang zwischen Mobilität und Diversität einerseits und der europäischen Stadt andererseits im zuletzt skizzierten Sinn noch einmal neu durchdenken. Das Problem ist hier, dass man die Stadtgesellschaft bislang meist als etwas eher Statisches betrachtet hat, das von Sesshaftigkeit und wohlumgrenzten festen Strukturen geprägt ist. Aus dieser Status-quo-Perspektive der aktuellen Machthaber muss Mobilität und Diversität als etwas betrachtet werden, was sekundär von außen an die Stadtgesellschaft herangetragen wird und den Status quo gefährdet. Wie kommt es aber dann, dass die europäische Stadt über die Jahrhunderte hinweg, wo sie erfolgreich war, vom Handel und vom Austausch von Techniken und Ideen gelebt hat? Städte wie Köln haben sogar in ihrem Stadtwappen für die Geschichte der Stadt symbolisch wichtige »Importe« verewigt: die Heiligen Drei Könige, deren Gebeine man einst aus Italien geraubt hatte und die elf-

tausend Jungfrauen, die angeblich in Köln nach einer Pilgerreise gestrandet sind (Bukow 2011), aber auf jeden Fall im Rahmen des mittelalterlichen Reliquienhandels optimal zu vermarkten waren. Man muss wohl die Perspektive umkehren und danach fragen, ob nicht Mobilität und Diversität für die Stadtgesellschaft substantiell wichtig sind.

2. WIE MOBILITÄT UND DIVERSITÄT ANLASS ZUR MODELLIERUNG VON STADTGESELLSCHAFTEN WURDEN

Um die These von der substantiellen Bedeutung von Mobilität und Diversität für die Stadt deutlich zu machen, gibt es ganz verschiedene Möglichkeiten. Ein wenig ungewöhnlich aber gleichwohl instruktiv ist hier ein kurzer Ausflug in die Anfänge der Stadtgesellschaft. Vor diesem Hintergrund lässt sich blitzlichtartig deutlich machen, weshalb der Zusammenhang zwischen Mobilität, Diversität und Stadtgesellschaft schon ganz am Anfang der Stadtgeschichte bestand. Dazu ein kurzer Blick auf *Göbekli Tepe*, das in den letzten zehn Jahren von Klaus Schmidt (Schmidt 2007) ausgegraben wurde. Er hat in seiner archäologischen Arbeit festgestellt, dass diese Stadt offenbar um ein Heiligtum herum entstanden ist, also nicht durch verwandtschaftliche Beziehungen, sondern durch die Errichtung einer eindrucksvollen Machtinstanz – einer Machtinstanz, die darauf aus war, durch ein neues Gesellschaftsmodell möglichst viele Gruppierungen an sich zu binden und einer neuartigen Herrschaftsstruktur dienstbar zu machen. Wie zu dieser Zeit selbstverständlich wurde die Machtstruktur religiös organisiert und symbolisiert⁵.

Auch wenn wir über die Details der Geschichte der Stadt als einer neuartigen Sozialform nicht viel wissen, so ist doch eins eindeutig, nämlich dass die Stadt entstanden ist, indem sie ihre Bevölkerung aus sehr unterschiedlich geprägten Verbänden und damit zwangsläufig ohne Rückgriff auf verwandtschaftliche Bindungen rekrutiert und sie mithilfe formaler Strukturen gebunden hat. Die entscheidende Pointe besteht also in dem Ersatz verwandtschaftsbasierter Beziehungen durch formale, religiös geordnete Strukturen – im Beispiel werden die formalen Strukturen offenbar in der Form eines neuen »Kultes für alle« etabliert. Dies ist mit großer Wahrscheinlichkeit der Weg, um die in solchen Fällen zwangsläufig, ja unentrinnbar entstehende Vielfalt und Diversität zu binden. Den Befunden nach war dieses Modell hier erfolgreich, weil es gelungen ist, über diesen Kult einen ganzen Verwaltungsapparat zu etablieren, der später sogar dazu geführt hat, dass sich dieser Gesellschafts-

5 | Nach Schmidt begann die neolithische Revolution gleich mit einem im großen Stil inszenierten neuen Gesellschaftsmodell.

pus als Stadtgesellschaft über die Jahrhunderte hinweg erfolgreich entwickeln konnte.

