

Jens Bisky

31. August 2018

Begrüßung

Großstädter sind coole Leute. Geistesgegenwärtig, anpassungsstark, nicht so leicht zu beeindrucken. Wer die Texte mancher Stadtsoziologen und Feuilletonisten liest, die sich in Moloch, Metropole, Großstadtdschungel verliebt haben, fühlt sich schnell wie ein Landei und kommt aus dem Staunen kaum wieder heraus. Ihm erscheinen Großstädter dann wie Extremsportler, die durch tägliches Survival-Training im städtischen Treiben die außergewöhnlichen Belastungen des Stadtlebens meistern können, sie gleichen in den Beschreibungen Heroen des modernen, rastlosen Daseins. Auf ständig wechselnde, viel zu viele Reize reagieren sie rein verstandesmäßig und mit robuster Indifferenz. Hetzerei und Hektik machen ihnen wenig aus. Im Gegenteil, sie lieben das Tempo, suchen selbst zur Erholung den Geschwindigkeitsrausch, das Stakkato rasch aufeinander folgender Eindrücke: *atemlos durch die Nacht*. Sie sind es gewohnt, sich zügig auf neue Situationen einzustellen, in verschiedenen Rollen virtuos zu agieren. Sie scheuen unerwartete Begegnungen nicht, treffen ständig neue Leute. Sie sind wendig. Zu Welt und Menschen halten sie Halbdistanz. Sie haben keine Zeit, sie haben etwas vor. Sie setzen Trends, sie entfalten Kreativität, sie sind der Zeit eine Nasenlänge voraus, kurz: sie pflegen einen urbanen Lebensstil, der keine Überforderung kennt, weil er darin besteht, die Überbietung des Gewohnten zu kultivieren und die Stadt als Kulisse der Selbstverwirklichung zu nutzen.

Aber das ist nur ein winziger Teil der Wahrheit. Großstädter sind oft auch geplagte Hanseln. Stadtluft macht krank, und das nicht nur der Schadstoffe wegen. Der Dauerstress in den Menschenzusammenballungen verlangt Körper und Seele einiges ab, oft mehr als gut für sie ist. Die Wahrscheinlichkeit, an Depression oder Schizophrenie zu erkranken, ist hoch, der natürliche Lebensrhythmus gestört. Lärm und Krach nähren Gereiztheit. Man hat täglich lange Strecken vor sich und muss schauen, wie man an anderen vorbeikommt, sich seinen Weg durch Mengen bahnt. Einer blockiert immer die Treppe und glotzt auf das Smartphone in seiner Hand. Man wartet auf Busse und Bahnen, steht im Stau. Man wartet an der Ampel, von hinten knallt ein Rollkoffer in die Hacken, gefolgt von dem Ruf: „Können Sie nicht aufpassen“. Die große Stadt schafft sich ihre Neurotiker.

Zu all dem kommen Sorgen, die von Jahr zu Jahr größer werden, seit die Städte im Lande eine Renaissance erleben und immer mehr Menschen in Frankfurt, Hamburg, München,

Stuttgart oder Berlin leben wollen. Während abgehängte Regionen schrumpfen, wird es hier voller und teurer. Miet- und Kaufpreise steigen unaufhörlich. Es gibt nicht genug Wohnungen, es gibt nicht die richtigen und es gibt zu wenig preiswerte, bezahlbare. Die Furcht, verdrängt zu werden, verbittert mehr als Verkehrslärm, Gedränge, Luftverschmutzung. Gentrifizierung sei eine Form des Krieges, nur leise, hat vor kurzem ein Mieter gesagt. Was hilft da die Urbanität, die Stadtplaner, Künstler, Bürgerinitiativen nahezu unisono beschwören? Und welche wäre der Lage angemessen? Die coole Inszenierung von Hippness? Das alte, selten verwirklichte Ideal des Stadtbürgers? Das des Machers, der die Stadt als Maschine begreift, die man von Zeit zu Zeit von Neuem zum Laufen bringen muss?

