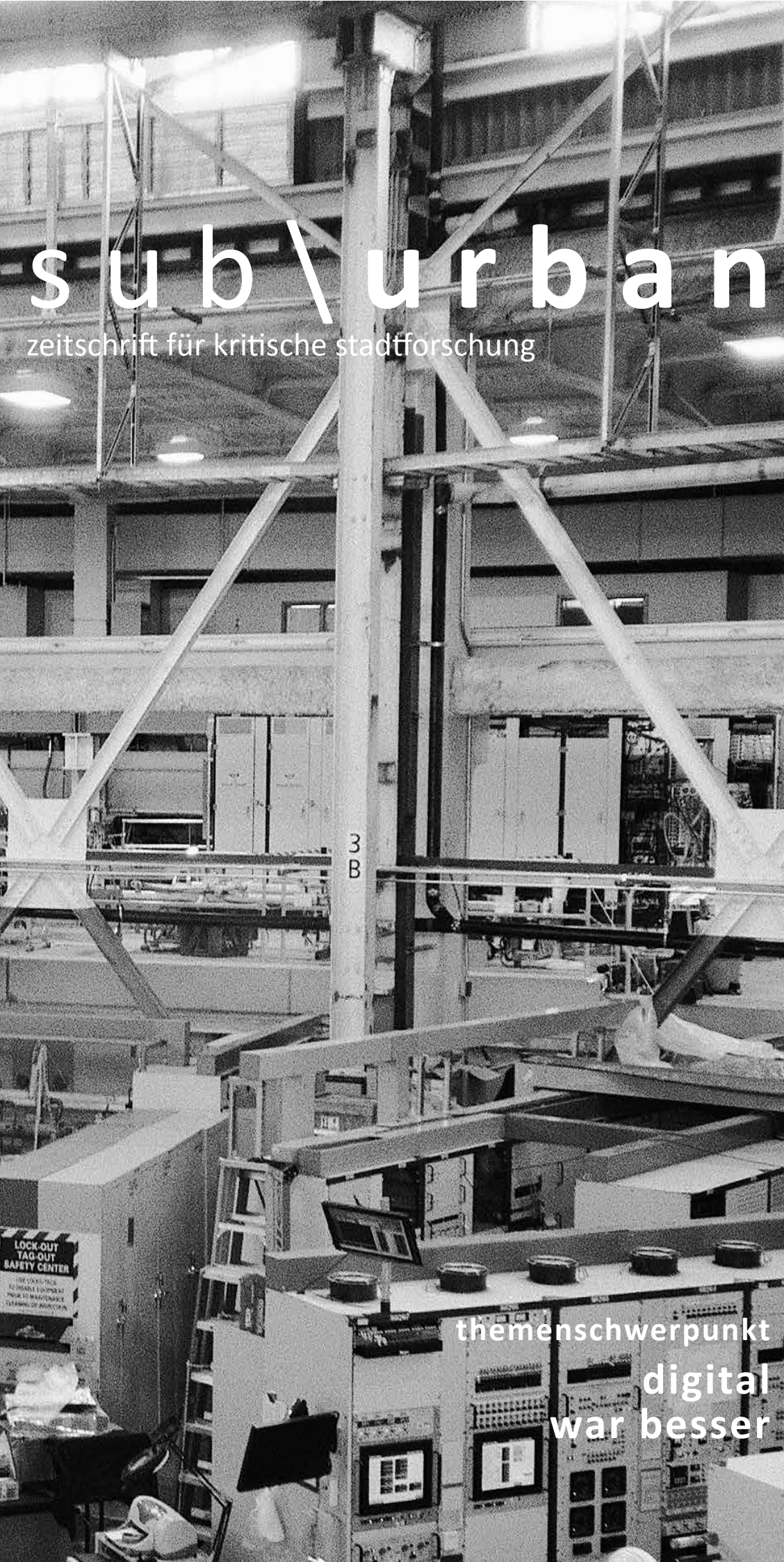




sub\urban

zeitschrift für kritische stadtforschung

2021

band 9, heft 1/2

www.zeitschrift-suburban.de

aufsätze

Junge Städter zwischen Improvisation und Ausbeutung
Hannah Schilling

Das Gehirn der Smart City
Christian Eichenmüller, Max Münßinger, Georg Glasze

Plattform-Urbanismus.
Arbeit, Migration und die Transformation des urbanen Raums
Moritz Altenried, Stefania Animento, Manuela Bojadžijev

Soziale und räumliche Ausprägungen eines *digital divide* am Beispiel Smart Mobility
Sybille Bauriedl, Henk Wiechers

Smart und/oder partizipativ?
Alexander Follmann, Stephen Leitheiser, Holger Kretschmer

Von Gentrifizierung betroffen
Miriam Meuth, Christian Reutlinger

debatte

Das Ende des Städtischen?
Pandemie, Digitalisierung und planetarische Enturbanisierung
Stefan Höhne und Boris Michel mit Kommentaren von Marcelo Lopes de Souza, Matthias Naumann, Anke Strüver, Markus Kip, Hannah Schilling, Roger Keil, Christian Haid, Anna-Lisa Müller und Nikolai Roskamm

magazin

Analog Algorithm. Landscapes of Machine Learning
Susanne Huth

Der *Refugee District* in Belgrad. Ein Raum der Nicht-Bewegung
Cosima Zita Seichter, Miriam Neßler, Paul Knopf

rezensionen

Verflechtungen im städtischen Gefüge
Nicole Baron

In die Gänge gekommen. Kooperation von Zivilgesellschaft und Stadtpolitik
Lisa Vollmer

themenschwerpunkt
digital
war besser

Impressum

s u b \ u r b a n . zeitschrift für kritische stadtforschung, 2021, Band 9, Heft 1/2
ISSN 2197-2567

Herausgabe

Redaktionskollektiv sub\urban

Redaktionskollektiv sub\urban

Kristine Beurskens, Laura Calbet i Elias, Nihad El-Kayed, Nina Gribat, Stefan Höhne, Johanna Hoerning, Jan Hutta, Justin Kadi, Michael Keizers, Yuca Meubrink, Boris Michel, Gala Nettelblatt, Lucas Pohl, Nikolai Roskamm, Nina Schuster, Lisa Vollmer

Redaktionssekretariat

Michael Keizers

Heftkoordination

Justin Kadi, Gala Nettelblatt

Autor_innen dieser Ausgabe

Moritz Altenried, Stefania Animento, Nicole Baron, Sybille Bauriedl, Manuela Bojadžijev, Christian Eichenmüller, Alexander Follmann, Georg Glasze, Christian Haid, Stefan Höhne, Susanne Huth, Marcelo Lopes de Souza, Roger Keil, Markus Kip, Paul Knopf, Holger Kretschmer, Stephen Leitheiser, Miriam Meuth, Boris Michel, Anna-Lisa Müller, Max Münßinger, Matthias Naumann, Miriam Neßler, Gala Nettelblatt, Christian Reutlinger, Nikolai Roskamm, Hannah Schilling, Cosima Zita Seichter, Anke Strüver, Lisa Vollmer, Henk Wiechers

Lektorat, Gestaltung, Satz

Helen Bauerfeind helen@lektorat-bauerfeind.de, Lars Breuer info@larslektor.de (Lektorat)
Robert Hänsch signtific@jpbberlin.de (Satz), Redaktion (Gestaltung, Web-Satz)

Titelbild

Berkeley Lab, Advanced Light Source, 1 Cyclotron Road, Berkeley
(Fotografie von Susanne Huth, bearbeitet von s u b \ u r b a n)

Förderung

s u b \ u r b a n wird von der Deutschen Forschungsgemeinschaft im Bereich
Wissenschaftliche Literaturversorgungs- und Informationssysteme gefördert.



Rechte

Alle Inhalte der Zeitschrift (d. h., alle Beiträge, die auf der Website von s u b \ u r b a n veröffentlicht sind) stehen unter der Lizenz Creative Commons Namensnennung – Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0, mit Ausnahme des Titelbilds des Heftes und der Fotografien im Beitrag „Analog Algorithm“ von Susanne Huth. Die Rechte der vorgenannten Bilder liegen bei der Fotografin. Die Lizenz CC BY-SA 4.0 schützt die Werke der Autor_innen und ermöglicht gleichzeitig ihre nicht-kommerzielle Verbreitung. Dies bedeutet, dass die Inhalte vervielfältigt, verbreitet und öffentlich zugänglich gemacht werden dürfen unter den folgenden zwei Bedingungen: erstens der Nennung des Namens der Autor_innen und der Zeitschrift s u b \ u r b a n , zweitens der Weitergabe unter den gleichen rechtlichen Bedingungen, d.h. derselben Lizenz wie das Original (CC BY-SA 4.0). In jedem Fall bitten wir bei Weiterverwendung um eine Nachricht an info@zeitschrift-suburban.de.

Verein: Fördermitgliedschaften und Spenden

Die Zeitschrift wird durch sub\urban e.V. getragen. Spenden und Fördermitgliedschaften sind steuerlich absetzbar. Informationen dazu finden sich auf www.zeitschrift-suburban.de.

Kontoverbindung

sub\urban e.V. | GLS Bank | IBAN: DE03 4306 0967 1172 9139 00 | BIC: GENODEM1GLS

Kontakt

www.zeitschrift-suburban.de – info@zeitschrift-suburban.de

Inhaltsverzeichnis

Schwerpunkt „digital war besser“

	Editorial	5
Aufsätze	Von Gentrifizierung betroffen. Ein exemplarischer Beitrag zur Diskussion konzeptioneller und methodisch- methodologischer Fragen qualitativer Verdrängungsforschung <i>Miriam Meuth, Christian Reutlinger</i>	11
	Junge Städter zwischen Improvisation und Ausbeutung. Abidjans Handyguthabenverkäufer als Knotenpunkte von Infrastrukturen des digitalisierten Kapitalismus <i>Hannah Schilling</i>	31
	Das Gehirn der Smart City. Das Fortleben kybernetischer Logiken im <i>command and control center</i> : das Beispiel Indien <i>Christian Eichenmüller, Max Münßinger, Georg Glasze</i>	51
	Plattform-Urbanismus. Arbeit, Migration und die Transformation des urbanen Raums <i>Moritz Altenried, Stefania Animento, Manuela Bojadžijev</i>	73
	Konturen eines Plattform-Urbanismus. Soziale und räumliche Ausprägungen eines <i>digital divide</i> am Beispiel Smart Mobility <i>Sybille Bauriedl, Henk Wiechers</i>	93
	Smart und/oder partizipativ? Eine kritische Betrachtung der SmartCity Cologne <i>Alexander Follmann, Stephen Leitheiser, Holger Kretschmer</i>	115
Debatte	Das Ende des Städtischen? Pandemie, Digitalisierung und planetarische Enturbanisierung <i>Stefan Höhne, Boris Michel</i>	141
	Die Covid-19-Pandemie bedeutet nicht das Ende des Städtischen (aber vielleicht den Beginn eines besseren Verständnisses unserer Welt) <i>Marcelo Lopes de Souza</i>	151
	Das Ende des Ländlichen? Covid-19 als Krise ländlicher Räume <i>Matthias Naumann</i>	159
	The end of care-less capitalism (as we knew it)? <i>Anke Strüver</i>	165
	Krisendiagnostik einer kritischen Stadtforschung <i>Markus Kip</i>	171
	Lokale urbane Welten sichtbar machen <i>Hannah Schilling</i>	179
	Höher, weiter, breiter. Die endlose Stadt nach Covid-19 <i>Roger Keil</i>	185
	Die Stadt am Ende? Am Ende die Stadt. Chancen für eine gerechtere Stadt mit und nach Covid-19 <i>Christian Haid</i>	193
	Kein Ende, sondern eine Veränderung des Städtischen <i>Anna-Lisa Müller</i>	201
	Urbanistische Heimsuchungen <i>Nikolai Roskamm</i>	205

