

## **Der öffentliche Raum als gesellschaftliche Idee**

Ein kurzer Blick in die europäische Ideengeschichte – denn es wird hier ausschließlich von der sogenannten *Europäischen Stadt* die Rede sein – macht klar, in welchem Maße zentrale Momente des Politischen über die Semantik des „Öffentlichen“ verhandelt werden. Für diesen Begriff lassen sich mindestens vier Bedeutungsgehalte ausmachen: Staatlichkeit, für jedermann zugänglich, das Gemeinwohl betreffend und die öffentliche Meinung. In mancher Hinsicht gilt die Idee der Öffentlichkeit auch als eine Norm für Demokratie und Freiheit. Ganz offensichtlich besitzt der Begriff des „öffentlichen Raums“ nicht nur eine beschreibende, sondern auch eine normative Dimension – etwa im Sinne einer Teilhabe an gesellschaftlichen Prozessen oder im Sinne der Kommunikation und des freien Austauschs. In der Urbanistik herrscht weitgehendes Einverständnis darüber, dass es keine klare Bestimmung gibt, welche städtischen Räume als „öffentlich“ bzw. „privat“ zu gelten haben. Je nachdem ob Kategorien wie Funktion, Eigentum, soziale Interaktion oder Zugänglichkeit eingesetzt werden, ergeben sich ganz unterschiedliche Konfigurationen des „Öffentlichen“ und des „Privaten“. Konstruktionen wie „halb-öffentlicher“, „quasi-öffentlicher“ oder „hybrider Raum“ signalisieren, dass sich beide Sphären in den städtischen Räumen unaufhörlich und unlösbar ineinander verschlingen. Man denke etwa an die Bahnhöfe: Rechtlich gesehen sind die Verkehrsstationen, die zum Teil auch als Shoppingmalls fungieren, nicht als öffentlicher Raum im Sinne der Straßengesetze definiert, d.h. sie werden nach einem privaten Hausrecht reguliert, aber gleichzeitig müssen sie gemäß den widmungsrechtlichen Vorgaben für jedermann zugänglich und öffentlich sein. Ebenso stellt der Raum „an sich“ nichts Gegebenes dar, sondern er wird durch ein vielschichtiges Geflecht von sozialen Aktivitäten beständig produziert und reproduziert. Damit stellt sich die Frage nach „Kontinuität“ und „Bruch“: Wie wirkt sich die Transformation der städtischen Gesellschaft auf die Nutzungsweisen öffentlicher Räume aus? In der Moderne lassen sich drei (idealtypische) Stadtmodelle erkennen: zunächst die liberal-kapitalistische Bürgerstadt, dann die funktional-industrielle Vorsorgestadt und schließlich die unternehmerische Erlebnisstadt. Die historische Aufeinanderfolge findet nicht nach den Mustern eines evolutionären Modernisierungsprozesses statt, sondern kommt als Reaktion auf städtische Krisen und soziale Konflikte zustande. Man muss deshalb eher von einem

Aufstiegs- und Abstiegskampf des jeweiligen Stadttypus sprechen. Elemente der älteren Stadtform bleiben in den späteren erhalten und werden teilweise auch neu interpretiert.

### **Die liberal-kapitalistische Bürgerstadt**

Die Konturen der liberalen Bürgerstadt zeichnen sich bereits in der Ära des absolutistischen Merkantilismus ab, die zur Ausbreitung einer modernen Ökonomie und ausdifferenzierten städtischen Strukturen beitragen. Im Laufe des 18. Jahrhunderts formiert sich eine neue soziale Schicht aus hofkritischem Adel, finanzkräftigen Geschäftsleuten und aufklärerisch orientierten Intellektuellen, die ihre jeweiligen Interessen nicht hinreichend vom absolutistischen Souverän vertreten sehen. Diese heterogenen Gruppen finden sich an Orten wie der Börse, Kaffeehäusern, Theater, Salons, Tischgesellschaften und Akademien zu einer Öffentlichkeit zusammen, die ein Gegengewicht zu den Übergriffen der allgegenwärtigen Staatsmacht schaffen wollen. Doch noch dominieren die hochstilisierten Praktiken einer *repräsentativen Öffentlichkeit*, bei der das Volk lediglich eine Kulisse für die Selbstdarstellungen der weltlichen und geistlichen Fürsten bildet. Entsprechend werden nur jene Straßen und Plätze aufwendig gestaltet, denen eine bestimmte Funktion innerhalb dieser Repräsentationslogik zukommt. Gleichzeitig lässt das absolutistische Regime alle Formen der Begegnung und Kommunikation auf öffentlichen Flächen scharf überwachen, dies gilt insbesondere für die Marktplätze. Eine bewaffnete Gendarmerie sorgt mit ihren ständigen Patrouillen durch die Stadt für Ruhe und Ordnung. Ansonsten ist die obrigkeitliche Regelung des öffentlichen Raums noch gering. In der vorindustriellen Stadt stellt das Zufußgehen die stadtprägende Verkehrsform dar. Begrenzte Größe, Geschlossenheit und funktionale Verflochtenheit gelten als ihre spezifischen räumlichen Merkmale. Straßen und Plätze sind nicht ausschließlich als Verkehrsräume definiert. Man übt vielerlei Tätigkeiten wie Verkauf, Arbeiten und Handel im öffentlichen Straßenraum aus.