Die Schwächen der großen Städte sind untrennbar mit ihren Stärken verbunden. Stundenlang ließen sich Vor- und Nachteile des großstädtischen Lebens abwägen: das Plus der Anonymität und der Fluch der Einsamkeit, die Vielfalt der Bewohner und die Schwierigkeit, ihre Konflikte zu lösen, die hohe Mobilität und der alltägliche Verkehrsinfarkt. Über all das ist in den vergangenen 150 Jahren reichlich gestritten worden. Viel älter sind die modernen Großstädte nicht; soziale Gebilde, die aufgrund ihrer wirtschaftlichen Kraft Hunderttausende anziehen, deren Alltag von technischen Apparaturen zur Wasser- und Energieversorgung bestimmt wird, von unsichtbaren Netzen im Untergrund, ihren Lebensadern, und von ihrem Knochengerüst aus Schienen und Straßen.

Die heroisierende Beschreibung des urbanen Menschentypus hatte anfangs polemische Funktion. Sie diente um 1900 der Verteidigung gegen großstadtfeindliche Kulturkritiker, die von Nervosität bis Dekadenz, von Sittenverfall bis zu sozialdemokratischen Umtrieben das Schlimmste befürchteten, weil Massen von Menschen ohne persönliche Bindung an die Obrigkeit und die Scholle zusammenlebten und schnell klar wurde, dass diese Massen schwer zu lenken waren. Unübersichtlich die damals explodierenden Städte, unkontrollierbar ihre Bewohner, gefährlich die Lage.

Dagegen haben Stadtfreunde mit den Freiheitsgewinnen argumentiert, die der Einzelne im Moloch genießt, mit dem größeren Gesichtskreis, mit dem Zugewinn an Möglichkeiten individueller Lebensgestaltung. Die Debatte ist heute wohl nur noch von historischem Interesse, existiert doch das Gegenbild, das beschauliche Land und die gemütliche Kleinstadt nicht mehr so, wie sie damals beschworen wurden. Dank der technischen Fortschritte kann wer will auch in der Hütte am Waldesrand jederzeit eine Flut wechselnder Eindrücke und Kontakte genießen. Die Landwirtschaft ist längst

industrialisiert. Da bieten die großen Städte den Tieren vielfach bessere Lebensbedingungen. Die Vögel zwitschern etwas lauter, manche imitieren Klingeltöne, aber man findet inzwischen mehr Vogelarten in den Metropolen als in ländlichen, intensiv genutzten Regionen. Die Lebensstile aller haben sich urbanisiert und einander angeglichen.

Heute feiern Reklame, Filme, Pop den coolen, urbanen Lebensstil: Skyline in der Dämmerung, ein Blick von der Rooftop-Bar hinunter auf lockende Lichter, schräge Typen neben ausgestellter Eleganz, ein Leben voller Musik, Sport, heiterster Selbstverwirklichung, ein Rhythmus, dem sich keiner entziehen kann. So oder so ähnlich werden Sneaker, Drinks, Kaffee, Immobilienprojekte, öffentliche Verkehrsmittel und vieles mehr beworben. Das Actionkino zeigt, wie schön Riesenstädte sind, wenn man sie als Rennstrecke nutzt. Ich bin süchtig nach solchen Bildern und habe doch den Verdacht, dass die Großstädte, die ich näher kenne, die coole Urbanität zwar in der Auslage, aber nur selten im Angebot haben. Sie wären nicht vollständig ohne das Versprechen eines aufregenden, intensiven Daseins, aber irgendwann ist die Nacht vorüber und dann sind sie laut, voll, schmutzig, niederdrückend. Neben die Metropolen-Glamour-Serie „Sex and the City“ würde ich immer gern das Buch „Stress and the City“ legen. Darin schildert der Psychiater Mazda Adli, was im urbanen Alltag krank macht und was dagegen getan werden kann.