Magazin

Analog Algorithm – Landscapes of Machine Learning
Susanne Huth, mit einem Kommentar von Gala Nettelblatt

213

Der Refugee District in Belgrad. Ein Raum der *Nicht-Bewegung* zwischen neoliberaler Stadtentwicklung, serbischem Migrationsmanagement und EU-Grenzregime
Cosima Zita Seichter, Miriam Neßler, Paul Knopf

225

Rezensionen

Verflechtungen im städtischen Gefüge
Nicole Baron

235

In die Gänge gekommen: Kooperation von Zivilgesellschaft und Stadtpolitik
Lisa Vollmer

241

Editorial

Liebe Leser_innen,

wie bereits die letzten zwei Ausgaben erscheint auch diese Ausgabe von s u b \ u r b a n inmitten der Covid-19-Pandemie. Die vielfältigen Herausforderungen für die Wissensproduktion, die sich daraus ergeben (Beurskens et al. 2020), haben auch die Zusammenstellung dieses Hefts geprägt. Unseren Vorsatz, die Pandemie und ihre gesellschaftlichen Auswirkungen aus der Perspektive der kritischen Stadtforschung zu begleiten und zu beforschen, haben wir dabei weiterverfolgt. Unseren mit dem vergangenen Heft gestarteten virtuellen Themenschwerpunkt zu Covid-19 konnten wir um einen Onlinevortrag von Roger Keil erweitern. Darin beleuchtet Keil die Auswirkungen der Pandemie auf die verschiedenen Dimensionen der Peripherie städtischer Gesellschaft. Vor dem Hintergrund jüngerer Epidemien im städtischen Raum – von SARS bis Ebola – zeigt er, dass die Entstehung und Verbreitung von SARS-CoV-2 mit der ‚ausgedehnten‘ Urbanisierung zu tun hat, die heute die Welt der Stadt dominiert. Er führt aus, dass die inzwischen globale Seuche die sozialen, räumlichen und institutionellen Peripherien der „globalen Stadt“ besonders hart getroffen hat. Der Vortrag fand im Rahmen der translokalen Vorlesungsreihe „Geographien von Covid-19“ statt. Wir freuen uns, dass wir ihn im Videoformat auf unserer Website weiterverbreiten können. Damit erweitern wir auch den medialen Auftritt von s u b \ u r b a n .

Mit der Planung des Schwerpunkts dieser Ausgabe haben wir bereits begonnen, als Covid-19 noch kein Thema war. Eine Sammlung von Beiträgen, die das Thema Stadt und Digitalisierung aus kritischer Perspektive beleuchten, erschien uns längst überfällig. Mit dem Titel „digital war besser“ zitieren und remixen wir den Titel einer älteren Ausgabe der *Testcard*, wie wir erst kurz vor Drucklegung feststellten. Zugleich bekennen sich mit dem Titel zumindest Teile der Redaktion als TocoTronic-Fans (1995 schrieb die Hamburger Band mit ihrem Debutalbum „Digital ist besser“ ein Manifest für die deutschsprachige Popmusik der 1990er-Jahre). Vor allem aber dient das Zitat mit seiner bewussten Verschiebung in die Vergangenheit

als Auftaktprovokation für ein kritisches Nachdenken über gegenwärtige Diskussionen um Stadt in Verbindung mit Schlagwörtern wie ‚digitale Revolution‘, ‚digitale Gesellschaft‘ oder ‚digitaler Kapitalismus‘. ‚Smart Cities‘, ‚Informational Cities‘ oder ‚Cyber Cities‘ gelten als Trends der gegenwärtigen Stadtentwicklung. Zahlreiche Alltagserfahrungen – das wissen wir nicht erst seit der Pandemie allzu gut! – werden einer ‚Digitalisierung‘ unterworfen und digitale Technologien schreiben sich in die Regierung des städtischen Raums ein. Beispiele hierfür reichen von ‚Smart Homes‘ über ‚smarte‘ Straßenbeleuchtungen oder Verkehrsinfrastrukturen, Gesichtserkennung an Bahnhöfen, Apps zur Bewertung städtischer Orte und Dienstleitungen, digitale Sharing-Angebote, auf die Nachbar_innenschaft bezogene soziale Netzwerke, die sogenannte Gig Economy, die Überlagerung von virtueller und realer Welt in einer *augmented reality*, bis hin zu digital vernetzten Infrastrukturen.

Tocotronic bezogen sich in ihrem Titelsong lediglich auf Armbanduhren, die sie „viel besser“ fanden als deren analoge Äquivalente. Wir möchten in Anleihe an diesen Titel das allgemein angepriesene Versprechen der Digitalisierung, von technologischem Fortschritt, Demokratisierung, höherer Effizienz und ökologischeren Produktionsweisen infrage stellen: War digital wirklich besser? Den Beteuerungen von mehr digitaler Partizipation, geringeren Kommunikations- und Transaktionskosten sowie einer immer stärker zielgerichteten, da individualisierten Steuerung und Produktion, stehen starke Bedenken bezüglich einer fortschreitenden Ökonomisierung, der Überwachung sämtlicher Lebensbereiche sowie der Erschöpfung individueller und natürlicher Ressourcen entgegen.

Der Themenschwerpunkt umfasst fünf Aufsätze und einen Magazinbeitrag, die sich kritisch mit dem Verhältnis von Stadt und Digitalisierung befassen. Die fokussierten Aspekte sind dabei durchaus unterschiedlich: Es geht um die Bereitstellung digitaler Infrastrukturen, um Smart-City-Politiken, digitale Plattformen und städtische Arbeit, aber auch um Digitalisierung und Partizipation. Die Beiträge bearbeiten diese Themen anhand unterschiedlicher urbaner Kontexte im globalen Süden ebenso wie im globalen Norden.

Den Anfang macht der Beitrag „Junge Städter zwischen Improvisation und Ausbeutung“ von Hannah Schilling. Sie zeigt, wie bestimmte Kommunikationsinfrastrukturen des digitalen Kapitalismus, hier die *cabines* in Abidjan (Côte d’Ivoire), ausbeutende Strukturen ermöglichen und somit Ungleichheiten in der Stadt verfestigen. Christian Eichenmüller, Max Münßinger und Georg Glasze setzen sich in ihrem Aufsatz „Das Gehirn der Smart City“ mit der Rolle von *command and control center* als Knotenpunkten der Steuerung von Smart City auseinander. Am Beispiel der Stadt Pune in Indien gelingt es den Autoren, zahlreiche Parallelen zur Kybernetik aufzuzeigen und dadurch die antipolitische Haltung des Smart-City-Programms zu verdeutlichen. Moritz Altenried, Stefania Animento und Manuela Bojadžijev beschreiben in ihrem Aufsatz „Plattform-Urbanismus. Arbeit, Migration und die Transformation des urbanen Raums“, wie der Aufstieg digitaler Plattformen das städtische Arbeiten und Leben, aber auch die Materialität der gebauten Umwelt verändert. Aufbauend auf ethnografischer Forschung zu Plattformarbeit in Berlin nehmen die Autor_innen neue Formen

algorithmischer Organisation, Kontrolle und Überwachung von (häufig migrantischer) Arbeit in den Blick. Sybille Bauriedel und Henk Wiechers behandeln in ihrem Artikel „Konturen des Plattform-Urbanismus“ den immer größer werdenden *digital divide* im städtischen Raum. Sie zeigen, dass Smart-City-Infrastrukturen und Dienstleistungen wie etwa Carsharing vor allem in Innenstadtgebieten angeboten werden. Anstatt Mobilitätsdefizite zu beheben, verstärkt die ökonomische Logik der angebotenen Dienstleistungen so bestehende städtische (Mobilitäts-)Ungerechtigkeiten. Im fünften Aufsatz, „Smart und/oder partizipativ?“, untersuchen Alexander Follmann, Stephen Leitheiser und Holger Kretschmer die Smart-City-Politiken und Praktiken der Stadt Köln. Ausgehend von Diskussionen um postpolitisches Regieren von Stadt fragen die Autoren insbesondere danach, wie sich die Versprechen von Effizienz, Partizipation und Beteiligung jenseits plakativer Smart-City-Rhetoriken konkret *on the ground* materialisieren.

Im fotografischen Magazinbeitrag „Analog Algorithm – Landscapes of Machine Learning“ nimmt uns die Fotografin Susanne Huth mit ins Silicon Valley, das Machtzentrum der technischen Innovation und der postindustriellen, neoliberalen Wirtschaftsordnung schlechthin. Mit ihrer Bildstrecke ermöglicht sie eine Lesart dieses Ortes, die alltägliche Momente der Big Tech in den Blick nimmt. Wir freuen uns sehr, mit dem Fotoessay einmal mehr eine künstlerische Arbeit zu veröffentlichen. An dieser Stelle herzlichen Dank an Susanne Huth für die Zusammenarbeit.

Den Bogen von Stadt und Digitalisierung zurück zur Pandemie spannen wir mit unserer Debatte. Stefan Höhne und Boris Michel stellen in ihrem Debattenaufschlag „Das Ende des Städtischen? Pandemie, Digitalisierung und planetarische Enturbanisierung“ acht Thesen zur Diskussion, wie Covid-19 und die damit einhergehenden beschleunigten Digitalisierungsprozesse „die Zukunft des Städtischen“ prägen werden. Sie fragen dabei nicht nur nach den Konsequenzen für Städte selbst, sondern auch nach den Implikationen für deren Beforschung und Konzeptualisierung. Neun Autor_innen antworten auf die aufgestellten Thesen.

Marcelo Lopes de Souza schlägt in seinem Kommentar vor, die Covid-19-Pandemie nicht als das Ende des Städtischen zu betrachten, sondern als möglichen Beginn eines besseren Verständnisses unserer Welt. Er argumentiert, dass es vor allem notwendig sei, die Perspektive des globalen Südens zu berücksichtigen. Sowohl die These von der planetarischen Urbanisierung als auch die These von der planetarischen Enturbanisierung, so kritisiert er, seien eurozentrische Vorstellungen. Matthias Naumann wirft die Frage auf, ob aktuell nicht nur ein „Ende des Städtischen“, sondern auch ein Ende des Ländlichen festzustellen ist. Dabei postuliert er, dass die diagnostizierte Krise der Städte auch eine Krise des Ländlichen sei, die bereits lange vor Ausbruch der Pandemie begann. Anke Strüver konzentriert sich auf die Verschaltung von kapitalistischer Krise und Carekrise, die durch die Pandemie besonders im städtischen Alltag sichtbar geworden ist. Entlang von fünf Thesen skizziert sie die Möglichkeiten einer Transformation vom „sorglosen Kapitalismus“ zur „sorgenden Urbanisierung“ und wirft die Frage auf, wie kritische Stadtforschung diese Transformation adressieren kann.

Markus Kip diskutiert in seinem Beitrag, inwieweit solch eine düstere Prognose tatsächlich kritisch ist. Er fragt, aus wessen Perspektive und

zu welchem Zweck eigentlich eine „Krise des Städtischen“ diagnostiziert wird. Zugleich argumentiert er für eine kritische Stadtforschung als konsequente Fortsetzung des Erbes der Frankfurter Schule. Hannah Schilling betrachtet in ihrem Kommentar anhand der Kontaktbeschränkungen und der arbeitsbezogenen Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie die Diskrepanz zwischen dem Alltag der Vielen und den Sichtweisen offizieller Politiken auf gesellschaftliches Zusammenleben. Überdies skizziert sie Zugänge, mit denen Stadtforschung eine Krisenerzählung vom Standpunkt der Vielen aus entwerfen könnte. Roger Keil beleuchtet die Beziehungen zwischen dem Städtischen bzw. der Stadtforschung und dem Thema Infektionskrankheiten. Er schließt mit der Hoffnung, dass strukturelle Verbesserungen der Lebensverhältnisse von Menschen, die am stärksten unter der Pandemie leiden, nun nicht mehr so leicht abgewehrt werden könnten.