Wir wissen zwar sonst nur wenig von jener frühen Stadtgesellschaft, aber wir wissen von anderen Städten immerhin, dass sich »schon bald« komplexe formale Strukturen mit einer eigenen Verwaltungssprache, einem Abrechnungssystem, einem Dokumentationssystem und sogar, wie Archäologen belegen konnten, einem mehrstufigen Bildungssystem etablierte. Was hier passiert ist, ist das, was nicht zuletzt Max Weber in seiner Arbeit »Wirtschaft und Gesellschaft« sehr präzise beschreibt. Er stellt dort einleitend dar, wie eine moderne Gesellschaft geordnet wird. Konkret bezieht er sich auf die europäische Stadt und diskutiert an ihr die Bedeutung der formalen Strukturen und grenzt diesen Gesellschaftstypus von solchen gesellschaftlichen Formaten ab, die auf Verwandtschaftssystemen basieren. Als Beispiel nennt er den Oikos, einen »autoritär geleiteten Großhaushalt eines Fürsten, Grundherrn, Patriziers, dessen letztes Leitmotiv nicht kapitalistischer Gelderwerb, sondern organisierte naturale Deckung des Bedarfs des Herrn ist« (Weber 1922b: §7), eine bis in die Neuzeit hinein nachweisbare verwandtschaftsbasierte Lebensweise, die heute nur noch kontextspezifisch in der Lebenswelt der Familie oder dem Verein relevant ist.

Die entscheidende Neuerung der Stadtgesellschaften besteht demnach darin, mit formalen Strukturen zur Regelung von Tausch bzw. Handel, formalen Steuer-, Rechts- und Verwaltungssystemen sowie Bildungsinstitutionen zu arbeiten. Es hat freilich bis heute gedauert, bis sich diese »Erfindung« wirklich durchsetzen konnte. Der Grund für diese zögerliche Entwicklung liegt darin, dass immer wieder versucht wurde, die beiden von Max Weber noch einmal idealtypisch einander gegenüber gestellten Gesellschaftsmodelle miteinander zu kombinieren, zuletzt im monarchischen Nationalstaat, der sich einerseits intern weitgehend formal-rational gab, sich aber andererseits nach außen als generalisierte Familie mit einer Sprache, einer Kultur, einer Religion usw. verstand. Erst die im Rahmen der Industrialisierung radikal zunehmende Mobilität und Diversität nötigen dazu, nun mehr eindeutig auf das Modell Stadtgesellschaft zu setzen.

Diese knappe Skizze soll deutlich machen, dass das Verhältnis zwischen Mobilität und Diversität einerseits und der Stadtgesellschaft andererseits tatsächlich durch und durch konstruktiv bzw. soziologisch formuliert *zweckrational* bestimmt ist – eine Zweckrationalität, die nach Max Weber die Institutionen moderner Gesellschaften insgesamt bestimmt⁶. Diese Zweckrationalität ist die Grundlage dafür, dass es gelingt, nichtverwandtschaftlich verpflichte-

6 | »Zweckrational handelt, wer sein Handeln nach Zweck, Mittel und Nebenfolgen orientiert und dabei sowohl die Mittel gegen die Zwecke, wie die Zwecke gegen die Nebenfolgen, wie endlich auch die verschiedenen möglichen Zwecke gegeneinander

te Menschen in ein Gesellschaftsformat zu binden. Schaut man sich die Geschichte der europäischen Stadt insgesamt an, so sieht man, dass im Detail sehr unterschiedliche Konzepte erprobt wurden und dass sehr viele Konzepte auch gescheitert sind, weil es offenbar nicht einfach ist, Unterschiedlichkeit nachhaltig und konfliktarm einzubinden. Die meisten Konzepte basieren auf asymmetrisch-komplementären Strukturen, also auf »wohlgeordneter« Unterscheidung, häufig auf Segregation von reich und arm oder sogar auf Exklusion (Ghettobildung) einzelner Bevölkerungsgruppen, was zwar nach der Logik der jeweiligen Zeit durchaus zweckrational gewesen sein mag, aber doch vor allem dazu diente, Machtstrukturen zu »optimieren«. Solche Konzepte hatten stets den Nachteil, dass sie ungerecht und folglich konfliktalig sind und deshalb einen erheblichen Regulierungs-, Legitimierungs- und Erklärungsbedarf haben.

Die heute diskutierte »Inklusion« (Nassehi 1999) der »Vielen als Viele« ist demnach eine seit Beginn erwartbare Herausforderung, die freilich immer nur pragmatisch angegangen wurde. Daran hat weder die Aufklärung noch später die Industrialisierung und die Durchsetzung demokratischer Verfahrensweisen viel geändert. Unterdessen scheint dieser Pragmatismus der europäischen Stadt vor allem durch die Zivilgesellschaft zunehmend kritisch ins Blickfeld zu geraten, wie nicht zuletzt die jüngsten Debatten in Deutschland (Charta von Leipzig vom Mai 2007) und generell in den Megacities sowie jetzt ganz pointiert im Kontext von HABITAT II und III zeigen. Zugleich wird aber ganz bewusst an der Tradition der europäischen Stadt als solcher festgehalten (Colantonio/Burdett/Rode 2013). Es geht also nicht um die Ablösung, sondern eine nachhaltige Qualifizierung der europäischen Stadt im Sinn einer *inclusive city*, die damit allmählich zum alles entscheidenden Thema (vgl. Pries 2013) avanciert.