Zur Urbanität gehören eben nicht allein Coolness und Stress. Sie wäre nichts ohne Pfiffigkeit. Im unübersichtlichen Durcheinander schaffen die Menschen sich ihre Routinen, Bezirke der Überschaubarkeit. Auf ihrem persönlichen Stadtplan ist die unmittelbare Nachbarschaft das Zentrum. Quartier, Viertel, Kiez sind die City des eigenen Daseins, während man sich in anderen Gegenden der Stadt wie ein Tourist bewegt. Man freut sich, in der Kneipe der Wahl immer dieselben Leute zu sehen, Wein und Käse kauft man bei einer sorgfältig ausgewählten Vertrauensperson. Man sucht die grünen Idyllen. Der Verkehr lebt wesentlich von dem Bedürfnis, die Steinmassen und Asphaltstraßen hinter sich zu lassen, hinauszukommen. Wer die Möglichkeit hat, gärtner oder füllt den Balkon mit Gewächsen aus aller Welt.

Der urbane Alltag ist voller kleiner Fluchten, voller Exotik, die nicht sieht, wer sich mit radikalen Ansichten oder steilen Thesen nähert. Öfter als vermutet zeigt er kleinstädtische, manchmal fast dörfliche Szenen. Die Jungen sitzen neben einem Kiosk beieinander, Ältere auf Bänken, drei Mütter plaudern, über ihre Kinderwagen gebeugt – und wer nur diesen Ausschnitt sähe, würde nicht ahnen, dass gleich nebenan eine

vielbefahrene Hauptstraße verläuft. Neben dem Geschick, sich seine kleine Welt einzurichten oder genauer: zusammenzusammeln, behauptet sich hartnäckig das Bedürfnis nach Gemeinschaftserlebnissen in großen Gruppen. Ob Public Viewing, Theaterbesuch oder Museumsnächte: Feste, auf denen die Menge sich mit sich selbst imponiert, wollen gefeiert werden.

Die öffentliche Diskussion bestimmen Sozialstatistik, Problemreportagen und Stichworte wie Urbanität oder Mischung. Nichts davon ist verächtlich, solange man nicht vergisst, dass die unglaubliche Verschiedenheit urbaner Lebensstile dabei zu kurz kommt. Man muss sich wohl damit abfinden, nie die gesamte Stadt überschauen zu können, sie immer nur fragmentarisch, in Bruchstücken, Ausschnitten zu kennen. Und selbst wenn eine Fee uns die Hand auf die Stirn legen würde und wir vor unserem inneren Auge das komplette Bild plötzlich vor uns sähen, mit Straßen, Häusern, Schornsteinen, Büros, Kneipen, Stadien, Schulen, Parkhäusern, Bahnhöfen, hätten wir das Wesentliche nicht gesehen. Stadt wird jeden Tag neu gemacht, einen Status Quo gibt es nicht. Gewiss, Städte lassen sich als Verkehrsproblem betrachten und berechnen. Stundenlang ließe sich über Architektur streiten, die zeittypische Mischung aus Wurstigkeit im Detail und angeberischen Gesten, die Masse des Durchschnittlichen, die Menge des Scheußlichen und die wenigen gelungenen Beispiele. Die Städte haben gelernt, mit all dem umzugehen.