Christian Haid betrachtet die Covid-19-Krise aus einer historischen Perspektive. Er erinnert daran, dass Epidemien schon immer eine entscheidende Rolle in der Stadtplanung gespielt haben und sieht die Pandemie vor allem als Multiplikator für bestehende Problemlagen. Haid plädiert dafür, Ansätze zu stärken, die sich gegen aktuell zunehmende Ungleichheiten und Ungerechtigkeiten in den Städten richten. Anna-Lisa Müller stellt die These auf, dass wir es weniger mit einem „Ende des Städtischen“ als vielmehr mit dessen potenzieller Transformation zu tun haben. Dabei können soziale Interaktionen zunehmend durch digitalen Austausch ergänzt werden, wodurch auch der öffentliche Raum restrukturiert wird. Im letzten Kommentar argumentiert Nikolai Roskamm, dass die Pandemie zum Wiedererstarken zweier klassischer Themen der Stadtplanung im gesellschaftlichen und politischen Diskurs führe: Dichte und Biopolitik. In diesem Sinn sieht er kein „Ende des Städtischen“, wie von Höhne und Michel postuliert, sondern vielmehr Anzeichen einer voranschreitenden planetarischen Urbanisierung.

Nach dieser umfangreichen Debatte folgt im offenen Teil der Aufsatz „Von Gentrifizierung betroffen: Ein exemplarischer Beitrag zur Diskussion konzeptioneller und methodisch-methodologischer Fragen qualitativer Verdrängungsforschung“ von Miriam Meuth und Christian Reutlinger und schließt damit an den Methodenschwerpunkt unserer letzten Ausgabe an. Basierend auf einem Forschungsprojekt zur Bewältigung drohenden Wohnungsverlusts widmet sich der Beitrag den Herausforderungen und Potenzialen eines qualitativen Zugangs zu Verdrängung. Davon ausgehend plädiert er für eine differenziertere empirische Betrachtung der von Verdrängung bedrohten oder betroffenen Menschen.

Einen Magazinbeitrag gibt es im offenen Teil ebenso. Cosima Zita Seichter, Miriam Neßler und Paul Knopf untersuchen den im Zuge aktueller Fluchtbewegungen über die Balkanroute in Belgrad entstandenen *Refugee District*. Sie beschreiben diesen zugleich als einen Raum der „Nicht-Bewegung“ als auch der Nischen, der neuen Allianzen und der Kämpfe um globale Bewegungsfreiheit. Den Blick auf diese sehr kleinräumige Materialisierung von Flucht und Migration verbinden sie mit Prozessen der neoliberalen Stadtentwicklung, dem staatlichen Migrationsmanagement und dem EU-Grenzregime.

Zwei Rezensionen runden das Heft ab: Nicole Baron stellt Barbara Heers „Cities of Entanglement“ vor – eine Ethnografie städtischen Lebens in Johannesburg und Maputo. In dem Buch wird deutlich, dass die beiden Städte im Gegensatz zur Vorstellung von *divided cities* durch zahlreiche Beziehungen und Abhängigkeiten zwischen armen und reichen Vierteln geprägt sind. Lisa Vollmer bespricht Michael Ziehls Buch „Koproduktion urbaner Resilienz. Das Gängeviertel in Hamburg als Reallabor für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung mittels Kooperation von Zivilgesellschaft, Politik und Verwaltung.“ Zwar stolpert sie ein wenig über die Verwendung des Begriffs Resilienz, betont aber, dass es dem Autor sehr gut gelungen ist, die politischen Auseinandersetzungen und Vernetzungen rund um das Gängeviertel zu rekonstruieren. Zudem bergen seine Methoden der Aktionsforschung und der Realexperimente Potenzial für kritische Kooperationsverfahren.

Wir wünschen Euch und Ihnen eine anregende Lektüre.

Herzliche Grüße und alles Gute
die Redaktion von s u b \ u r b a n

Kristine Beurskens, Laura Calbet i Elias, Nihad El-Kayed, Nina Gribat, Stefan Höhne, Johanna Hoerning, Jan Hutta, Justin Kadi, Michael Keizers, Yuca Meubrink, Boris Michel, Gala Nettelbladt, Lucas Pohl, Nikolai Roskamm, Nina Schuster, Lisa Vollmer

Von Gentrifizierung betroffen

Ein exemplarischer Beitrag zur Diskussion konzeptioneller und methodisch-methodologischer Fragen qualitativer Verdrängungsforschung

Miriam Meuth

Christian Reutlinger

Verdrängung als Teil von Gentrifizierungsprozessen stellt einen wichtigen und noch stärker zu erforschenden Aspekt einer kritischen Stadt- und Wohnforschung dar. Zur Erforschung der subjektiven Deutungen von Verdrängung bietet sich ein qualitativer Zugang an. Neben konzeptionellen und methodisch-methodologischen Fragen und Diskussionen gilt es, dieses Phänomen auch differenziert empirisch zu beleuchten, nicht zuletzt unter Berücksichtigung der Perspektiven, des Erlebens und auch des Umgangs der von Verdrängung bedrohten oder betroffenen Menschen. Im Beitrag verfolgen wir vor diesem Hintergrund die Frage, welche konzeptionellen und methodisch-methodologischen Herausforderungen und welche möglichen Lösungswege sich für einen qualitativen Zugang zu Verdrängung ergeben. Mit der Diskussion dieser Fragen möchten wir ausgehend von einem jüngst abgeschlossenen Forschungsprojekt einen exemplarischen Beitrag zur Auseinandersetzung mit Methoden und Erkenntniswegen qualitativer Verdrängungsforschung im Kontext von Gentrifizierung leisten.

Ersteinreichung: 22. November 2019; Veröffentlichung online: 23. April 2021

An English abstract can be found at the end of the document.

1. Einleitung

Medial werden sozial- und wohnungspolitische Missstände und die negativen Folgen für Mieter_innen, die unter prekären Wohnbedingungen leben oder ihre Wohnung verlieren, gegenwärtig auf vielen Kanälen angeprangert.[1] Es sind soziale Bewegungen, aber auch der wissenschaftliche Diskurs, die über die hinter den Gentrifizierungsprozessen liegenden strukturellen Mechanismen und der damit einhergehenden Verdrängung der bisherigen Mieter_innen aufklären.

Historisch und gesellschaftlich sind die skizzierten Entwicklungen gerahmt durch die Tatsache, dass Städte seit zwei Jahrzehnten wieder mehr Zuzug erleben; ein Trend, der in der Stadtforschung in Deutschland, aber auch in der Schweiz unter dem Schlagwort der Reurbanisierung (Brake/Herfert 2012) oder dem „Trend der Metropolitanisierung“ (Helbrecht 2016: 9) diskutiert wird. Dies hat jedoch Folgen für den Mietmarkt: „Mit der Zahl der Menschen nimmt auch die Nachfrage nach Wohnraum zu, während das Wohnungsangebot insbesondere in den Innenstädten der Metropolen bei Weitem nicht im selben Maße mitwächst.“ (Nuissl/Beran 2019: 8) Angetrieben wird dieser Prozess aktuell auch durch eine Nullzinspolitik, die wiederum

zu verstärkten Investitionen in Wohnraum führt, in deren Zentrum nicht mehr der Nutzen von Wohnungen, sondern ihr Renditepotenzial steht; diesbezüglich ist von der „Finanzialisierung von Immobilien“ (Heeg 2013: 75) die Rede. Das bedeutet, dass in solchen Wohnvierteln beziehungsweise -siedlungen investiert wird, in denen der Gewinn am größten ist. So stellt Verdrängung keinen Nebeneffekt, sondern die Bedingung von Aufwertung und Erneuerung dar (Holm 2011: 12; Marcuse 1985). Die durch Verdrängung ausgelösten Veränderungen in der Zusammensetzung der Bewohner_innenschaft hinsichtlich sozioökonomischer Merkmale sind mitunter Effekte der baulichen Aufwertung, da damit in der Regel bezahlbare (Miet-)Wohnungen reduziert werden, die aus investitionsstrategischer Sicht nicht von Interesse sind (Holm 2011: 12). Nicht zuletzt dadurch werden Mieter_innen aus ihren Wohnungen, aber auch aus der Nachbarschaft in unterschiedlichen Ausprägungen und Formen verdrängt. Im Diskurs um Gentrifizierung wird entsprechend gefordert, die Sicht *auf die* und *aus der Perspektive der* Verdrängten zu erforschen (Holm 2013: 59).

Insofern stellt die in den letzten Jahren vermehrte empirische Untersuchung von Verdrängung im Kontext von Gentrifizierung keine zufällige Entwicklung dar, sondern kann als wissenschaftliche Reaktion auf ein immer präsenter werdendes gesellschaftliches Phänomen gedeutet werden.

In vielen städtisch geprägten Siedlungsgebieten spitzt sich die Lage auf dem Wohnungsmarkt massiv zu – auch im dicht besiedelten Schweizer Mittelland, auf das sich die empirische Studie, die diesem Artikel zugrunde liegt, bezieht. Die Totalsanierung von Wohnblöcken beziehungsweise deren Abriss und der Bau neuer Häuser verbunden mit der Aufwertung ganzer Siedlungen steht hierzulande im Zeichen von politisch forcierter baulicher und sozialer Verdichtungsbestrebungen. Über die Beobachtung, dass es im Zuge dieser Aufwertungs- und Neubauprozesse zur Kündigung sämtlicher Mietverhältnisse in den Siedlungen kommt – sogenannten Leerkündigungen –, gelangen wir auf indirektem Weg zu einem zentralen Thema in der Wohn- und Stadtforschung, der *Verdrängung von Mieter_innen*: Verdrängung verstehen wir vor dem Hintergrund unserer empirischen Fallstudie als durch Wohnungskündigung erzwungenen Auszug. Die Haushaltsmitglieder können die Gründe für den Auszug weder kontrollieren noch verhindern, sie werden fremdbestimmt damit konfrontiert und ihnen bleibt nur, irgendwie damit umzugehen (Grier/Grier 1980: 256). Damit liegt unser Erkenntnisinteresse auf *direkter Verdrängung* („direct displacement“; Marcuse 1985: 205). Auch wenn die Verdrängung aus einer Wohnung oder Nachbarschaft vielerlei Ursachen haben kann, zum Beispiel eine Naturkatastrophe oder den Bau einer Autobahn, fokussieren wir in diesem Beitrag auf Verdrängung im Zusammenhang mit Gentrifizierung (*gentrification-induced displacement*) sowie auf den forschersichen Zugang zu diesem Phänomen.[2] *Gentrifizierung* verstehen wir im Weiteren als „jede[n] stadtteilbezogene[n] Aufwertungsprozess, bei dem immobilienwirtschaftliche Strategien der Inwertsetzung und/oder politische Strategien der Aufwertung den Austausch der Bevölkerung“ (Holm 2018: 152) voraussetzen.

Auch wenn die folgenden Überlegungen von einer spezifischen Form direkter Verdrängung aus getätigt werden, können sie für die Erforschung anderer Formen von Verdrängung inspirierend sein, sofern sie ausgehend

von den jeweiligen spezifischen Fragestellungen und Fallbeispielen ausdifferenziert und angepasst werden.

Nicht nur weil Verdrängung aktuell auf maßgebliche Weise städtische soziale Ungleichheit veranschaulicht, sondern auch, weil sich für die Verdrängungsforschung analytisch-konzeptionelle Fragen stellen, möchten wir mit diesem Artikel einen exemplarischen Beitrag zu *konzeptionellen und methodisch-methodologischen Fragen und Herausforderungen sowie möglichen Lösungswegen für einen qualitativen Zugang zu Verdrängung* leisten.