3. ZUR AKTUELLEN ROLLE VON MOBILITÄT UND DIVERSITÄT IN DER STADTGESELLSCHAFT

Tatsächlich haben zumindest in Europa erst die letzte Globalisierungswelle und der damit verknüpfte Übergang zur Postmoderne den Durchbruch ausgelöst. Zwar haben schon mit den ersten beiden Globalisierungswellen (Kolonialisierung und Industrialisierung) Mobilität und Diversität massiv an Bedeutung gewonnen. Heute, mit der dritten Globalisierungswelle, die wegen der synchron verlaufenden Entwicklung neuer Medien und neuer Mobilitätsmittel besonders nachhaltig und umfassend gewirkt hat, muss man davon aus-

rational abwägt: also jedenfalls weder affektiv (und insbesondere nicht emotional), noch traditional handelt.« (Weber 1922a : §2)

gehen, dass »Standorttreue« genauso wie »sozio-kulturelle Homogenität« zu einem Randphänomen und Mobilität und Diversität zum Normalfall geworden sind. Das begründet einerseits den Siegeszug der Stadtgesellschaften als dem nunmehr global dominierenden Gesellschaftsmodell – ein Modell, das heute längst über die urbanen Zentren hinaus auch die verbliebenen sogenannten ländlichen Räume bestimmt. Und es begründet andererseits, warum zunehmend über den urbanen Zusammenhalt diskutiert wird.

Freilich fällt es schwer, sich diesen sehr nachhaltigen Veränderungen, die unerwartet schnelle Abkehr von einem – in der Rückschau – eher allmählichen Wandel angemessen zu reagieren, zumal ja die zweite Globalisierungswelle mit den für sie typischen Einwanderungsprozessen immer noch nicht wirklich politisch verarbeitet worden ist und seitdem immer noch defensiv bloß von *Zuwanderung* gesprochen wird. Es ist überfällig, die aktuelle Entwicklung in einem sozialgeschichtlich wie stadtsoziologisch adäquaten Zusammenhang zu diskutieren und vor dem Hintergrund der bisherigen Pragmatik und Zweckrationalität zu prüfen, ob es nicht notwendig ist, nach Wegen zu suchen, um die bisherigen Inklusionsmodalitäten nachhaltig zu demokratisieren und den »Vielen als Vielen« gerechter zu werden. Hier geht es nicht darum, Stadtgesellschaft neu zu erfinden, sondern es reicht aus,

- sich auf das pragmatische Verhältnis zwischen Mobilität und Diversität einerseits und der Stadtgesellschaft andererseits zu besinnen (siehe das Schema unten),
- sich an die jüngere Geschichte der Stadtgesellschaften zu erinnern und zu berücksichtigen, wo mit Mobilität und Diversität erfolgreich umgegangen wurde und unter welchen Bedingungen es zu Verwerfungen gekommen ist,
- und sich mit aktuellen Beispielen zu befassen, die zeigen, wie sich Mobilität und Diversität innerhalb der Stadtgesellschaft entwickeln, wenn man sie pragmatisch anerkennt. Beispielhaft sind hier die Arbeiten über die Lerchenfelder und die Ottakringer Straße in Wien (Heide/Krasny 2010; Dika/Jeitner 2011).

Was sind nun die wichtigsten Eckdaten für eine pragmatische Einschätzung? Klar ist zunächst, dass es hier nicht nur um die Globalisierung allein geht, sondern auch die gegenwärtige, synchron mit ihr verlaufende technologische Entwicklung (neue Mobilitätsmittel, neue Medien usw.). An dieser Stelle reicht es aus, einige fundamentale Veränderungen zu benennen. Sie machen nicht nur deutlich, dass die Stadtgesellschaften heute unentrinnbar der Mobilität und Diversität »ausgeliefert« sind, sondern auch, dass die Orientierungsachsen Zeit und Raum ihre Gewichtung umgekehrt haben. Was den ersten Aspekt betrifft, so kann man den Alltag der Stadtgesellschaft dank der Globalisie-