Genau genommen entsteht die moderne Stadt erst im Gefolge der *Französischen Revolution*. In Verfassungswerken wie etwa dem Preußischen Allgemeinen Landrecht von 1794 wird die Unantastbarkeit des Privateigentums rechtlich abgesichert. Grundsätzlich ist nun jeder Eigentümer befugt, nach Gutdünken über seinen Grund und Boden zu verfügen. Damit gehen zentrale Rechte über die Gestaltung der Städte in die private Verfügungsgewalt über und drängen die Eingriffsmöglichkeiten der öffentlichen Stadtplanung zurück. Die vorherrschenden Besitzstrukturen schlagen sich direkt in einer polarisierten sozial-räumlichen Sortierung der Bevölkerung nieder. Wohnlage und gesellschaftlicher Status sind weitgehend identisch.

Die Materialität der liberalen Bürgerstadt wird geprägt von einer Verdichtung der wichtigsten Alltags-Funktionen in der City: das heißt eine räumliche Konzentration der Politischen (Rathaus, Stadtverwaltung), des Ökonomischen (Kontore, Handelshäuser) und des Kulturellen (Theater, Oper), Das städtische Zentrum präsentiert sich zugleich als ein Raum der öffentlichen Bewegungen und Begegnungen. Mit dem zunehmenden Warenumsatz nimmt der Verkehr in den Städten zu und die Obrigkeiten beginnen, den öffentlichen Raum in Nutzungskategorien einzuteilen. Dies bezieht sich seit dem ersten Drittel des 19. Jahrhunderts darauf, den einzelnen Verkehrsarten wie Lasten- oder Fußverkehr getrennte Bahnen zuzuteilen. Bis Mitte der 19. Jahrhunderts stellt die „Straße“ im Kontext diverser Aufstände und Revolutionen einen wichtigen Aktionsraum für die bürgerlichen Klassen dar. Doch nachdem das Besitz-Bürgertum mit dem 3- Klassenwahlrecht (zwischen 1850-1860) die Möglichkeit erlangt, seine Interessen im Parlament vertreten zu können, zieht es sich von der Straße zurück. Einer Tradition des 18. Jahrhunderts folgend, gelten nun abgeschirmte Räumlichkeiten wie Börse, Handelskammer, Salons und honoriger Clubs als wichtige Arenen der Interessensaushandlung.

Mit der Inkorporation des Bürgertums in die herrschende Elite dienen öffentliche Plätze in den „besseren Vierteln“ vornehmlich als dekorative Repräsentationsräume, die den Anwohnern einen respektablen Status verleihen – und damit auch zu einer Wertsteigerung der Immobilien beitragen. Alles was eine würdevolle Selbstdarstellung stören könnte, wird energisch unterbunden: Dazu gehört insbesondere die bisher übliche Benutzung des öffentlichen Raums vor den Häusern als Lager- und Abstellfläche.