Dabei gehen wir wie folgt vor: Zunächst skizzieren wir, wie Verdrängung in der Literatur diskutiert wird und welche Fragen sowie Herausforderungen sich konzeptionell, aber auch für die Erforschung des Phänomens ergeben (Kapitel 2). Dann stellen wir das Forschungsprojekt WOHSOG sowie dessen Kontextualisierung in der Deutschschweiz vor (Kapitel 3). Damit ist der Projektzusammenhang expliziert, vor dessen Hintergrund wir in Kapitel 4 konzeptionelle, methodische und methodologische Schlussfolgerungen unter Berücksichtigung der in Kapitel 2 dargelegten Verunsicherungen der Verdrängungsforschung darlegen. Im Fazit (Kapitel 5) fassen wir unser Vorgehen kurz zusammen und argumentieren dafür, die unterschiedlichen Forschungsdesigns nicht gegeneinander auszuspielen, sondern sie gegenstandsangemessen zu begründen. Schließlich legen wir dar, warum unserer Ansicht nach eine differenzierte und kritisch geführte Verdrängungsforschung gerade unter den aktuellen wohnpolitischen, aber auch den wissenschaftlich diskursiven Auseinandersetzungen notwendig ist.

Mit dem vorliegenden Artikel möchten wir Denkanstöße und Lösungswege für zukünftige Projekte qualitativer Forschung bieten, die sich mit dem aktuell hoch relevanten Thema der Verdrängung von Mieter_innen beschäftigen und besonderes Augenmerk auf die konzeptionellen und methodischen-methodologischen Herausforderungen einer qualitativen Verdrängungsforschung legen.

2. Verdrängung erforschen

Ein Blick in die internationale Gentrifizierungsforschung zeigt, dass Aspekte der Verdrängung gegenüber den Ursachen, Prozessen, Akteur_innen und Verläufen von Gentrifizierung sowie dem Agieren der Immobilienwirtschaft verhältnismäßig wenig erforscht werden (Helbrecht 2016: 9 f.). Zwar ist Verdrängung von Anfang an der Gentrifizierungsforschung Thema, sie gerät aber phasenweise mal mehr und mal weniger ins Zentrum der Forschung (Pull et al. 2021: 5 ff.). Neben Gründen, die im wissenschaftlichen Diskurs liegen, spielt hier sicher auch die gesellschaftspolitische zeitweise (De-)Thematisierung von Verdrängung im städtischen Leben eine wichtige Rolle. Es lässt sich festhalten, dass Verdrängung relativ betrachtet bisher vernachlässigt wird, vor allem was die Berücksichtigung der Perspektiven der Verdrängten betrifft. Dies scheint sich jedoch mit Blick auf aktuelle Studien zu verändern.[3]

Diese Feststellung wird in der Literatur zu Gentrifizierung und Verdrängung unter anderem auf konzeptionelle, aber auch auf methodische Herausforderungen und methodologische Fragen zurückgeführt (Easton et al. 2019; Helbrecht 2016: 13; Holm 2013: 59; Lees/Slater/Wyly 2010). Hervorgehoben wird, dass bereits die Definitionen und Operationalisierungen von

Verdrängung und Gentrifizierung den Zugang zum Gegenstand bedingen und politische Implikationen haben (Helbrecht 2016). Ebenso wird die empirische Operationalisierung des Verdrängungskonzepts kritisiert, Letzteres werde sehr unterschiedlich verwendet und oftmals unpräzise operationalisiert (Beran/Nuissl 2019b: 19). Es wird konstatiert, dass es herausfordernd sei, Verdrängung „exakt zu definieren und – vor allem – zu messen“ (Nuissl/Beran 2019: 9; siehe auch Atkinson 2000; Easton et al. 2019).

Angemerkt wird zudem, dass der Zugang zu Verdrängten äußerst schwierig sei und dieser eher gelinge, wenn sich Verdrängung bereits manifestiert hat. Spezifische Formen von Verdrängung seien – was den forschungspraktischen Zugang angeht – also besser zu erforschen als andere (Helbrecht 2016: 13; Holm 2013: 60). Hier sei des Weiteren darauf zu achten, *wen* man in der Forschung überhaupt erreicht und wen nicht. So liegt die These eines Bias in den Daten nahe, denn sprachbasierte Forschungsdesigns, sei es in Fragebögen oder in qualitativen Interviews, setzen spezifische Ressourcen zur Teilnahme voraus.

Außerdem stellen sich ethische Fragen danach, wie der vulnerablen Situation der Betroffenen im Forschungsprozess Rechnung getragen werden kann. Quantitative wie qualitative Längsschnittstudien (Holm 2013: 59; Easton et al. 2019: 14) oder auch wohnbiografische Zugänge (Betancourt 2016) in diesem Bereich wären hilfreich, um Verdrängung nicht nur punktuell und retrospektiv, sondern über einen längeren Zeitraum untersuchen zu können. Die Herausforderung, mikro- und makroanalytische Zugänge zu verbinden, wird diskutiert (Sakizlioğlu 2014). Schließlich erweist sich eine reflexive Haltung mit einem Bewusstsein für die eigene Positionalität im Forschungsprozess als für die Verdrängungsforschung bedeutsam. Und mehr noch, gerade diese Bedingungen der eigenen Positionen der Forscher_innen und die damit einhergehenden blinden Flecken werden in der Literatur als Erklärung für die empirische Vernachlässigung in der Gentrifizierungsforschung herangezogen. So besteht die These der bildungsbürgerlichen Ferne von Forscher_innen zu den „Verlierer_innen der Gentrification“ (Holm 2013: 59; Allen 2008). Andernorts ist in eine ähnliche Richtung argumentierend von der Stadtforschung als einem „einäugigen Zyklopen“ und von einer „immensen intellektuellen Einseitigkeit“ die Rede (Helbrecht 2016: 11). Vor diesem Hintergrund plädiert Allen (2008: 180) dafür, dass Konflikte zwischen den unterschiedlichen Perspektiven derjenigen, die Gentrifizierung erforschen, und derjenigen, die deren Konsequenzen erleben, sichtbar zu machen seien. Er spricht von einer fehlenden „referential reflexivity“, mit der die Unfähigkeit einhergehe, die ontologische Rolle der eigenen Positionalität zu reflektieren.

Der Blick in die internationale Gentrifizierungsforschung zeigt schließlich, dass mittels qualitativer Forschungsdesigns häufig gerade das Erkenntnisinteresse an der Perspektive der von Verdrängung betroffenen oder von ihr bedrohten Menschen verfolgt wird. Im Diskurs um Gentrifizierung wird entsprechend gefordert, auch die Perspektive von Verdrängten zu erforschen (Holm 2013: 59). Das heißt, dass sich ein solcher methodisch-methodologischer Zugang unter Berücksichtigung des jeweiligen Erkenntnisinteresses oftmals als *gegenstandsangemessen* zu erweisen scheint. Mit solchen qualitativen Forschungsdesigns kann Verdrängung aus einer „Froschperspektive“ (Eckardt 2018: 22) beleuchtet werden – also unterhalb einer Normalperspektive – eben aus der Perspektive der Betroffenen

selbst. Je nach methodischem und methodologischem Design, das durch das Erkenntnisinteresse der Studien bedingt ist, geraten somit unter anderem subjektive Deutungen, Sinnkonstruktionen, Erfahrungen oder auch Praktiken ins Zentrum der Aufmerksamkeit. Derart designte Studien leisten eine vertiefende Innensicht auf Verdrängung und die Perspektiven der von Verdrängung bedrohten oder betroffenen Personen. Im vorliegenden Artikel fokussieren wir deshalb und aufgrund der eigenen Forschungsexpertise auf Fragen und Herausforderungen eines qualitativen Forschungszugangs zu Verdrängung.

Nicht unerwähnt lassen wollen wir die Grenzen qualitativer Verdrängungsstudien, die offenbar werden, wenn es zum Beispiel um das Ausmaß oder die Verbreitung von Verdrängung geht. Für eine solche „Vogelflug-Perspektive, die mit statistischen Analysen große städtische Räume betrachtet“ (Eckardt 2018: 22), sind quantitative Zugänge adäquat (Easton et al. 2019; Friedrichs 1996; Wüstenrot Stiftung 2019).

Bis hierher sollte deutlich geworden sein, dass Verdrängung – gerade weil es sich dabei um ein alltagspraktisch relevantes Phänomen handelt, von dem immer mehr Menschen betroffen sind – dezidiert und systematisch ins Zentrum der (Gentrifizierungs-)Forschung zu rücken ist. Indem wir dargelegt haben, welche Gründe in der Literatur für die relative forschersische Vernachlässigung des Gegenstandes herangezogen werden, haben wir zugleich wichtige konzeptionelle wie methodisch-methodologische Herausforderungen für die Erforschung von Verdrängung ins Bewusstsein gerufen. Dies, ohne Details und spezielle Konstellationen von Verdrängung, einzelne Fragestellungen oder auch Forschungsdesigns näher zu betrachten. Wendet man sich den skizzierten Herausforderungen im Detail zu, so findet sich dafür unserer Ansicht nach kein einfaches methodisch-methodologisches ‚Rezeptwissen‘ oder eine pauschale Lösung. Vielmehr gilt es, diese allgemein benannten Schwierigkeiten der Verdrängungsforschung spezifisch und ausgehend von den jeweiligen konkreten Fragestellungen, dem Erkenntnisinteresse sowie der einzelnen Kontexte empirischer Beispiele zu betrachten und zu diskutieren.

Damit wird deutlich, dass neben den bereits dargelegten allgemeinen Fragen und Herausforderungen die für diesen Artikel leitende Fragestellung nach den konzeptionellen und methodisch-methodologischen Herausforderungen sowie nach möglichen Lösungswegen für einen qualitativen Zugang zu Verdrängung nicht ohne das entsprechende Erkenntnisinteresse sowie das Forschungsdesign diskutiert werden kann. Somit können die erkenntnistheoretischen und methodisch-methodologischen Überlegungen immer nur exemplarisch und unter Rückgriff auf den jeweiligen Forschungszusammenhang diskutiert werden.

Die weiteren Ausführungen stehen insofern in Verbindung mit den bereits dargelegten Diskursen, haben jedoch ihren Ausgangspunkt in Problemstellungen der jüngst abgeschlossenen und vom Schweizerischen Nationalfonds geförderten qualitativen Studie, die im Folgenden genauer vorgestellt werden soll.