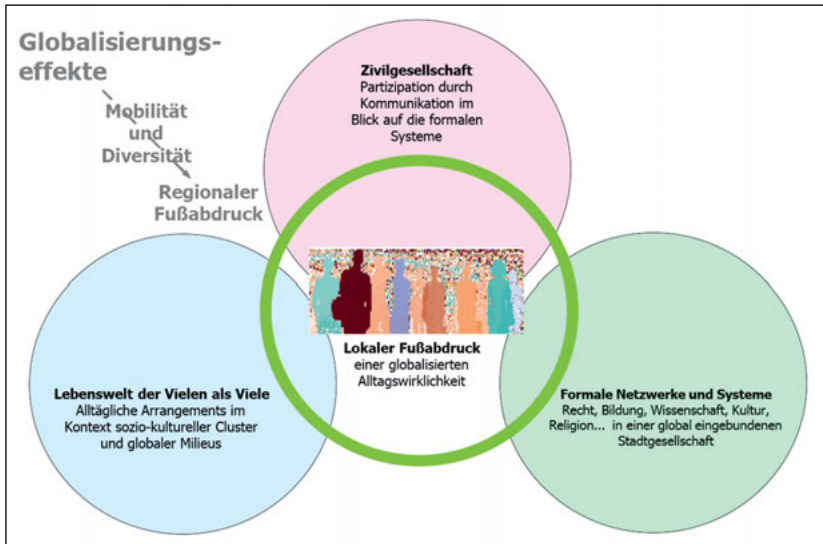
rung heute als einen *Fußabdruck globalgesellschaftlicher Wirklichkeit* betrachten. Und was den zweiten Punkt betrifft, so zeigt sich, dass einerseits die zeitliche Orientierung erheblich an Bedeutung verloren und andererseits die räumliche Orientierung entsprechend an Gewicht gewonnen hat. Um es etwas vereinfacht zu formulieren: Jugendliche wissen zwar nicht mehr, wo ihre Eltern – geschweige denn ihre Großeltern – geboren sind, aber sie sind qua Facebook exzellent darüber informiert, was heute bei Gleichaltrigen an ganz anderen Orten angesagt ist. Die lokal-geschichtliche Orientierung ist einer *Just-in-time-Orientierung* gewichen.

Vor diesem Hintergrund wird erkennbar, dass die neue Mobilität und die neue Diversität mehr denn je miteinander verknüpft erscheinen. Die neue Mobilität ist das Resultat einer erheblich gewandelten und intensivierten räumlichen wie informationalen Mobilität. In dem Moment, wo diese Prozesse vom einzelnen im Alltag verarbeitet werden, entsteht fast automatisch jene neue Diversität. Es ist klar, dass in dieser Dynamik alles darauf ankommt, *just-in-time* teilzunehmen. Der Bedeutungsverlust lokal-geschichtlicher Orientierungen (landmannschaftlicher Identitäten) tritt dabei fast zwangsläufig ein. An ihre Stelle rücken postmoderne Hybrid-Identitäten. Die Frage ist, wie es kommt, dass dabei der gesellschaftliche Zusammenhalt gewahrt bleiben kann.

Die Antwort ist nach den bisherigen Bemerkungen einfach. Der Zusammenhalt verdankt sich den pragmatisch ausgerichteten und auf Zweckrationalität abgestellten Organisationsprinzipien der Stadtgesellschaft. Um dies etwas deutlicher zu machen, greife ich auf ein bereits an anderer Stelle vorgestelltes Schema zurück. Es soll einerseits deutlich machen, in welchem Kontext der Alltag als Fußabdruck gesellschaftlicher Wirklichkeit gemeint ist und andererseits markieren, wie in der Stadtgesellschaft der gesellschaftliche Zusammenhalt durch das Zusammenspiel *kontexttypischer, entsprechend unterschiedlicher Routinen im Umgang mit Diversität und Mobilität* gesichert wird.⁷

Dieses Schema ist um die globale Alltagswirklichkeit als einem Fußabdruck globalgesellschaftlicher Wirklichkeit zentriert. Anteile dieses informellen Dauerablaufs des Alltags gehen in drei spezifischen, formellen Kontexten mit jeweils typischen Hauptmerkmalen auf, die dem einzelnen wohlvertraut sind und dann gewohnheitsmäßig und wie selbstverständlich greifen, wenn er sich in diesen Kontexten zu bewegen hat. Man verhält sich z.B. in einer Behörde völlig anders als im Alltag – eben entsprechend dem Charakter der Behörde irgendwie untertänig. Aber gehen wir systematisch vor:

7 | Dies ist wichtig zu betonen, weil es keinen einheitlichen Umgang mit Mobilität und Diversität gibt. Die Pointe ist gerade, dass in den unten skizzierten drei Kontexten jeweils unterschiedlich verfahren wird. Meist wird mit Entweder-Oder argumentiert, so auch noch bei Ludger Pries (2013: 24f.).



- Was den Dauerablauf des Alltags betrifft, so basiert hier das Zusammenleben auf einem ganz trivialen Mechanismus, der der praktischen Vernunft geschuldet ist, nämlich der Gewohnheit. Natürlich bewegen wir uns hier innerhalb hochkomplexer Gemengelagen und Alltagsarrangements, in den unterschiedlichsten Situationen und Räumen, in netzwerkbasierten Clustern und zugleich oft auch noch in mediengestützten virtuellen Welten. Das Ergebnis sind verschachtelte Wirklichkeiten, die teils lokal verankert sind, teils eher den Charakter heterotoper Räume annehmen, teils wie zusammengebastelt erscheinen (Bricolage), teils in hybriden Clustern aufgehen und teils bloß noch in virtuellen Diskursräumen bestehen. Und es ist klar, dass die hier erreichte »Inklusion« dank der praktischen Vernunft (»leben und leben lassen«) nichts als ein Arrangement darstellt – freilich ein Arrangement, in dem alles aufgeht, was gerade den Fußabdruck ausmacht. *Diese alltäglich gelebte, informelle Form der Inklusion* basiert auf »stillgestellten«, beiseitegeschobenen Problemen, Konflikten und Ungleichheiten. Das »Beiseiteschieben« legitimiert sich durch eine erfolgreiche Praxis (»Autopoiesis«). Oft werden dazu sogar eigene Regeln etabliert, sogar ganze Drehbücher (»lokale Kulturen«), die freilich in stark durchorganisierten Gesellschaften wie Deutschland allmählich zurückgegangen sind (Chargesheimer/Böll 1958). Mobilität und Diversität wurden und werden (Bukow 2012) hier jedenfalls nicht diskutiert, sondern zweckrational situativ praktiziert. Schwierig wird es erst, wenn sich die Gesellschaft segregiert, das Zusammenspiel von Mobilität und Diversität nur noch punktuell ist.
- Was die ausdifferenzierten speziellen Kontexte betrifft, so spielen hier die Effekte von Mobilität und Diversität eine jeweils unterschiedliche Rolle.