Der städtische Plebs hingegen nutzt – nicht zuletzt aufgrund der äußerst beengten Wohnverhältnisse – Straßen und Plätze als Ausweich- und Ergänzungsraum. Aus der Perspektive der heutigen automobilen Gesellschaft erscheint das Straßenleben um 1900 als eine Überlagerung zweier Epochen: Wenn auch die Fußgänger den Nahverkehr dominieren, so ist doch die Funktionalisierung des Straßenraums für die effiziente Fortbewegung schon weit vorangeschritten. Die Straße dient zunehmend, aber noch nicht ausschließlich dem Verkehr. Sie ist immer noch Produktionsstätte für eine Unzahl kleiner Gewerbe, die nicht restlos in Kaufhäusern, Markthallen oder Werkstätten „eingehaust“ werden können. In den Wohnquartieren der städtischen Unterschicht ist die Straße weiterhin alltäglicher Aufenthaltsort (vor allem für Frauen, Kinder und Alte) sowie Bestandteil von Nachbarschaftsöffentlichkeiten. Auch im Umfeld von Fabriken wird die Straße in den Arbeitspausen und nach Arbeitsschluss „sozial“ genutzt.

Und weiterhin gilt der Obrigkeit die Straße als potentieller Ort des sozialen Aufruhrs. Für die alltägliche Sozialdisziplinierung der Unterschichten im öffentlichen Raum spielt bspw. im Deutschen Kaiserreich der sogenannte *Unfug*-Paragraph eine wichtige Rolle. Dieser ahndet Handlungsweisen wie „Auflauf“, „Widerstand“, „Trunkenheit“ oder „Betteln“. Ebenso setzt die Polizei auch die patriarchale Geschlechter-Hierarchie im öffentlichen Raum durch. *Jede* Frau, die von den Ordnungskräften zu „Unzeiten“ an den „falschen“ Orten angetroffen wird, kann der gewerbsmäßigen Unzucht verdächtigt und unter polizeiliche Aufsicht gestellt werden.

### **Die funktional-industrielle Vorsorgestadt**

Die ersten entscheidende Schritte zur Vorsorgestadt finden im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts im Rahmen staatlichen Sozialgesetzgebungen statt, die von den zeitlich parallel verlaufenden Bemühungen der Städte und Kommunen, funktionierende Infrastrukturdienstleistungen aufzubauen, flankiert werden. Der erfolgreiche Ausbau der Städtetechnik verstärkt innerhalb der kommunalen Verwaltungen die Bestrebung, den gesamten Bereich der lokalen Versorgung und des öffentlichen Verkehrs zentral zu lenken und darüber hinaus eine große Zahl neuer Einrichtungen mit gesundheitspolitischen, sozialen und kulturellen Zielen zu schaffen. Das Konzept der *Daseinsvorsorge* dehnt sich im Laufe der Zeit auf immer weitere Bereiche des städtischen Lebens aus. Die verschiedenen Hygienekampagnen der Medizin, der Sozial- und Ingenieurwissenschaften, der Architektur und Stadtplanung nehmen Elemente des Sozialstaatsmodells vorweg, wie es sich nach dem Zweiten Weltkrieg etablieren kann.

Ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelt sich die „Wohnungsfrage“ zu einem zentralen Thema der gesellschaftspolitischen Auseinandersetzung. Mehr und mehr gerät das Modell der liberalen Bürgerstadt angesichts sozialer Missstände und wachsender Wohnungsnot in eine grundlegende Legitimationskrise. Die städtebauliche Moderne antwortet darauf mit der Parole: „Licht, Luft und Sonne“. Spätestens nach dem Ersten Weltkrieg gewinnt diese Strömung unter den gewandelten politischen Verhältnissen an Einfluss. Den Protagonisten geht vor allem um die sozial-räumliche Regulation des Arbeitens und Wohnens für große Menschenmassen, an der die liberale Stadt letztlich gescheitert war. Architekten und Stadtplaner verstehen den Wohnungs- und Städtebau zunehmend als wissenschaftliche Praxis, die dazu beiträgt, eine großstädtische Lebensweise zu organisieren. Im Analogieschluss zur betrieblichen Rationalisierung fassen die progressiven Urbanisten die Stadtstruktur konzeptionell als Fabrik auf, die nach einzelnen Funktionen räumlich zerlegt und gemäß der