Schon deshalb scheint mir Zurückhaltung angebracht. Es führt nicht weit, die eigene Ansicht zu verabsolutieren, zu glauben, man besäße ein Wahrheitsmonopol, den Durchblick. Es ist keine gute Idee, auf die eigenen Marketing-Floskeln hereinzufallen. In den vergangenen Jahrzehnten hat es am Willen, alles neu zu erfinden, nicht gefehlt. Die Ergebnisse sind zu besichtigen: die autogerechte Stadt gefällt vor allem Automobilen, die Großsiedlungen sind zu homogen und funktionieren daher als soziale Räume schlecht. Versuche zur strikten Entmischung von Wohnen, Arbeiten, Verkehr, Freizeit haben Leerstellen und Ödnis hinterlassen. Je stärker man bestrebt war, Städte wie rationale Fabriken zu planen, die am Ende zufriedene Bewohner und Urbanität ausspucken, desto dysfunktionaler die entstandenen Gebilde, desto absurder die nicht beabsichtigten Nebenfolgen. Seit den Achtzigerjahren entwickelte sich eine starke Gegenbewegung für behutsame Stadterneuerung, für die Anknüpfung an Älteres, für die Rekonstruktion von Baudenkmalern und Straßenzügen, für die Belebung der Innenstädte. Die coole Urbanität gehörte in gewisser Weise dazu, trotz manchen Streits im Detail. Sie war die Schauseite der gut gemischten, revitalisierten Stadt, sie war eine erfolgreiche und sympathische Inszenierung der jungen akademischen Milieus, die

Techno, Post-Punk, Kunstmarktmoden, Pop-Literatur, Weltläufigkeit, Toleranz, ein unstillbares Distinktionsbedürfnis und manches mehr zu einem neuen Habitus konsumistischer Bürgerlichkeit verschmolzen. Die Herablassung gegenüber Großsiedlungen wie Reihenhäusern, gegenüber dem Klein-Klein der Kommunalpolitik gehörte zum guten Ton. Wie voraussetzungsreich Wohnungsbau und die Instandhaltung der Infrastruktur sind, geriet in den Hintergrund. Die Stadt galt vor allem als Bühne. Das war wichtig und es ganz zu verwerfen, wäre ein Rückschritt. Aber zum Leitbild taugt es wenig. Es wird neue Großsiedlungen geben müssen, auch neue Straßen. Die Frage ist nur, ob sich dabei die Fehler der Vergangenheit vermeiden lassen.

Experten haben unsere Zeit zum „Jahrhundert der Städte“ ausgerufen. Die Prognosen klingen für Deutschland weniger dramatisch als für Asien oder Südamerika, aber entspannte Zeiten verheißen sie nicht. Wahrscheinlich werde ich es noch erleben, dass Frankfurt 800 000 Einwohner zählt, vielleicht auch, dass in Berlin wieder so viele Menschen wohnen wie 1930. Der Erfolg bringt Wachstumsstress mit sich und damit wächst auch der Druck, rasch zu handeln, Ergebnisse sofort vorzuweisen. Dafür gibt es gute Gründe. Wer täglich drei Stunden im Stau steht, will das nicht noch weitere zehn Jahre tun. Wer eine Wohnung sucht, braucht sie jetzt. Die Städte zu schonen, weil ihre Schönheit wie ihre Funktionsfähigkeit davon abhängen, heißt nicht, sich Zeit zu lassen. Im Gegenteil: urbane Projektemacherei wäre voranzutreiben und zu fördern. Es tut Städten gut, wenn sie vielgestaltiger, komplexer werden, auch wenn nicht jeder Stadtteil dann wie ein Szenebezirk aussieht. Ersparen sollte man ihnen falsche Versprechen, Machbarkeitsfantasien und den Irrglauben, man könne alles sofort neu und strahlender machen.

Alles in großen sozialen Gebilden braucht Zeit, auf den kurzen Prozess setzen Diktatoren, Stadtfreunde auf Variationen, punktuelle Eingriffe, Perspektivenwechsel. Konflikte – wie etwa der unversöhnliche zwischen Auto- und Radfahrern – werden nicht befriedet, wenn man nur eine Seite sieht. Aber sie lassen sich mit einer Reihe kleiner Maßnahmen entschärfen. Die ernstesten Probleme großer Städte müssen täglich bearbeitet werden, gerade weil sie nicht abschließend gelöst werden können.