Dort werden sie nicht gelebt, sondern in je spezifischer Weise zu einem Objekt, vereinfacht formuliert

- in den Institutionen bzw. gesellschaftlichen Systemen zum Gegenstand von Verwaltung bzw. in der Bildung zum Bildungsinhalt oder in der Firma zu einem Produktionskriterium,
- in der Zivilgesellschaft, sei es in der Bürgerinitiative oder in politischen Debatten, zur Ressource für Motive und Ideen,
- in der Lebenswelt zum Anlass für identifikatorische Gemeinschaftsbildungen, sei es in der Familie, am Stammtisch oder im Verein.

Für die Routinen in diesen drei Kontexten gewinnen danach die Effekte von Mobilität und Diversität eine je spezifische, gegenständliche Bedeutung. Nehmen wir aus jedem Kontext ein Beispiel: Ein Bildungssystem muss sich ggf. damit auseinandersetzen, wie mit der zunehmenden Diversität der Schülerpopulation umzugehen ist, eine Bürgerinitiative, wie sie die vielfältigen Erfahrungen der Mitglieder vernünftig unter einen Hut bringt, eine lebensweltliche Gemeinschaft, wie sie Verlässlichkeit durch identifikatorische Identitäten herstellen kann. In diesen drei Kontexten geht es also nicht darum, generell »Inklusion« in einem irgendwie »gemeinschaftlichen« Sinn zu leben, sondern Inklusion vor dem Hintergrund zunehmender Mobilität und Diversität nach Maßgabe zweckrationaler Überlegungen kontextspezifisch zu sichern. In jedem der Kontexte haben sich dabei unterschiedliche Wege eingeschliften. Deshalb haben wir an anderer Stelle von einer Grammatik des urbanen Zusammenlebens (Bukow 2010) gesprochen. Man kann deshalb nicht Integrationsstrategien, so nützlich sie im lebensweltlichen Zusammenhang in der familialen Gemeinschaft oder im Verein sein mögen, im Kontext formaler Systeme wie dem Bildungssystem oder einem Konzern nutzen, weil hier eine ganz andere Logik gilt.

Der Zusammenhalt der Stadtgesellschaft wird demnach durch so etwas wie eine Arbeitsteilung zwischen den alltäglichen Routinen einerseits und den kontextspezifischen Routinen und der dadurch jeweils gesicherten unterschiedlichen Relevanz der Effekte von Diversität und Mobilität andererseits gesichert. Die oben skizzierte unterschiedliche Relevanz versetzt offenbar die Stadtgesellschaften in eine Situation, in der sie der wachsenden Mobilität und Diversität nicht nur standhalten, sondern sie auch zweckrational inkludieren können. Diese Fähigkeit kann man durchaus als eine urbane Kompetenz bezeichnen – eine Kompetenz, die sich zunehmend weltweit bewährt. Das bedeutet aber selbstverständlich nicht, dass dies ohne Probleme, Konflikte und Verwerfungen abgeht. Schon die Geschichte der europäischen Stadt belegt das. Auch die gewissermaßen als Korrektiv vor ca. zweihundert Jahren »erfundene« Zivilgesellschaft belegt die Konflikt- und Problemhaltigkeit dieser gesellschaftlichen Konstruktion.