Fließbandlogik und den Prinzipien der kurzen Wege wieder mit einander verknüpft wird. Ähnlich wie das Auto-Modell von Henry Ford sollen die genormten Wohnungen in industrieller Bauweise produziert und in einheitlich gestalteten Zeilensiedlungen errichtet werden: Rationalisierung, Standardisierung und Typisierung gelten nun als die modernen Prinzipien der räumlichen Organisation. Der „Betrieb“ stellt die neue regulative Idee des Städtischen dar, die in der Maschine und dem Automobil ihre adäquaten Symbole findet. Damit setzen sich Mobilität, Tempo und Verkehr als vorherrschende Themen in der Planungskultur durch. Der „Fortschritt“ wird zum Erwartungsraum zukünftiger Entwicklungen – auch und gerade in der städtischen Reformpolitik, die die großstädtischen Massen durch „soziale Wirtschaftlichkeit“ und „Egalität“ in die Gesellschaft integrieren will. Zentrales Prinzip der funktional-industriellen Vorsorgestadt ist die Separierung der Sphären des Arbeitens und des Wohnens. Lebensstandard und Lebensqualität für die Massen erfordern in dieser Vorstellung eine strikte räumliche Auslagerung des Wohnens und der Freizeitaktivitäten aus der Kernstadt. In der sozialen Programmatik des modernen Städtebaus ist implizit ein Bedeutungsverlust des öffentlichen Raums angelegt. Den Architekten und Stadtplanern geht es weniger um die dekorative Gestaltung urbaner Orte als vielmehr um die Ausweisung großzügiger Grünflächen und Naherholungsräume für die Anwohnerschaft. Am deutlichsten artikuliert sich der neue politische Wille in den Siedlungs- und Gemeindebauten des „Roten Wiens“ und des „Neuen Frankfurts“. Öffentlichkeit wird hier als konkrete, auf die Siedlungsbewohner bezogene Gemeinschaftlichkeit interpretiert und gestaltet. Die Verlegung öffentlicher Funktionen in die „Oasen der Ordnung“ negiert die traditionelle Bedeutung von Straßen und Plätzen. Allerdings kommt in der Zwischenkriegszeit das Modell der Vorsorgestadt nicht über das Stadium eines Prototyps hinaus. Trotz einzelner großer Projekte in Städten wie Berlin, Frankfurt oder Wien stellt der sachlich-funktionale Siedlungsbau nur einen Bruchteil des gesamten Neubausvolumens dar.

Nach dem Zweiten Weltkrieg stößt zunächst die Idee einer *planvollen Gliederung und Verschmelzung von Stadt und Landschaft* auf einen breiten Konsens bei Planern und Architekten. Die Grünfläche soll als „Mitte der Stadt“ an die Stelle der städtebaulichen Höhepunkte früherer Zeiten (Kirche, Rathaus, Residenz usw.) treten. Der öffentliche Raum löst sich tendenziell in die fließenden Räume der *gegliederten und aufgelockerten Stadt* auf. Doch die bauliche Umsetzung der *durchgrünzten Stadtlandschaft* verläuft gänzlich anders. Mit dem aufkommenden „Wirtschaftswunder“ gewinnen jene Konzepte an Bedeutung, die der Normierung des Bauens den Boden bereiten. Nüchterne Kalkulationen und eine industrialisierte Bauweisen prägen einen Großteil des funktionalistischen Urbanismus, der

sich unsentimental über historische Kontexte hinwegsetzt. Die Zentren werden autoverkehrsgerecht ausgebaut, Straßentrassen durchschneiden die Quartiere und öffentliche Plätze verkommen zu schlichten Verkehrsknotenpunkten. Der „*Moloch Verkehr*“, so der Eindruck eines Zeitgenossen, sei „*in die Städte eingebrochen wie der Wolf in die Schafsherde*.“ Kritiker monieren an den modernistischen Stadtentwürfen der Planer, dass diese offensichtlich von einer grundlegenden Leere der Städte ausgehen und nicht von dem dort stattfindenden Leben: „*Die Straße hat Funktionen*“, so etwa der französische Raumtheoretiker Henri Lefebvre, „*die Le Corbusier außer Acht ließ: sie dient der Information und ist zum Spiel notwendig. Auf der Straße spielt man, lernt man. Die Straße ist Unordnung*.“ Nachdem der autogerechte Umbau der Stadtkerne negative Folgen für den innerstädtischen Handel zeigt, gehen die kommunalen Administrationen dazu über Fußgängerzonen einzurichten, die allerdings nicht die urbanen Qualitäten der Passagen des 19. Jahrhunderts aufweisen. Tatsächlich entspricht dieses Konzept weiterhin der funktionalistischen Entflechtungslogik und spitzt sie sogar noch zu.