3. Zum Forschungsprojekt WOHSOG und zur Kontextualisierung in der Schweiz

Im Zentrum des Forschungsprojektes „Bewältigung von drohendem Wohnungsverlust – die soziale Seite gebietsbezogener baulich-planerischer

Strategien“ (WOHNSOG) standen die Perspektiven von Menschen, die mittels Massenkündigungen aufgrund von Totalsanierungen oder Ersatzneubauten aus ihren Wohnungen verdrängt worden sind (Meuth/Reutlinger 2021; Reutlinger et al. 2019; Furrer et al. 2020).[4] Diese Form der Verdrängung stellt die betroffenen Mieter_innen vor die strukturelle Herausforderung, eine neue bezahlbare Wohnung zu finden; dies kann einen sozialen Abstieg und/oder den Verlust gefestigter sozialer Kontakte im Nahraum bedeuten, ganz abgesehen von emotionalen, psychischen oder gesundheitlichen Folgen. Damit ist Verdrängung eine Erfahrung, die nicht nur alltagspraktisch, sondern auch emotional und biografisch zu verarbeiten ist. Es liegt nahe, davon auszugehen, dass es sich hierbei um eine „Bewältigungsaufforderung“ (Knabe/Leitner 2017: 236; Meuth/Reutlinger 2020) handelt. Was dies für die betroffenen Menschen bedeutet – gewissermaßen die *soziale Seite* der immobilienwirtschaftlichen sowie stadt- und raumplanerischen Entwicklungen –, ist bisher weder in der Öffentlichkeit, in Kreisen der Raumplanung und Stadtentwicklung, noch im wissenschaftlichen Diskurs in größerem Maße diskutiert worden. Deshalb wurde im Forschungsprojekt WOHNSOG folgende Fragestellung verfolgt: Wie erleben Mieter_innen ihre Wohnungskündigung im Zuge baulicher Aufwertungs- und/oder Verdichtungsprozesse und wie gehen sie damit um?[5]

Diskursive Rahmung und Ausgangspunkt der Studie

„Leerkündigungen“ aufgrund von Totalsanierungen und Ersatzneubauten stehen oftmals beispielhaft für bauliche Aufwertung sowie immobilienwirtschaftliche und teils (stadt-)politische Strategien, die zu deutlich sichtbarer und massiver *direkter Verdrängung* der bisherigen Mieter_innen führen. Teilweise nutzen institutionelle und profitorientierte Eigentümerschaften, besonders auf angespannten Wohnungsmärkten, derartig begründete „Leerkündigungen“ als Legitimation, um die bestehenden Mietverhältnisse mit dem Ziel der Renditesteigerung zu kündigen (Mieterinnen- und Mieterverband Ostschweiz 2018: 7). Ein solches Vorgehen ist in der Schweiz mietrechtlich nur bedingt geschützt, sodass dadurch Vertragsverhältnisse auch ohne Fehlverhalten der Mieter_innen und ohne angekündigten Eigenbedarf legal aufgelöst werden können.

Parallel zu solchen immobilienwirtschaftlichen Aufwertungsbewegungen finden sich in der Schweiz aktuell politische Bestrebungen zu einer *baulichen Verdichtung*, um der Zersiedelung Einhalt zu gebieten. In diesem Zusammenhang wird verstärkt Altbestand saniert und dabei aufgestockt, erweitert oder auch abgerissen und die Parzelle neu bebaut (Hochschule Luzern 2019). Diskursiv gerahmt werden solcherlei Bau- und (Total-)Sanierungsprojekte – mit dem Ziel, eine höhere Nutzungsdichte zu erreichen – unter anderem durch die *nationale Raumentwicklungsstrategie* (Revision des Raumplanungsgesetzes vom Dezember 2013).

Im Forschungsprojekt WOHNSOG vertreten wir die These, dass einerseits die *immobilienwirtschaftlichen Aufwertungen der Regeneration* (Erneuerung oder [Total-]Sanierung) und andererseits die *politisch motivierten* baulichen Verdichtungsbestrebungen vielerorts nicht einfach parallel stattfinden, sondern zutiefst diskursiv, aber auch baupraktisch miteinander

verwoben sind. Es sind oftmals nicht lediglich immobilienwirtschaftliche Strategien, die Gentrifizierung hervorrufen, vielmehr sind diese mitunter eingebettet und gerahmt durch politische Entscheidungen und Prozesse, wie das Beispiel der „statemade-rental-gap“ im sozialen Wohnungsbau (Ertelt et al. 2016) oder die politischen Entscheidungen hinsichtlich einer sogenannten Verdichtung nach innen (Bundesamt für Raumentwicklung Schweiz ARE; Debrunner/Hengstermann/Gerber 2020; Debrunner/Hartmann 2020; Reutlinger 2015) zu verdeutlichen vermögen. Oder andersherum: Zunächst sind politische Strategien der Aufwertung gegeben, die dann immobilienwirtschaftliche Akteur_innen animieren, genau dort zu investieren. Man könnte also von einem politischen Vorstoß der Verdichtung nach innen sprechen, der einerseits aufgrund des Wohnraummangels in (Groß-)Städten und einer enormen Zersiedelungstendenz in der Schweiz planungs- und wohnungspolitisch sinnvoll ist, andererseits aber besonders den *institutionellen Investoren* legitimatorisch in die Hand spielen kann.

Gentrifizierung ist für uns vor diesem Hintergrund immer zugleich Aufwertung *und* Verdrängung; Helbrecht (2016: 13) spricht diesbezüglich von den „zwei Seiten der Medaille“ der Gentrifizierung. Solange die Wohnraumversorgung in überwiegendem Maß warenförmig organisiert ist (Vollmer 2019: 114), geht die Aufwertung ganzer städtischer Gebiete mit verschiedenen Formen der Verdrängung weniger kaufkräftiger Bevölkerungsgruppen einher. Dies trifft für unsere Beobachtungen in der Deutschschweiz zu, zumindest für lokal angespannte Wohnungsmärkte.[6]

Methodisch-methodologisches Design

Um subjektive Perspektiven auf Wohnungskündigungen innerhalb konkreter Prozesse zu kontextualisieren, bieten sich Fallstudien zu spezifischen Sanierungs- oder Ersatzneubauprojekten an. In diesem Sinne haben wir *Fallstudien* zu drei ausgewählten großen Totalsanierungs- respektive Ersatzneubauprojekten im Mietwohnungssektor im Zuge baulicher Verdichtung und/oder Aufwertung in Deutschschweizer (Groß-)Städten mit angespannten (Miet-)Wohnungsmärkten erstellt; Letzteres machen wir fest an einer geringen Leerstandsquote. Ziel ist es, vergleichbare – wenn auch unterschiedliche – Fallstrukturen und -bedingungen zu berücksichtigen, um kontrastierende Fälle (Fallebene: Siedlung/Gebiet) zu generieren. Alle betrachteten Wohnobjekte befinden sich in institutioneller Eigentümerschaft: ein in der Schweiz ansässiger, global tätiger Finanzdienstleister, eine städtische Liegenschaft und die Pensionskasse einer regionalen Bank. Die Liegenschaften der ausgewählten Fälle werden durch dafür beauftragte Verwaltungen ‚bewirtschaftet‘.

Das Ziel, möglichst viel planerisches, strategisches Wissen zu den Sanierungen und Ersatzneubauprojekten der Fallstudien zu erhalten, legte es nahe, den *Feldzugang* über die Eigentümerschaften und involvierte Projektentwickler_innen zu wählen, gewissermaßen eine vorübergehende forschungsstrategische Allianz einzugehen. Das wiederum hatte zum Nachteil, dass der Zugang zu Projekten enorm von den Eigentümerschaften abhing; ihnen kam als Gatekeeper im Forschungsprozess eine maßgebliche, steuernde Rolle zu. Der Feldzugang lieferte bereits erste Erkenntnisse zum Gegenstand:

Insgesamt zeigte sich in den Telefongesprächen, dass sich die Eigentümerschaften in der Regel bewusst waren, dass sie heikle Kündigungspraktiken anwendeten und zudem öffentlich kritisiert wurden.

Im Gegensatz zu anderen Forschungen, die oft retrospektiv bereits vollzogene Verdrängungsprozesse untersuchen (Helbrecht 2016: 13; Holm 2013: 60), erforschten wir das Erleben und den Umgang mit der Wohnungskündigung vor oder kurz nach dem erzwungenen Umzug, also mitten im Verdrängungsprozess; deshalb war es auch wichtig, forschungsethische Fragen zu reflektieren. Zentrale Grundlage, um die leitende Forschungsfragestellung nach dem Umgang mit der Wohnungskündigung zu beantworten, stellten *leitfadengestützte Interviews mit den Mieter_innen* dar. Der Leitfaden diente als thematische Orientierung und wurde nicht starr abgehandelt. Vielmehr sollte sichergestellt werden, dass über alle Interviews und Interviewer_innen hinweg die gleichen Themen behandelt werden (Helfferich 2011; Meuser/Nagel 2009). In der Interviewinteraktion hingegen rückte der Leitfaden in den Hintergrund und ließ Raum für die individuellen Strukturierungen der Interviewten (Meuth 2018: 75).

Die leitfadengestützten Interviews setzten sich aus fünf Themenbereichen zusammen, die sich jeweils mittels erzählgenerierender, offener Fragen ausdifferenzierten: Wohnbiografie, Siedlung und lokaler Kontext, Netzwerke/soziale Kontakte/Beziehungen, gekündigte Wohnsituation mit Ressourcen und Belastungen sowie Einschätzung der eigenen Rolle/Person, Perspektive und Meinung. Um die leitende Forschungsfrage umfassend beantworten zu können, waren die Leitfadeninterviews stark narrativ gehalten. So konnte neben Meinungen und Beschreibungen auch Erzählungen Raum gegeben werden (Schütze 1983, 1984). Denn im Sinne der Homologietheorie, so die erzähltheoretische Annahme Schützes, kommt die Textsorte des Erzählens auch retrospektiv am nächsten an das Erlebte und macht so Empfindungen, Gefühle und Gedanken sowie Eigentheorien bezüglich der Kündigungserfahrung erfassbar. Die Interviews mit Mieter_innen wurden vollständig und systematisch anhand spezifischer Regeln (Langer 2010: 523; Przyborski/Wohlrab-Sahr 2009: 168) transkribiert.

Ergänzend zu den Interviews, zu Zwecken der Anreicherung der Fallstudien, aber auch, um einen besseren Zugang zu Interviewpartner_innen zu erhalten, hielten wir uns jeweils mehrere Tage vor Ort auf und beobachteten. Dabei richteten wir den Fokus auf physisch-materielle Bedingungen der Siedlungen sowie auf die subjektiv wahrgenommene Atmosphäre. Die angefertigten Beobachtungsprotokolle enthalten zudem Gesprächsnotizen von Kurzgesprächen mit weiteren Mieter_innen.

Der Zugang zu den Interviewpartner_innen erfolgte auf unterschiedlichen Wegen: über Aushänge in Treppenhäusern, in einem Fall außerdem über einen Brief, der durch die Liegenschaftsverwaltung in unserem Namen verschickt wurde; in einem weiteren Fallbeispiel warfen wir selbst eine Interessensbekundung zum Interview in die Briefkästen ein; sowie über die direkte Ansprachen von Menschen, die wir während der Beobachtungen vor Ort trafen. Aufgrund des erschwerten Zugangs zu Personen, die sich in einer solch herausfordernden Situation für Forschungszwecke interviewen lassen, konnten wir für das Sample vorab keine Kriterien festlegen. Stattdessen interviewten wir alle Personen, die sich dafür bereit erklärten, und erhielten am

Ende 20 Interviews mit Mieter_innen. Größtenteils wurden die Interviews in der bisherigen Wohnung, nur teilweise in der neuen Wohnung der Person geführt. Im Anschluss an die Interviews ließen wir jeweils einen soziodemografischen Kurzfragebogen zur Person ausfüllen und fertigten Postskripte zum Entstehungszusammenhang des Interviews, zur Kontaktaufnahme mit der Person, zur Interviewsituation, zum Ort sowie zu Reflexionen über die eigene Rolle als Interviewer_innen an.