Probleme entstehen zum einen, weil die *soziale Grammatik des urbanen Zusammenlebens* eine sehr grobmaschige Konstruktion ist und auch sein muss, um die vielfältigen Interferenzen und sozialen, kulturellen, religiösen, genderspezifischen und anderen Spannungen aushalten zu können. Sie entstehen aber vor allem auch deshalb, weil die europäischen Stadtgesellschaften sich dieser Kompetenzen häufig gar nicht bewusst sind und sich in ihrer oft skeptischen bis ablehnenden Haltung gegenüber Mobilität und Diversität in- folgedessen selbst im Wege stehen. Das kann man beispielhaft an der oben schon zitierten Einschätzung gegenüber der Einwanderung aus Südosteuropa erneut beobachten. *Das Hauptproblem ist nach wie vor, dass Mobilität und Diversität – systemtheoretisch formuliert – als Teil einer gefährdenden Umwelt, statt als ein immanenter Bestandteil der eigenen Wirklichkeitskonstruktion betrachtet werden.*

4. WENN DIE WIRKLICHKEIT DER »VIELEN ALS VIELEN« UND DAS RECHT AUF »DOING DIFFERENCE« NICHT MEHR ZU ÜBERSEHEN SIND

In den einwanderungsorientierten Städten wie Toronto wurde dieses Hauptproblem schrittweise gelöst. Schon lange gibt es in diesen Städten keinen Zweifel mehr daran, eine Stadt der Mobilität und Vielfalt zu sein. Gleichwohl hat es aber selbst dort lange gedauert, bis man sich von dem überkommenen Schmelztiegelmodell und der damit verbundenen Integrationspolitik zugunsten einer Diversitätspolitik verabschiedet hat. Heute, angesichts der neuen Mobilität und auch der über die neuen Medien vermittelten neuen Diversität stellt sich heraus, wie richtig das war.

Bei uns hat diese »post-integrative«⁸ Debatte gerade erst begonnen. Bei uns ist man noch dem Schmelztiegelkonzept gefolgt, als man es in vielen anderen Ländern längst verabschiedet hatte. Erst jetzt beginnt man sich in Städten wie Frankfurt oder Berlin zur Vielfalt zu bekennen. Die Unterschiede in der Entwicklung zwischen dem erwähnten Toronto und Städten wie Berlin oder Frankfurt haben nichts mit der Einwanderung als solcher zu tun; die Einwanderungsdynamik ist in all diesen Städten vergleichbar. Die Unterschiede haben vor allem damit zu tun, dass eine Stadt wie Toronto sich als Stadtgesellschaft sehr viel autonomer bewegen kann als deutsche Städte, die sich gerade im Blick auf die Mobilitäts- und Diversitätsaffekte sehr obrigkeitshörig gegeben, als kleine Nationalstaaten betrachtet haben und sogar ihre Integrationskonzepte fast immer bis in die Formulierungen hinein auf nationalstaatliche Vorgaben

8 | Im Grunde ist es eine post-koloniale Debatte, insofern eingewanderten Minderheiten allmählich das Recht auf volle Mitgliedschaft in der Gesellschaft zugestanden wird.

hin orientierten. Heute, wo die Wirklichkeit der »Vielen als Vielen« und das Recht auf »Doing Difference« nicht mehr zu übersehen sind, erinnern sich die Städte zunehmend an ihre eigenen Kompetenzen. So wird in einer Broschüre des Berliner Senats sehr plastisch formuliert: »Stadt ist Migration« (Berliner Senat für Integration und Migration 2011).

Ganz offensichtlich besteht in den Stadtgesellschaften hier ein massiver Nachholbedarf. Es reicht aber nicht aus, in eine Zeit zurückzugehen, in der man noch Einwanderung und die damit verbundenen Veränderungen im Alltag eher akzeptierte. Die Bedingungen haben sich dank der dritten Globalisierung und dem technologischen Wandel so weit verändert, dass das urbane Zusammenleben auf der Basis der bewährten urbanen Grammatik weitgehend neu modelliert werden muss. Vor dem Hintergrund der bewährten *urbanen Grammatik* kommt es darauf an,

- erstens allen Bevölkerungsgruppen (den Vielen als Vielen) die Möglichkeit zur Selbstvergewisserung in lokaler, sozialer, kultureller und religiöser Hinsicht einzuräumen und sie hier zu einem identitätsfördernden Engagement zu motivieren,
- zweitens die gesellschaftlichen Institutionen für alle zu öffnen, was von der Kommune verlangt, sich aktiv auf die sich wandelnde Wirklichkeit, auf den »Fußabdruck globalgesellschaftlicher Wirklichkeit« einzustellen (sich neu einzustellen: »Akkommodation«),
- drittens die verschiedenen Bevölkerungsgruppen in jedem zivilgesellschaftlichen Engagement zu unterstützen, um sicher zu stellen, dass alle Gruppen in der Öffentlichkeit präsent und wachsam sind.