Spätestens in 1960er Jahren machen sich die Nachteile der funktionalen Raumkonzeption in aller Schärfe bemerkbar. Mehr und mehr wächst in der Bevölkerung das Unbehagen an dem Umbau der Städte zu monofunktionalen City- und Wohngebieten. Die Stadtflucht zahlungskräftiger Bevölkerungsgruppen in das suburbane Eigenheim, die Trostlosigkeit der neuen Trabantensiedlungen und die zunehmende Verödung der Zentren erscheint vielen Kritikern als Auflösung der Stadt. Bereits Anfang der 1960er Jahre konstatiert der deutsche Soziologe Hans Paul Bardt einen „*Verfall der kommunalen Öffentlichkeit*“. Da Bardt den öffentlichen Raum mit politischer Öffentlichkeit und diese wiederum mit demokratischen Aushandlungsprozessen gleichsetzt, erscheint ihm die fortschreitende Entstädterung als eine Gefährdung der Demokratie. Die Utopie des Fortschritts im Städtischen ist an der funktionalisierten Architektur der Stadt zerbrochen. In diesem Sinne argumentiert auch das Pamphlet von Alexander Mitscherlich „*Die Unwirtlichkeit der Städte. Anstiftung zum Unfrieden*“ (1965), das auf große öffentliche Resonanz stößt. Gegen die Normierung und Rationalisierung des städtischen Raums formieren sich Bürgerinitiativen, Stadtteilgruppen und Hausbesetzer. Die Straße wird für einige Jahre wieder zur Arena der politischen Kommunikation und Aktion.

Unter dem Stichwort „Urbanität“ greifen dann Kommunalpolitik und Stadtplanung die soziale Kritik am „brutalistischen“ Urbanismus auf. Als Antwort auf die Auflösung der Stadt in Funktionsräume mobilisiert die architektonische Disziplin wieder die traditionelle Vorstellung einer bürgerlichen Baukunst. Die symbolische Beschwörung einer lokalen Identität und der

Einsatz architektonischer Elemente der *Europäischen Stadt* (Quartier, Straße, Platz und Monument) werden zum integralen Bestandteil einer veränderten Urbanisierungsstrategie. Damit gerät auch die Umgestaltung öffentlicher Räume verstärkt in den Blick. Gegen das funktionalistische Kalkül der städtebaulichen Moderne plädieren Architekten und Urbanisten für „narrative Plätze“, die eine Vielzahl an Aktivitäten zulassen sollen. Die Stadt gilt ihnen als ein Ort, der unterschiedliche Lebensformen, die Erfahrung von Differenz und Andersartigkeit ermöglicht.

### **Die unternehmerische Erlebnisstadt**

In den späten 1970er Jahren wird die funktional-industrielle Vorsorgestadt von ökonomischen Krisentendenzen erfasst: Deindustrialisierung, sinkende Gewerbesteuern und steigenden Sozialausgaben machen den Kommunen immer mehr zu schaffen. In vielen urbanen Regionen lässt sich – jedenfalls insofern sie den ökonomischen Umbau mehr oder minder erfolgreich bewältigen – der Übergang zu einer post-industriellen Basis beobachten, in denen Dienstleistungen, Wissensarbeit und Kultur einen neuen Stellenwert erhalten. Neue Leitbilder gewinnen für die städtischen Entwicklungspolitik an Bedeutung: So etwa die „Wissensstadt“ oder die „kreative Stadt“.

Tatsächlich sind die Städte heute in eine ökonomische Umwelt „eingebettet“, die sich zunehmend als instabil erweist. Man denke nur an die spekulativen Bewegungen des Finanz- und Immobilienkapitals, die flexiblen Standortstrategien der multinationalen Konzerne oder den Konkurrenzdruck zwischen den Regionen. Solchen ökonomischen Unsicherheiten versuchen die städtischen Administrationen – welche sich häufig als dynamisches Management des „Unternehmens Stadt“ verstehen – dadurch zu begegnen, dass sie alle verfügbaren Ressourcen mobilisieren und aufwendige Image- und Marketingkampagnen initiieren, die Investitionen und Jobs bringen sollen. Die unternehmerische Strategie folgt der Logik der Standortkonkurrenz, die den Stadtraum durch eine besondere Aufmerksamkeit auf einzelne Fragmente hierarchisiert. Man kann deshalb von einer Politik der privilegierten Orte sprechen.