Gerät in der qualitativen (Verdrängungs-)Forschung ein „konkretes Handlungs- oder Interaktionsphänomen“ (Breuer 2010: 88) in den Blick, das prozessorientiert ist (Strauss/Corbin 1996: 23), erweist sich die Grounded Theory methodisch und methodologisch als angemessener Forschungsstil. Strauss und Corbin (1996: 83) halten diesbezüglich allgemein fest:

„Grounded Theory ist eine handlungs- und interaktionsorientierte Methode der Theorieentwicklung. Ob man Individuen, Gruppen oder Kollektive untersucht, immer gibt es Handlung und Interaktion, die auf ein Phänomen gerichtet ist, auf den Umgang mit ihm und seine Bewältigung, die Ausführung oder die Reaktion darauf, wobei das Phänomen immer in einem Kontext oder unter einem spezifischen Satz von Bedingungen auftritt.“

Mit diesem Hinweis wird deutlich, dass wir das subjektive Erleben und den Umgang mit der Wohnungskündigung der verdrängten Mieter_innen erkenntnistheoretisch fundiert nicht nur *handlungstheoretisch* und *prozesshaft* verstehen, sondern auch immer *kontextualisiert* betrachten. Denn die von den Interviewten dargelegten zentralen Phänomene und ihr Umgang mit ihnen finden in einem vorgegebenen Rahmen und rückgekoppelt an verschiedene kontextuelle Ebenen statt. Forschungspraktisch bedeutet dies, dass im Projekt das unterschiedliche Datenmaterial mittels diverser forschungspraktischer Techniken im Stil der Grounded Theory (Strauss/Corbin 1996) ausgewertet wurde. Neben dem mehrstufigen Kodierprozess (offenes, axiales und selektives Kodieren), bei dem es um ein theoretisches Kodieren und nicht nur um eine Klassifikation oder Sortierung und Beschreibung des untersuchten Phänomens geht (Breuer 2010: 41), orientierten wir uns am Prinzip eines abduktiven Forschungsprozesses und an der Methode des ständigen Vergleichs (zwischen verschiedenen Phänomenen, zwischen verschiedenen Kontexten, Interfallvergleich, Intrafallvergleich) (Schröer/Schulze 2010: 282; Strübing 2010: 15).

4. Konzeptionelle und methodisch-methodologische Schlussfolgerungen

Nachdem wir bis hierher in der Verdrängungsforschung bestehende konzeptionelle sowie methodisch-methodologische Herausforderungen dargelegt sowie das Projekt WOHSOG samt Ausgangslage und Forschungsdesign vorgestellt haben, diskutieren wir abschließend konzeptionelle und methodisch-methodologische Schlussfolgerungen. Von den in Kapitel 2 dargelegten Verunsicherungen in der Verdrängungsforschung greifen wir hier einige Aspekte auf: die Konzeption der Verdrängung sowie der qualitativen Operationalisierung des Umgangs mit ihr, die Kontextualisierung

der Subjektperspektive respektive der Verbindung von mikroanalytischen Erkenntnissen mit einer Makroperspektive sowie der (Ohn-)Macht und der eigenen Positionalität im Forschungsprozess. Ausgehend von unserem Untersuchungsgegenstand und Erkenntnisinteresse sowie den erkenntnistheoretischen Prämissen, die dem Stil der Grounded Theory zugrunde liegen, zeigen wir somit Lösungswege für die Erforschung des Phänomens der *direkten Verdrängung* auf. Damit sind diese Schlussfolgerungen zwar übertragbar auf andere Forschungszusammenhänge, müssen jedoch gegebenenfalls angepasst, erweitert oder verändert werden.

Konzeption von Verdrängung als komplexes und prozesshaftes Phänomen

Mit Blick auf das Erkenntnisinteresse des Projekts WOHSOG stellen wir nun konzeptionelle Überlegungen zum Verdrängungs- und Gentrifizierungsverständnis an, die verdeutlichen werden, dass diese Begriffe nicht universell zu definieren sind, sondern jeweils vor dem Hintergrund des untersuchten Falles spezifiziert werden müssen. Für unser Vorhaben hat sich das einleitend dargestellte Verständnis von *direkter Verdrängung* („direct displacement“; Marcuse 1985: 205) als ein durch Wohnungskündigung erzwungener Auszug als sinnvoll erwiesen. Wir lösen uns zudem von einem gewissermaßen personalisierten Verdrängungsverständnis, welches davon ausgeht, dass eine wohlhabendere Gruppe eine ärmere Mieter_innschaft verdrängt (siehe u. a. Alisch/Zum Felde 1990: 277; Helbrecht 2016: 9). Suggestiert wird damit, dass Gentrifizierung respektive Verdrängung als aktiver Akt von zahlungskräftigen Mieter_innen selbst vollzogen wird. Das trifft allerdings nicht für jede Form von Verdrängung im Kontext von Gentrifizierung zu.

Mit dieser Präzisierung geht ein spezifisches Verständnis von Gentrifizierung einher: Hier liegt das Augenmerk auf stadtteilbezogenen Aufwertungsprozessen und Strategien unterschiedlicher Akteur_innen (siehe einleitend) und dem damit einhergehenden „Austausch der Bevölkerung“ (Holm 2018: 152). Offen bleibt jedoch, wer diesen Austausch verantwortet beziehungsweise erzeugt. Das ist für Verdrängungsformen wichtig, bei denen nicht neue Mieter_innen die bisherigen verdrängen, sondern vielmehr die bisherige Mieter_innschaft durch Praktiken der institutionellen Investoren, teils legitimiert durch politische Bestrebungen, verdrängt werden. Im Falle von ‚Leerkündigungen‘ und den darauffolgenden Aufwertungen und Mietsteigerungen für Neuverträge ziehen nämlich zahlungskräftigere Personen erst in einem zweiten Schritt in die sanierten oder neu gebauten Wohnungen ein. Die Haushalte, die erzwungenermaßen wegziehen mussten, könnten – selbst wenn sie erneut aus einer zwischengenutzten Wohnung umziehen würden – in der Regel die neuen Mieten nicht mehr bezahlen („exclusionary displacement“; Marcuse 1985: 205) beziehungsweise sind nicht dazu bereit. Hierfür sind jedoch die baulichen Aufwertungen ursächlich und nicht die neu zuziehenden Mieter_innen.

Eine weitere Präzisierung des Verständnisses von Verdrängung ist zentral: Im Projekt fokussierten wir nicht nur Personen, die bereits weggezogen sind (also bereits verdrängt wurden), sondern auch solche, denen der Wohnungsverlust noch bevorsteht und auf die ein Verdrängungsdruck („displacement pressure“; ebd.) ausgeübt wird.

Neben diesen konzeptionell-begrifflichen Präzisierungen liegt es vor dem beschriebenen Hintergrund nahe, von einem *prozessualen Verdrängungsverständnis* auszugehen, mit dem die zeitliche Spanne vor, während und nach dem Ausspruch der Kündigungen in den Blick genommen und der Wandelbarkeit über die Zeit hinweg Rechnung getragen werden kann (Sakizlioğlu 2014). Die empirischen Ergebnisse des Projekts WOHSOG legen nahe, dass ein prozessuales Verständnis von Umgang, von dem in den methodologischen Prämissen der Grounded Theory im Sinne Strauss' und Corbins (1996) ausgegangen wird, *gegenstandsangemessen* ist.

Schließlich – und das ist durchaus auch als forschungspraktisches Argument zu verstehen – stellt Verdrängung im Zuge derart motivierter ‚Leerkündigungen‘ oftmals großer Liegenschaften kein unsichtbares oder vernachlässigbares Phänomen dar. Vielmehr ist der bevorstehende oder bereits erlebte Wohnungsverlust der Mieter_innen immer häufiger medial-öffentlich omnipräsent und Gegenstand widerständiger Praktiken sozialer Bewegungen.

Qualitative Operationalisierung des Umgangs mit Verdrängungserfahrung

Mit Blick auf den Umgang mit Verdrängungserfahrung respektive einer Wohnungskündigung stellt sich die Frage, wie der Begriff ‚Umgang‘ theoretisch fundiert und qualitativ operationalisiert werden kann. Im Projekt WOHSOG steht *Umgang* für die konkreten Handlungen, Strategien und Interaktionen der interviewten Mieter_innen bezüglich der Erfahrung der Kündigung und des damit einhergehenden erzwungenen Auszugs respektive des gesamten Verdrängungsprozesses. Im Sinne Webers (1984) fokussieren wir nicht nur auf das *Tun*, sondern auch auf das *Dulden* oder *Unterlassen*. Ein solcher Fokus auf und ein Interesse am Umgang lässt sich forschungspraktisch sehr gut mittels des handlungstheoretischen Kodierparadigmas, das für die Grounded Theory im Sinne von Strauss und Corbin (1996: 78) wesentlich ist, *qualitativ operationalisieren* und erkenntnistheoretisch begründen. Strauss (1993) geht dabei von einer interaktionalen Handlungstheorie aus. Dem Kodierparadigma liegt die erkenntnistheoretische Annahme zugrunde, dass Sachverhalte, Ereignisse und Handlungen kausal miteinander verwoben und untereinander bedingt sind (Breuer 2010: 85), und zwar in einem relationalen Verständnis (Strübing 2008: 28) und jeweils abhängig vom aus der Forschungsfrage resultierenden Fokus auf das Datenmaterial. Das Kodierparadigma kann insofern forschungspraktisch als Heuristik dienen und ist Ausdruck einer abduktiven Haltung (Meuth 2018: 82; Tiefel 2016, 2005).

Forschungspraktisch bedeutet die Arbeit mit einem Kodierparadigma, dass an das empirische Material systematisch *W-Fragen* gestellt werden: Um *welches* Phänomen geht es in der vorliegenden Sequenz? Die Benennung des zentralen Phänomens einer Passage ist herausfordernd und oft erst nach ausführlicher Interpretation und Bearbeitung des Interviewtextes möglich. *Welche* ursächlichen Bedingungen führen zum Phänomen? *Welche* Kontextdaten spezifizieren das Phänomen? *Welcher* Umgang mit dem Phänomen ist zu verzeichnen (Handlungen, Strategien, Interaktionen)? *Welche* intervenierenden Bedingungen beeinflussen, ermöglichen oder behindern

diesen Umgang? Welche Konsequenzen ergeben sich aus dem je spezifischen Umgang mit den einzelnen Phänomenen?

Kontextualisierung der Subjektperspektive

Indem qualitative Studien auf das Erleben der Wohnungskündigung und den Umgang damit fokussieren, machen sie die subjektiven Perspektiven und Deutungsmuster auf Verdrängungsprozesse rekonstruierbar (Mikroebene). Im Projekt WOHN SOG haben wir über die einzelnen Interviews hinweg sowie im Vergleich zwischen den Positionierungen der Mieter_innen in den verschiedenen Fallstudien heterogene Umgangsmuster herausarbeiten können. Durch die systematische Forschungspraxis mit dem Kodierparadigma sind die subjektbezogenen rekonstruierten Perspektiven und Umgangsmuster Teile komplexer Bedingungsgefüge und damit immer kontextualisiert. Neben Kontext- und Einflussfaktoren auf individueller Ebene werden somit auch förderliche sowie hinderliche Faktoren des Umgangs berücksichtigt, etwa strukturelle Faktoren. Das sind unter anderem mietrechtliche Regelungen, angespannte Wohnungsmärkte, ausbleibende Hilfsangebote, vorherrschende politische, soziale und ökonomische Machtverhältnisse, die Bedingungen der jeweiligen Totalsanierungs- oder Ersatzneubauprojekte, die Praktiken der Verwaltungen und Eigentümerschaften, aber auch soziokulturelle Werte, Normen und Rollenbilder, die den symbolischen Orientierungsrahmen für den Umgang darstellen (Meso- und Makroebene).

Neben der forschungspraktischen Arbeit mit dem Kodierparadigma können derart rekonstruierte Perspektiven auf und Umgangsmuster mit Verdrängung schließlich mit dem methodischen Prinzip der *Fallstudien* weiter kontextualisiert werden (siehe Kapitel 3).