Aber die Bedingungen haben sich beträchtlich verändert. Vieles muss neu modelliert und in den Kontext einer integrativen Stadtentwicklung neu eingepasst werden. So ist es nicht nur wichtig, das Verhältnis zur Mobilität und Diversität insgesamt neu zu ordnen. Das bedeutet,

- sich grundsätzlich um mehr Gerechtigkeit zu bemühen, auch die Diskriminierung, Marginalisierung und Prekarisierung der türkischen Bevölkerungsgruppen zu beseitigen und sie als Bürgerinnen und Bürger sprachlich, religiös usw. gleich zu stellen, statt sie weiter unter »Integrationsdruck« zu stellen und dann gegen neue Einwanderergruppierungen auszuspielen,
- der zunehmenden intersektionellen Aufsplitterung des urbanen Raumes (in sozialer, geschlechtsspezifischer, kultureller, religiöser usw. Hinsicht) entgegen zu treten und die damit verknüpften Exklusions- und Segregationstendenzen zugunsten inklusiver Räume anzugehen und sie so zu gestalten, dass die Mobilitäts- und Diversitätseffekte im Sinn einer verdichte-

- ten Wirklichkeit unmittelbar erlebbar und erfahrbar werden und damit zu einem festen Bestand innerhalb der Routinen des Alltags werden,
- durch eine Institutionalisierung von Instanzen wie »Office of Equity«, »Diversity and Human Rights« durch eine Neuformulierung des Selbstverständnisses der Stadtgesellschaft als einer »Inclusive City« und durch eine auf konsequente Mischung abzielende, faire und nachhaltige Entwicklungspolitik die Stadtgesellschaft zu mobilisieren.

Es ist sicherlich noch ein weiter Weg, bis die Stadtgesellschaften diesen Nachholbedarf bewältigt haben, zumal es noch immer sehr schwer fällt, Mobilität und Diversität als intrinsische Eigenschaften der Gesellschaft zu akzeptieren. Es ist kein Zufall, wenn hier immer wieder auf den Umgang mit der aktuellen Einwanderung aus Südosteuropa verwiesen wurde. Dies Beispiel ist gut geeignet, um zu demonstrieren, was es heißt, die in den Stadtgesellschaften im Umgang mit Mobilität und Diversität historisch entwickelte Zweckrationalität, also die Bereitschaft, sein Handeln nach Zweck, Mittel und Nebenfolgen zu orientieren, immer wieder neu zu modellieren. In diesem Fall könnte man dabei an das Settlement-Konzept des UHNCR anknüpfend eine »New-Urban-Settlement-Strategie« formulieren, die freilich nicht mehr ausschließlich an den Einwanderer, sondern, wie in der HABITAT-Debatte, an die Stadtgesellschaft insgesamt adressiert ist.

5. WIE EINE NEUE MOBILITÄTS- UND DIVERSITÄTSSTRATEGIE IN STADTGESELLSCHAFTEN AUSSEHEN KÖNNTE

a) Worum es bei einer neuen Mobilitätsstrategie geht

Für fast alle Menschen ist Mobilität in irgendeiner Weise zum Normalfall geworden. Menschen arbeiten und leben nicht mehr auf Dauer an einem Ort, wechseln oft den Arbeits- und Wohnort, pendeln; und die nächste Generation lebt schon wieder woanders und geht ganz anderen Beschäftigungsformen nach. Deshalb kommt es darauf an, die Stadtgesellschaft für alle Bevölkerungsgruppen, welcher Herkunft und welcher Verweildauer auch immer, zu öffnen und sie als ihre Bürgerinnen bzw. Bürger ernst zu nehmen. Das Zusammenleben gelingt nur, wenn dies in allen Lebensbereichen, im Hinblick auf Arbeiten, Wohnen, Bildung, Religion, Kultur, soziale Sicherheit und Gesundheit gelingt.

Je mobiler die Menschen werden, umso häufig kommt es vor, dass sie ungleiche Chancen haben. Sie bringen einfach sehr unterschiedliches Wissen mit, sind unterschiedlich informiert, sind nicht immer ausreichend kundig oder sind unpassend ausgebildet. Oft verfügen sie über sehr unterschiedliche

Ressourcen, die sie an einer angemessenen Beschäftigungs- und Lebensweise hindern. Die Kommune ist hier aufgefordert, im Interesse eines erfolgreichen Zusammenlebens für ein Höchstmaß an Fairness und Chancengleichheit zu sorgen. Das bedeutet, dass man z.B. Menschen, die gerade erst in die Stadt gekommen sind, gezielt mit ihnen verständlichen Informationen versorgt, während man andere Gruppen, die ggf. traditionell über exzellente Zugänge beispielsweise zum Wohnungs- oder Arbeitsmarkt verfügen, in ihrer gesellschaftlichen Verantwortung in die Pflicht nimmt. Oder, um ein ganz anderes Beispiel zu nehmen, es bedeutet auch, dass man kulturelle Aktivitäten von Einwanderer-Communitys genauso fördert wie lange etablierte Bürgerzentren oder dass man Vertretungen der unterschiedlichen Religionsgemeinschaften gleichermaßen unterstützt.

b) Worum es bei einer neuen Diversitätstrategie geht

Die neue Vielfalt ist aus ganz unterschiedlichen Zusammenhängen heraus entstanden und betrifft ganz verschiedene Bereiche. Zunächst ging es um die Bereiche Disability und Gender. Später kam mit der Einwanderung das Thema Kultur hinzu. Heute wissen wir, dass es auch um sprachliche, religiöse und soziale Unterschiedlichkeit geht. Unterdessen haben sich die urbanen Lebensstile so weit verändert, dass sich auch die unterschiedlichsten Vermischungen von Unterschiedlichkeit entwickelt haben, sodass manche Wissenschaftler schon von »Supervielfalt« sprechen.