Wem am sozialen Frieden liegt, der mag hoffen, dass der Wohnungsmarkt sich bald entspannt. Doch eben das ist unwahrscheinlich. Zwischen dem jährlichen Zuzug und den fertiggestellten Wohnungen besteht ein eklatantes Missverhältnis. Was gebaut wird, ist für eine beachtliche Gruppe – für einfache städtische Angestellte, Kita-Erzieherinnen, die Tausenden des neuen Dienstleistungsproletariats – zu teuer. Und wo sollen die Bezieher

schmalen Renten altersgerechte Behausungen finden? Regelungen wie die Mietpreisbremse mögen hier und da Luft zum Atemholen verschaffen, aber ohne kommunalen Wohnungsbau im großen Stil wird es nicht gehen. Ehrlicherweise muss man dazu sagen, dass dieser in der Vergangenheit besonders korruptions- und skandalanfällig war –und dass er, vernünftig betrieben, enorm viel kostet.

Die Weimarer Republik hat den Eigentümern, die dank Inflation ihre Schulden los waren, eine Hauszinssteuer auferlegt und davon die Siedlungen gebaut, die heute zum Teil Weltkulturerbe sind. Dennoch sind auch damals weniger Wohnungen entstanden als geplant und die wirklich Armen hatten vom kühnen Programm wenig. Sie kennen die Verästelungen des Themas. Ehrlichkeit wäre auf einem Gebiet wie diesem, das existenziell verunsichert, geboten. Leute, die sich auf eine Wohnungsbesichtigung vorbereiten wie auf eine Casting-Show, die jeden Vermieterbrief fürchten, ist mit der Versicherung, wir nehmen hier zwei Prozent weg, untersagen das, legen dort ein paar hundert Euro drauf, dann wird das schon, wenig geholfen. Sie fühlen sich verschaukelt, nicht ernst genommen. Rasche Lösungen wird es schon deshalb nicht geben, weil die meisten großen Kommunen die Fachleute, das Personal für solche Megaaufgaben gar nicht haben. Wer die Städte schonen will, indem er sie vernünftig weiterentwickelt, müsste wohl mit einer Reorganisation der Kommunalverwaltungen und kommunalen Betriebe beginnen, vom Bauamt über die Schulen bis zur Jugendfürsorge. Auch das kostet Zeit und Geld. Der öffentliche Dienst ist in Deutschland ein Vorreiter der Flexibilisierung und Privatisierung gewesen. Obwohl der Zeitgeist gern und oft, ohne sich etwas dabei zudenken, auf den sogenannten „Neoliberalismus“ schimpft, bin ich mir nicht sicher, ob ein Programm zu Ausbau der öffentlichen Verwaltungen dauerhaft Mehrheiten fände. Den Großstädten könnte es gut bekommen. In ihnen werden Milliarden verdient, stehen mächtige Interessenblöcke einander und der Mehrzahl der kleinen Leute gegenüber, deren Interesse es ist, nicht zerrieben, nicht an den Rand gedrängt zu werden.

Glücklicherweise ist heute, so wie einst die autogerechte Stadt Mode war, die gemischte Stadt angesagt. Aber was genau ist damit gemeint? Dass Schulen und Restaurants in Wohnvierteln Platz finden, gewiss. Und darüber hinaus? Ein klassisches Beispiel für die Mischung der Milieus war das –idealisierte – Pariser Mietshaus, wo im ersten Stock die gutbürgerliche Familie, zwei Geschosse darüber der junge Arbeiter mit Frau und Kindern und unterm Dach der arme Poet wohnte. Von den berüchtigten Mietskasernen erhoffte man sich Ähnliches. Warum sollte nicht der Professor aus der Beletage im Vorder- dem Sohn des Tischlers aus dem Hinterhaus was beibringen, Manieren oder Bildungsstreben.