Überall haben sich in den letzten Jahren Allianzen aus Stadtkämmerern, Lokalpolitikern, Architekten und Planern herausgebildet, die für einen Ausbau der Konsum- und Erlebnisindustrie eintreten. Die verstärkte Kulturalisierung und Kommerzialisierung der Kernstadt soll vor allem einkommensstärkere Bevölkerungsgruppen und Touristen anziehen. Dafür bemüht man gegebenenfalls auch das Modell der *Europäischen Stadt* in historischen Kulissen. Insbesondere die City mit ihren Einrichtungen wie Fußgängerzonen, Shoppinggalerien,

Museen und historischen Artefakten sollen für die städtische Lebensqualität bürgen. Dazu gehört auch die aufwendige Möblierung von öffentlichen Räumen in zentralen Lagen. Der öffentliche Raum gilt nun als eine „Produktivkraft“ der Stadtentwicklung bzw. als wichtiger Bestandteil von Produktpräsentationen.

Dass Städte als „Schauräume“ der kapitalistischen Warenökonomie fungieren, galt bereits für die liberale wie auch die funktionale Stadt. Kennzeichnend für die unternehmerische Erlebnisstadt ist jedoch die offensive Umformung der Kernstadt zu ausdifferenzierten Konsumräumen. In dieser Hinsicht hat sich auch das Verhältnis von Peripherie und Zentrum verschoben. Während noch bis in die 1980er Jahre Shoppingmalls auf der grünen Wiese bevorzugt wurden, befinden sich heute viele der neu eröffneten Anlagen an innerstädtischen Standorten. Malls und innerstädtische Geschäftsstraßen sind deutlich voneinander zu unterscheiden. Die Shoppingmall wird von einem Akteur geplant und verwaltet. Dieser verfügt über Eigentumsrechte, Investitionsmittel und verfolgt ein klares Ziel, nämlich die Maximierung des Ertrags. Innerstädtische Geschäftsstandorte dagegen müssen sich u. a. mit Denkmalschutz und emotionalen Identifikationen der Stadtbevölkerung herumschlagen. Zudem unterliegen die städtischen Gewerbetreibenden und die Immobilienbesitzer wechselnden Förderrichtlinien und planungsrechtlichen Bestimmungen durch die verschiedenen öffentlichen Hände. Die Geschäftsstraßen sind permanent Konflikten zwischen Eigentümern, Konkurrenten, Pächtern, Bürgerinitiativen und Anwohnern ausgesetzt. Kurz: Die Innenstadt kann planungstechnisch nur als Stückwerk produziert und verwaltet werden. Es ist deshalb nicht verwunderlich, dass bei der Regulation öffentlicher Stadträume das effiziente Modell der Shoppingmall häufig als Vorbild dient. Heute suchen viele Menschen die Kernstadt vor allem als Konsument oder Urlauber auf. Angesichts der schier endlosen Fülle von Festen, Erzeugermärkten, Open-Air-Veranstaltungen, sportlichen Aktivitäten, urbanen Urlaubssimulationen auf Sandstränden und der wachsenden Außenbewirtschaftung durch Cafés, Bistros und Restaurants, erweist sich die These von der wachsenden Bedeutungslosigkeit des öffentlichen Raums – etwa infolge des Internets – als irrige Annahme. Das Begehren nach einer leiblich-sinnlichen Erfahrung des Urbanen bleibt ungebrochen. Doch unter dem „touristischen Blick“ und einer auf Erlebnis und Entspannung ausgerichteten Konsumpraxis verwandeln sich die Städte zu Kulissenlandschaften, in denen soziale Heterogenität eher als irritierend und störend empfunden wird. Denn der Erlebnisraum ist vor allem ein Raum der sicheren Distanz vor unerwarteten Ereignissen und Situationen. Die kommunalen Behörden und der Einzelhandel versuchen deshalb den Besuchern urbane Erfahrung ohne Risiken anzubieten, die zwar das Bedürfnis nach Erlebnis und Kommunikation befriedigt, aber unter