Die erkenntnistheoretischen Annahmen zum Bedingungsgefüge und zur Kontextualisierung der untersuchten Phänomene, wie sie in der Grounded Theory (Strauss/Corbin 1996) gegeben sind, erweisen sich insofern als gewinnbringend für eine kontextualisierte subjektive Perspektive auf Verdrängung, da die kontextuelle Verortung stets in den Analyseprozess eingewoben ist und nicht etwa nachgelagert und summativ vorgenommen wird. Die Perspektiven und Umgangsmuster der Mieter_innen sind über die je spezifischen „biografischen Auseinandersetzungs- und Gestaltungsprozesse“ (Wiezorek 2016: 185) hinaus immer innerhalb ihres bedingenden Rahmens, der nicht nur auf der Mikroebene verortet ist, erfassbar. Es ist deshalb davon auszugehen, dass derart vorgenommene Analysen von Perspektiven und Umgangsmustern nicht nur das Ergebnis individueller Entscheidungen sind, sondern abhängig von einer „jeweiligen raum-zeitlichen und sozialen Gebundenheit“ (Strübing 2008: 38) sind und damit kontextualisiert vorgenommen werden.

Wir gehen also davon aus, dass differenzierte und methodisch-methodologisch durchdachte qualitative Studien neben der Innensicht aus der „Froschperspektive“ (Eckardt 2018: 22) respektive mit dem Fokus auf lokale mikro-soziologische Prozesse (ebd.) stets auch Erkenntnisse struktureller Art zum Forschungsfeld liefern (Sakizlioğlu 2014: 17 f.; Wießner 1990); seien das Einblicke in das ‚Entmietungsmanagement‘ der Eigentümerschaften, Mechanismen sozialer Ungleichheit und Machtverhältnisse oder auch

politische Prozesse, um nur einige Beispiele zu benennen, die jenseits der persönlichen Interaktionsebene der Verdrängten auf der mikroanalytischen Ebene verortet sind. Entscheidend ist, dass die Blickrichtung auf weitere Aggregatsebenen (Meso- und Makroebene) durch derartige qualitative Studien jeweils vom Standpunkt der Subjekte (also der Verdrängten) aus vorgenommen werden.

Ein solches methodisch und methodologisch begründetes Forschungsdesign plausibilisiert, dass der Blick auf die Perspektiven und den Umgang mit der Wohnungskündigung respektive der Verdrängungserfahrung zwar vom Erleben, von den Meinungen und Wahrnehmungen der Mieter_innen aus vorgenommen wird – deshalb der Zusatz *subjektorientiert*. Deutlich sollte aber auch geworden sein, dass dies nicht mit einer subjektivistischen und individualisierenden Analyse von Verdrängungserfahrungen zu verwechseln ist. Letzteres birgt nämlich die Gefahr, dass es zu einer *Individualisierung der Verdrängungsfrage* kommt, und zwar in dem Stil, dass Forschungen Erkenntnisse liefern, wie der Umgang mit und die Bewältigung von Verdrängung positiv gestaltet oder optimiert werden könnte, zum Beispiel durch Selbstoptimierung und Arbeit am Selbst der Betroffenen. Eine Tendenz, die in der Stadtforschung aus wohnpolitischen und residualen Logiken heraus bekannt ist, die aber auch in einer individualisierenden Problembearbeitung Sozialer Arbeit zum Ausdruck kommt.

Forschung als machtvoller Prozess und reflexive Positionalität

Schließlich möchten wir die in der (Verdrängungs-)Forschung präsenten gesellschaftlichen Machtverhältnisse nicht unerwähnt lassen: Es wurde immer wieder deutlich, dass Verdrängungsforschung ein „gesellschaftlich vermittelter, das heißt ein in Herrschaftsverhältnisse eingebundener und in spezifische Interessens- und Konfliktkonstellationen verstrickter sozialer Prozess“ (Anhorn/Stehr 2012: 57) ist und es sich zudem um ein normativ aufgeladenes Forschungsfeld handelt (Eckardt 2018: VII). Bereits die Definitionen sowie die Operationalisierungen von Verdrängung beziehungsweise Gentrifizierung bedingen den Zugang zum Gegenstand und haben politische Implikationen. „Denn Gentrification ist gewiss kein reibungsloser, konfliktloser Prozess, den man quasi einfach nur wissenschaftlich distanziert beobachten könnte“ (Helbrecht 2016: 11). Genau deshalb, aber auch aufgrund der in Kapitel 2 diskutierten blinden Flecken, die sich aus der Positionalität der Forscher_innen ergeben, erweist sich eine *reflexive Positionalität*, oder mit Allen (2008: 180) gesprochen die „referential reflexivity“, als äußerst wichtig.

Im Projekt erwies es sich als erkenntnisgenerierend, über folgende Positionalitäten zu reflektieren: Disziplinäre Positionalität und Präkonzepte, forschungspraktische und forschungsethische Aspekte fordern die professionelle Positionalität der Forscher_in, die (Ohn-)Mächtigkeit der Forscher_in im Untersuchungsfeld sowie die Reflexivität der Emotionen, die dabei hilft, die Positionalität der Forscher_in im Analyseprozess leichter explizieren zu können (Meuth 2018: 93 f.; siehe ausführlich Kapitel 9 in Meuth/Reutlinger 2021). Beispielsweise expliziert die Reflexion über die *disziplinären Perspektiven* des Projektteams, dass ausgehend von bestimmten

Präkonzepten und der wissenschaftlichen Sozialisation der untersuchte Gegenstand in einer spezifischen Weise fokussiert wird: Der Blick wird auf die Perspektiven der von Verdrängung Betroffenen gerichtet, die von ihnen erlebten sozialen Ungleichheiten werden dargelegt. Verdichtungspolitik und ‚Leerkündigungen‘ hätten denn auch ganz anders thematisiert werden können, zum Beispiel als lukrative Finanzanlagen oder im Sinne von Fragen, wie man Entmietung aus einer finanziellen und dienstleistungsbezogenen Sichtweise optimieren könnte.

Die Reflexion der eigenen *(Ohn-)Mächtigkeit der Forscher_in im Untersuchungsfeld* förderte beispielsweise die eigenen Verstrickungen mit dem fokussierten Gegenstand sowie den erlebten Ambivalenzen zutage. Das Bewusstsein für ungleich verteilte Machtpositionen der beteiligten Akteur_innen forderte im Forschungsprozess immer wieder die *wissenschaftliche* wie auch die *politische* Positionalität der Forscher_innen heraus sowie einen bewussten Umgang mit der eigenen Involviertheit und (Ohn-) Mächtigkeit. Dazu ist die privilegierte und handlungsentlastende Position der Forscher_innen zu reflektieren, aus der heraus Wissen allzu leicht auch als Herrschaftswissen genutzt werden kann. Zudem legt diese Reflexion offen, dass wir als Privatpersonen (unbewusst) Teil der kritisierten Prozesse und Probleme sind (Eckardt 2018: 2). Ein solches Dilemma, das uns als Forschende in diesem Feld ohnmächtig zurücklässt, besteht darin, dass wir, als pensionskassenpflichtige Arbeitnehmer_innen,[7] wenn auch sehr subtil und indirekt, selbst in Bau- und Sanierungsprojekte institutioneller Eigentümerschaften und damit produzierte Verdrängungen verstrickt sind.

Nicht nur um dem machtvollen Forschungsprozess zu Verdrängung sowie den eigenen Positionalitäten Rechnung zu tragen, stellt sich eine reflexive Positionalität als wichtig heraus, sondern auch aufgrund einer epistemologischen Haltung, mit der anerkannt wird, dass sozialwissenschaftliche Forschung „nicht durch eine universale monolithische Methodologie“ gekennzeichnet ist, „sondern durch eine Vielfalt von Erkenntnisvarianten“ (Breuer 2010: 40). Insofern ist es unserer Ansicht nach wichtig, dem „selbst-bezüglichen Charakter des Erkenntnisprozesses“ (ebd.) methodisch sensibilisiert und methodologisch begründet Rechnung zu tragen.

5. Fazit

Ziel des vorliegenden Artikels ist es, vor dem Hintergrund des Forschungsprojektes WOHN-SOG einen exemplarischen Beitrag zu *konzeptionellen und methodisch-methodologischen Fragen und Herausforderungen sowie möglichen Lösungswegen für einen qualitativen Zugang zu Verdrängung* zu leisten. Damit reagieren wir erstens auf die alltagspraktische Präsenz vielfältiger und immer zahlreicherer Verdrängungserfahrungen und das Plädoyer in der Gentrifizierungsforschung, Verdrängung verstärkt *auf die und aus der Perspektive der Betroffenen* zu erforschen (Holm 2013: 59). Zweitens stellt sich die Fragestellung dieses Artikels mit Blick auf konzeptionelle und methodisch-methodologische Verunsicherungen in der Fachliteratur als zentral heraus.

Zunächst haben wir aufgezeigt, wie Verdichtungspolitiken in der Schweiz, Aufwertungsbestrebungen unter den aktuellen Bedingungen auf dem Mietmarkt und Praktiken der ‚Leerkündigungen‘ eine diskursive

Gemengelage für eine spezifische Form *direkter Verdrängung* mittels massenhafter Wohnungskündigungen innerhalb einzelner Siedlungen darstellt.

In einem zweiten Schritt haben wir den Diskurs um Gentrifizierung hinsichtlich des Aspektes von Verdrängung in groben Zügen dargelegt. Deutlich wurde, dass die Ursache für eine relative Vernachlässigung von Verdrängung in diesem Diskurs mitunter auf konzeptionelle, aber auch auf methodische und methodologische Herausforderungen selbst zurückgeführt wird.

Drittens haben wir das Forschungsdesign des Projekts WOHSOG mit dem Fokus auf die Perspektive der Mieter_innen auf ihre Wohnungskündigung als Form direkter Verdrängung im schweizerischen Kontext vorgestellt.

Darauf aufbauend haben wir in einem vierten Schritt unter Berücksichtigung der aufgerissenen Problemlagen sowohl des Diskurses als auch des im WOHSOG untersuchten Forschungsgegenstandes konzeptionelle und methodisch-methodologische Schlussfolgerungen für qualitative Zugänge zu Verdrängung vorgenommen. Damit zeigten wir mittels exemplarischer Bezüge und Diskussionen aus dem Projektzusammenhang Lösungswege auf, die Denkanstöße für die Herausforderungen zukünftiger Projekte qualitativer Verdrängungsforschung bieten können.

Mit dem vorliegenden Artikel sollte ferner deutlich geworden sein, was qualitative Studiendesigns bezüglich Verdrängung zu erfassen in der Lage sind. Aber auch Herausforderungen und Grenzen wurden aufgezeigt. Wichtig erscheint uns, dass die unterschiedlichen erkenntnistheoretischen wie forschungspraktischen Zugänge – also qualitativ und quantitativ – nicht gegeneinander ausgespielt werden sollten, da das „konzeptionelle Spannungsverhältnis“ ernst zu nehmen ist und „nicht einseitig aufgelöst werden kann, sondern durch Problemzentrierung fruchtbar gemacht werden muss“ (Eckardt 2018: 22). Forschungspraktisch bedeutet dies aus unserer Sicht, dass die Methoden *gegenstandsangemessen* zu wählen sind, also abhängig vom Erkenntnisinteresse, dem fokussierten Gegenstand und der Fragestellung. Gerade wegen des normativen Gehalts des Themas Verdrängung ist es unserer Ansicht nach in qualitativen Studien gewinnbringend, stark narrative Ansätze aufzugreifen, um die Perspektive der Betroffenen nicht zu sehr zu strukturieren und zu steuern, sondern ihren eigenen Deutungen, Setzungen und Erfahrungen mehr Raum zu lassen.