Es ist klar, dass es schwer ist, gesellschaftspolitisch mit dieser Entwicklung Schritt zu halten. In einigen Teilbereichen ist das zu einem Teil schon gelungen, wie die langanhaltende Debatte über Gendergerechtigkeit zeigt. Auf jeden Fall haben sich die entsprechenden Debatten zunächst weitgehend getrennt voneinander entwickelt und sind auch kommunalpolitisch entsprechend unterschiedlich unterstützt worden. Unterdessen haben sich die Teilbereiche angenähert und vermischt. Soziale Themen, Gendergerechtigkeit, kulturelle Orientierungen usw. werden gleichzeitig bedeutsam. Deshalb muss der Kommune daran gelegen sein, »unterschiedlichkeitssensibel« zu werden. Es kommt einerseits darauf an, die Menschen in ihrer Unterschiedlichkeit zu akzeptieren, sie gegebenenfalls auch darin zu bestärken und andererseits, sie vor Diskriminierung oder Ausgrenzung zu schützen.

LITERATUR

- Berliner Senat für Integration und Migration (Hg.) 2011: Stadt ist Migration. Die Berliner Route der Migration – Grundlagen, Kommentare, Skizzen, Berlin.
- Bukow, Wolf-Dietrich 2010: Urbanes Zusammenleben. Zum Umgang mit Migration und Mobilität in europäischen Stadtgesellschaften, 1. Aufl., Wiesbaden.
- Bukow, Wolf-Dietrich 2011: »Kommunen als Orte der Diversität«, in: Bettina Gruber/Daniela Rippisch (Hg.): Jahrbuch Friedenskultur 2011, Klagenfurt, 105-115.
- Bukow, Wolf-Dietrich 2012: »Multikulturalität in der Stadtgesellschaft«, in: Frank Eckardt (Hg.): Handbuch Stadtsoziologie, Wiesbaden, 527-550.
- Bukow, Wolf-Dietrich 2013: »Mobilität und Vielfalt als gesellschaftliche Herausforderung«, in: Enzyklopädie Erziehungswissenschaft Online (EEO), Fachgebiet Interkulturelle Bildung, hg. von H.-J. Roth u. Ch. Anastasopoulos, Weinheim/München (www.erzwissonline.de DOI 10.3262).
- Chargesheimer (Carl-Heinz Hagesheimer)/Böll, Heinrich 1958: Unter Krahnenbäumen. Bilder aus einer Straße von Chargesheimer mit einem Text von Heinrich Böll, Köln.
- Colantonio, Andrea/Burdett, Richard/Rode, Philipp 2013: Transforming urban economies. Policy lessons from European and Asian cities, Hampshire.
- Eckardt, Frank/Eade, John 2011: The ethnically diverse city, Berlin.
- Dika, Antonia/Jeitler, Barbara/Krasny, Elke/Sirbegovic, Amila (Hg.) 2011: Balkanmeile. Ottakringer Straße. 24 Stunden. Ein Reiseführer aus Wien. Lokale Identitäten und globale Transformationsprozesse, Wien.
- Heide, Angela/Krasny, Elke (Hg.) 2010: Aufbruch in die Nähe. Wien Lerchenfelder Straße, Wien.
- Lefebvre, Henri 1968: Le Droit à la ville, Paris.
- Nassehi, Armin 1999: »Inklusion, Exklusion – Integration, Desintegration. Die Theorie funktionaler Differenzierung und die Desintegrationsthese«, in: Ders.: Differenzierungsfolgen. Beiträge zur Soziologie der Moderne, Opfaden u.a., 105-131.
- Pries, Ludger 2010: Transnationalisierung. Theorie und Empirie grenzüberschreitender Vergesellschaftung. 1. Aufl., Wiesbaden.
- Pries, Ludger 2013: Zusammenhalt durch Vielfalt? Bindungskräfte der Vergesellschaftung im 21. Jahrhundert, Wiesbaden.
- Schmidt, Klaus 2007: Sie bauten die ersten Tempel. Das rätselhafte Heiligtum der Steinzeitjäger. Die archäologische Entdeckung am Göbekli Tepe, 3. Aufl., München.
- Virno, Paolo 2005: Grammatik der Multitude. Untersuchungen zu gegenwärtigen Lebensformen, 1. Aufl., Berlin.

Weber, Max 1922a: *Wirtschaft und Gesellschaft*. Erster Teil: *Die Wirtschaft und die gesellschaftlichen Ordnungen und Mächte I. Grundriß der Verstehenden Soziologie*, Berlin.

Weber, Max 1922b: *Wirtschaft und Gesellschaft* Zweiter Teil: *Typen der Vergemeinschaftung und Vergesellschaftung II. Grundriß der Verstehenden Soziologie*, Berlin.