kontrollierten Bedingungen stattfinden soll. Die Aufwertung der Kernstadt und die Konzentration auf die „Konsumfähigen“ sind deshalb mit entsprechenden Selektionsmechanismen verknüpft. So wird das städtische Publikum auf seine Rolle als Verbraucher und Kunde eingeschränkt. Die Herstellung einer „familienfreundlichen“ Stadtatmosphäre bestimmt sich gerade in Abgrenzung zu Formen von „Andersartigkeit“. Folgt man dem französischen Soziologen Pierre Bourdieu, dann stellt die Herrschaft über den Raum stellt eine der wichtigsten Formen der Machtausübung dar. Die Fähigkeit, den angeeigneten Raum sowohl materiell als auch symbolisch zu beherrschen, ermöglicht es, unerwünschte Personen und Ereignisse auf Distanz zu halten und umgekehrt subalternen Gruppen stigmatisierte und entwertete Gebiete zuzuweisen. Eine privilegierte Stellung innerhalb der gesellschaftlichen Hierarchie kann man heute auch daran ablesen, bis zu welchem Grad für bestimmte Gruppen alle attraktiven Stadtgebiete zugänglich sind und sich gleichzeitig die Anwesenheit von unerwünschten Menschen ausblenden bzw. die von ihnen ausgehende Gefahr entschärfen lässt. Diese doppelte Freiheit, sich überall hinzubewegen und selektiv soziale Phänomene zu ignorieren, stellt die grundlegende Bedingung für die heutige kommerziell reglementierte Version des bürgerlichen Flaneurs dar. Einst ein Zeitvertreib, der auf eine kleine Schicht von (männlichen) Müßiggängern beschränkt war, ist er heute zum Lebensstil der Mittelklassen geworden.

Konsequent sind deshalb in den letzten Jahren die kommunalen Ordnungsgesetze verschärft worden, um die Nutzung öffentlicher Räume über den Einsatz von Videokameras, Platzverweisen und Aufenthaltsverboten restriktiv zu reglementieren. Mit der Ausdehnung von Räumen, in denen öffentliche Nutzungen unter privatem Recht organisiert sind, wie etwa Bahnhöfe oder Malls, dehnen sich in der Stadt die Bereiche aus, wo mittels Hausordnung der Zugang, die Nutzung und zulässige Verhaltensweisen detailliert geregelt werden.

Ohne Zweifel ist der Schutz für Leib und Leben eine zentrale Grundbedingung für die Nutzung öffentlicher Räume. Doch die Sicherheitsbedürfnisse des sogenannten Normalbürgers müssen in einem demokratischen Rechtsstaat da ihre Schranke finden, wo Grundrechtseinschränkungen für bestimmte Szenen aus ihrer bloßen Anwesenheit begründet werden. Nur durch ein rigides Vorgehen gegen die wenigen „Unordentlichen“, so die populäre Behauptung, würde die große Mehrheit der Bürgerschaft überhaupt in die Lage versetzt, die freie Zugänglichkeit öffentlicher Räume nutzen zu können.

Doch folgt man Jürgen Habermas, der mit der Publikation *Strukturwandel der Öffentlichkeit* (1962) alle späteren Debatten über den öffentlichen Raum wesentlich mit geprägt hat, dann sind solche Argumentationen unzulässig: „Eine Öffentlichkeit“, so Habermas, „von der

*angeborene Gruppen eo ipso ausgeschlossen wären, ist nicht etwa unvollständig, sie ist vielmehr gar keine Öffentlichkeit.*“ Für den Philosophen stellt der Begriff des „Öffentlichen“ ein normatives Ideal dar, das vor allem auf dem „freien Zugang für alle“ basiert. Letztlich ein Egalitätsversprechen. Allerdings entspricht dieses egalitäre Ideal von Beginn nicht der sozialen Wirklichkeit. Historisch betrachtet wurden verschiedenste soziale Gruppen wie etwa Juden, Frauen, Jugendliche oder Angehörige sexueller und ethnischer Minderheiten von öffentlichen Räumen ausgeschlossen oder waren Objekte einer politischen und moralischen Diskriminierung. Insofern garantiert der Begriff der Öffentlichkeit keinen Anspruch auf Inklusion. Doch bei aller Problematik, die das „egalitäre“ Habermas-Modell in sich birgt, lässt sich zumindest festhalten, dass die normative Aufladung des Öffentlichkeitsbegriffs es erleichtert, Ausschlüsse aus öffentlichen Räumen überhaupt zum Gegenstand einer öffentlichen Diskussion zu machen. Im Gegensatz zur Shoppingmall sind Städte niemals – weder baulich noch sozial – geschlossene Systeme, in denen alles vorausbestimmt und festgelegt ist. Sie sind stets Orte des Widerspruchs. Darin scheint mir auch die eigentliche Qualität der *Europäischen Stadt* zu liegen.