Es gibt solche Verhältnisse ab und an noch, aber gerade in neu gebauten Mietshäusern sind sie selten. Eher wohnen dort Mittelschichtsangehörige verschiedener Herkunft zusammen als Familien mit krassen Status-Unterschieden. Schaut man sich die Eigentümerstruktur etwa im Handel an, bekommt die Formel von der Mischung etwas arg Fiktives. Ketten und Konzerne bestimmen den Markt. Wo sich unabhängige Läden halten, etwa im Buchhandel, haben sie ebenso hart zu kämpfen wie die meisten Gastronomen oder Clubbetreiber, ohne die Straßen schnell trostlos wirken oder wie Verlängerungen der Shopping Malls. Selbstverständlich haben auch diese ihren Platz in der urbanen Landschaft, aber mit ihnen allein wäre es öde.

Der wichtigste und mächtigste Statthalter der Mischung gegen Monokultur ist die Kommune mit ihren öffentlichen Einrichtungen und öffentlichen Räumen. Ich denke dabei nicht in erster Linie an die feinen, glamourösen Museen und Theater, sondern an das, was alle, fast alle nutzen: den Nahverkehr, Sportplätze, öffentliche Bibliotheken, Grünanlagen, Räume für Vereine, Initiativen, Nachbarschaften.

Sie merken gewiss, dass ich in eine – wahrscheinlich unvermeidliche – Falle gerate. Um die Stadt als soziales Ereignis und als Struktur zu schonen, überfordere ich die Kommune. Das moderne Leben scheint gerade dort, wo es sich individuell, vielgestaltig entfaltet, besonders abhängig von staatlichem Handeln und öffentlichen Garantien. Wie anders sollte sichergestellt werden, dass Konflikte zivilisiert, auf urbane Weise ausgetragen und die Schwächeren im dauernden Streit um Platz, Aufmerksamkeit, Geld nicht untergebuttert werden. Radikale, die ein Patentrezept, eine endgültige Lösung versprechen, gibt es genug. („Hol Dir Deine Stadt zurück“, die anmaßend-alberne, aggressive Losung erklingt mal gegen Migranten, mal gegen Spekulanten. Urbanität beginnt dort, wo man auf solche Phrasen verzichtet, und darüber redet, was Gemeinwohl bedeutet. In Großstädten ein Bewusstsein dafür zu wecken, was im Interesse aller liegt, ist nicht einfach. Relativ leicht mag es fallen, wenn es um symbolisch bedeutsame Orte geht. Und sonst? Dass gebaut und verdichtet werden muss, bestreitet keiner, aber doch bitte nicht auf der Wiese in der Nachbarschaft, nicht neben mir, nicht an dieser Stelle und nicht an jener. Doch gebaut werden soll – am besten im imaginären Irgendwo. Warum es so ist, lässt sich verstehen, das Problem bleibt. Wenn Urbanität nur ein Lifestyle ist und wenn dieser nicht auch Momente stadtbürgerlicher Verantwortung einschließt, dann ist dieser Lebensstil selbst gefährdet. Dann kann er höchstens als Freizeithabitus für die *happy few* überleben – und in der Werbung.

Heinrich von Kleist hat sich den einfach scheinenden Vorgang des Gehens kompliziert vorgestellt. Er sei ein unablässiges Stolpern und Straucheln, wobei das Hinfallen bei jedem Schritt in letzter Sekunde vermieden werde. Den gleichen Gedanken kennen sie alle aus seinem Torbogengleichnis: das Tor steht, weil alle Steine zugleich stürzen. Leicht lässt sich das fortspinnen. Dann wäre etwa jede leidenschaftliche Ehe eine Folge gerade noch vermiedener Trennungen. Was den großstädtischen Alltag als soziales Ereignis auszeichnet, scheint mir ähnlich: er entsteht in immer drohenden, unentwegt verhinderten Katastrophen. Jede Ordnung ist gerade noch vermiedener Zusammenbruch. Dass friedliches und dann ja oft erfüllendes, sogar vergnügliches städtisches Zusammenleben glückt, ist nicht selbstverständlich, vielmehr hoch unwahrscheinlich. Es braucht starke Kommunen, gelassen engagierte Bürger, Gewaltfreiheit, Geduld und auch eine gehörige Portion Coolness.