Vor dem Hintergrund des einschlägigen wissenschaftlichen Diskurses zu Verdrängung im Kontext von Gentrifizierung sowie basierend auf den Erfahrungen des Projekts WOHSOG gehen wir von der Notwendigkeit einer kritischen Verdrängungsforschung aus, die sowohl Verdrängungsprozesse strukturell erforscht als auch dezidiert die subjektorientierte Perspektive der Verdrängten in den Fokus rückt. Das erscheint uns mit Blick auf die in der kritischen Stadtforschung formulierten These der (stadtpolitischen) Diskursverschiebung im Feld der Gentrifizierung (Slater 2006; Holm 2013; Newmann/Wyly 2006; Shaw 2008; Shaw/Hagemans 2015; Smith 2008) als zentral. Wird der Aspekt der Verdrängung als Teil von Gentrifizierungsprozessen in der Stadt- und Raumplanung, aber auch im Fachdiskurs beschönigt oder gar negiert, stellt das für Holm (2013: 54) einen „Verharmlosungsdiskurs“ dar. Vorstellungen, nach denen es durch bauliche und soziale Aufwertungen zur sozialen Mischung käme, von der auch ärmere Menschen profitierten, bezeichnet er als „Romantisierungsdiskurs“ (ebd.). Nimmt

man diese These ernst, so ergibt sich die dringende Notwendigkeit einer differenzierten Debatte um Konzepte, Methoden und Methodologien der Verdrängungsforschung. Speziell empirische, methodisch-methodologische und theoretische Auseinandersetzungen mit den Perspektiven von Menschen mit Verdrängungserfahrung könnten unseres Erachtens einen Beitrag dazu leisten, solcherlei Diskursen nicht weiter Vorschub zu leisten.

Dieser Artikel wurde durch Publikationsmittel des Schweizerischen Nationalfonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung (SNF) gefördert.

Endnoten

- [1] Ein herzliches Dankeschön gilt der Redaktion von s u b \ u r b a n sowie den anonymen Gutachter_innen für die herausfordernden, aber konstruktiven Rückmeldungen zu Vorversionen dieses Artikels.
- [2] Für Ausführungen zu Verdrängung unabhängig von Gentrifizierung („displacement sans gentrification“) siehe Pull et al. (2021: 7 f.).
- [3] Zur Perspektive von Betroffenen auf Verdrängung siehe für neuere Studien u. a. Atkinson (2015); Bernien (2017); Debrunner (o. J.); Kasiske (2014); Sakizlioğlu (2014); Üblacker/Lukas (2019); Valli (2015). Verdrängung durch den Abriss sozialer Wohnungsbauten untersuchen für die USA und die Niederlande Kleinhans/van der Laan Bouma-Doff (2008); Kleinhans (2003). Zum Thema Verdrängung im Zuge von Zwangsräumungen siehe u. a. Berner/Holm/Jensen (2015); Türkmen (2015).
- [4] Das interdisziplinäre Projektteam setzte sich wie folgt zusammen: Co-Projektleitung: Christian Reutlinger (Erziehungswissenschaft, Humangeografie) und Miriam Meuth (Erziehungswissenschaft); Mitarbeit: Heidi Furrer (Soziale Arbeit), Patricia Roth (Urban Design), Nicola Hilti (Soziologie), Eva Lingg (Architektur); Projektlaufzeit: April 2017 bis Oktober 2020 (mit einjähriger Unterbrechung).
- [5] Die Forschungsfragestellung wurde im Projektverlauf sukzessive fokussiert und präzisiert, was auch die leichten Varianzen in vorherigen Publikationen des Projekts erklärt.
- [6] Eine geringe Leerstandsquote – also ein geringer Anteil leerstehender Wohnungen am Gesamtwohnungsbestand – stellt Beran und Nüssli (2019a: 15 f.) zufolge einen Hinweis auf angespannte Wohnungsmärkte dar.
- [7] In der Schweiz besteht für Arbeitnehmer_innen eine Pensionskassenpflicht: Für alle voll-jährigen Angestellten, deren jährliches Einkommen mehr als 21.330 Schweizer Franken beträgt (gültig für das Jahr 2019), existiert eine obligatorische Altersvorsorge. Damit sind rund 80 Prozent der steuerpflichtigen Personen (BFS 2015) indirekt in die Praktiken der Pensionskassen involviert.

Autor_innen

Meuth Miriam ist Erziehungswissenschaftlerin mit Fokus auf Kinder- und Jugendhilfe/Übergangsforschung, Wohnforschung und qualitative Sozialforschung.
miriam.meuth@uzh.ch

Christian Reutlinger ist Sozialgeograph und Erziehungswissenschaftler mit Fokus auf Wohnen und Nachbarschaften, Öffentliche Räume und Gemeinwesen.
christian.reutlinger@ost.ch

Literatur

- Alisch, Monika / Zum Felde, Wolfgang (1990): „Das gute Wohngefühl ist weg!“. Wahrnehmungen, Bewertungen und Reaktionen von Bewohnern im Vorfeld von Verdrängungen. In: Jörg Blasius / Jens S. Dangschat (Hg.), *Gentrification. Die Aufwertung innenstadtnaher Wohnviertel*. Frankfurt am Main / New York: Campus Verlag, 277–324.
- Allen, Chris (2008): Gentrification ‘research’ and the academic nobility. A different class? In: *International Journal of Urban and Regional Research* 32, 180–185.
- Anhorn, Roland / Stehr, Johannes (2012): Grundmodelle von Gesellschaft und soziale Ausschlussung. Zum Gegenstand einer kritischen Forschungsperspektive Sozialer Arbeit. In: Elke Schimpf / Johannes Stehr (Hg.), *Kritisches Forschen in der Sozialen Arbeit. Gegenstandsbereiche, Kontextbedingungen, Positionierungen, Perspektiven*. Wiesbaden: Springer VS, 57–76.
- Atkinson, Rowland (2000): Measuring gentrification and displacement in Greater London. In: *Urban Studies* 37/1, 149–165.
- Atkinson, Rowland (2015): Losing one’s place. Narratives of neighbourhood change, market injustice and symbolic displacement. In: *Housing, Theory and Society* 32/4, 373–388.
- Beran, Fabian / Nuissl, Henning (2019a): Der Ausgangspunkt der Verdrängungsforschung. Angespante Wohnungsmärkte. In: Wüstenrot Stiftung (Hg.), *Verdrängung auf angespannten Wohnungsmärkten. Das Beispiel Berlin*. Ludwigsburg: Wüstenrot Stiftung, 14–17.
- Beran, Fabian / Nuissl, Henning (2019b): Verdrängung als Thema der Stadtforschung. In: Wüstenrot Stiftung (Hg.), *Verdrängung auf angespannten Wohnungsmärkten. Das Beispiel Berlin*. Ludwigsburg: Wüstenrot Stiftung, 18–21.
- Berner, Laura / Holm, Andrej / Jensen, Inga (2015): Zwangsräumungen und die Krise des Hilfesystems. Eine Fallstudie in Berlin. Berlin.
- Bernien, Sandra (2017): Verdrängung hat viele Gesichter. Über städtische Verdrängungsprozesse am Beispiel des Berliner Kaskelkiezes. In: Uwe Altröck / Ronald Kunze (Hg.), *Stadterneuerung und Armut*. Wiesbaden: Springer Fachmedien, 37–63.
- Betancourt, Camilo (2016): Wieso – Weshalb – Wohin? Wohnbiographien als Instrument der sozialräumlichen Verdrängungsanalyse. In: Ilse Helbrecht (Hg.), *Gentrifizierung in Berlin. Verdrängungsprozesse und Bleibestrategien*. Bielefeld: transcript, 257–286.
- Brake, Klaus / Herfert, Günter (Hg.) (2012): *Reurbanisierung. Materialität und Diskurs in Deutschland*. Wiesbaden: Springer VS.
- Breuer, Franz (2010): *Reflexive Grounded Theory. Eine Einführung für die Forschungspraxis*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Bundesamt für Raumentwicklung Schweiz: Bundesgesetz über die Raumplanung. Raumplanungsgesetz RPG.
- Debrunner, Gabriela (o. J.): *ResiDENSE – Lokale Governance der Verdichtung zur Steuerung von sozialen Exklusionsprozessen im Schweizer Mietwohnungsmarkt*. Bern.
- Debrunner, Gabriela / Hartmann, Thomas (2020): Strategic use of land policy instruments for affordable housing. Coping with social challenges under scarce land conditions in Swiss cities. In: *Land Use Policy* 99, 1–12.
- Debrunner, Gabriela / Hengstermann, Andreas / Gerber, Jean-David (2020): The business of densification. Distribution of power, wealth and inequality in Swiss Policy Making. In: *Town Planning Review* 91/3, 259–281.
- Easton, Sue / Lees, Loretta / Hubbard, Phil / Tate, Nicholas (2019): Measuring and mapping displacement. The problem of quantification in the battle against gentrification. In: *Urban Studies* 61/2, 1–21.
- Eckardt, Frank (2018): *Gentrifizierung. Forschung und Politik zu städtischen Verdrängungsprozessen*. Wiesbaden: Springer VS.
- Ertelt, Greta / Schulz, Carlotta-Elena / Thieme, Georg / Uhlig, Christiane (2016): Die statemaded-rental-gap. Gentrification im Sozialwohnungsbau. In: Ilse Helbrecht (Hg.), *Gentrifizierung in Berlin. Verdrängungsprozesse und Bleibestrategien*. Bielefeld: transcript, 107–150.
- Friedrichs, Jürgen (1996): Gentrification. Forschungsstand und methodologische Probleme. In: Jürgen Friedrichs / Robert Kecskes (Hg.), *Gentrification. Theorie und Forschungsergebnisse*. Opladen: Leske + Budrich, 13–40.

- Furrer, Heidi / Hilti, Nicola / Lingg, Eva / Meuth, Miriam / Roth, Patricia (2020): Solidarisierung und Entsolidarisierung von Mieterinnen und Mietern im Kontext von bedrohtem Wohnen. Zum Umgang mit ‚Entmietungsstrategien‘. In: Stefan Paulus / Christian Reutlinger / Eleni Rutz-Spiroudis / Steve Stiehler / Sibille Hartmann / Sabine Makowka (Hg.), *Mechanismen der Sozialen Frage. Hin- und Ableitungen zur Sozialen Arbeit*. Berlin: Frank & Timme, 231–242.
- Grier, George / Grier, Eunice (1980): Urban displacement. A reconnaissance. In: Shirley Bradway Laska / Daphne Spain (Hg.), *Back to the city. Issues in neighborhood renovation*. New York: Pergamon Press, 252–268.
- Heeg, Susanne (2013): Wohnungen als Finanzanlage. Auswirkungen von Responsibilisierung und Finanzialisierung im Bereich des Wohnens. In: *sub\urban. zeitschrift für kritische stadtforschung* 1/1, 75–99.
- Helbrecht, Ilse (2016): Gentrification und Verdrängung. In: Ilse Helbrecht (Hg.), *Gentrifizierung in Berlin. Verdrängungsprozesse und Bleibestrategien*. Bielefeld: transcript, 9–16.
- Helfferich, Cornelia (2011): Die Qualität qualitativer Daten. Manual für die Durchführung qualitativer Interviews. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Hochschule Luzern (2019): Bauliche Verdichtung und Nutzungsverdichtung. Eine explorative und fallstudienbasierte Analyse. <https://www.bwo.admin.ch/bwo/de/home/Wohnungsmarkt/studien-und-publikationen/bauliche-verdichtung.html> (letzter Zugriff am 3.7.2020).
- Holm, Andrej (2011): Wohnung als Ware. Zur Ökonomie und Politik der Wohnungsversorgung. In: *Widersprüche* 31/121, 9–20.
- Holm, Andrej (2013): Wir bleiben alle! Gentrifizierung. Städtische Konflikte um Aufwertung und Verdrängung. Münster: Unrast.
- Holm, Andrej (2018): Gentrification. In: Bernd Belina / Matthias Naumann / Anke Strüver (Hg.), *Handbuch Kritische Stadtgeographie*. Münster: Westfälisches Dampfboot, 152–157.
- Kasiske, Florian (2014): „Aus dem Leben rausgerissen“. Verdrängung im Kontext von Gentrifizierung in St. Pauli-Süd. Hamburg.
- Kleinhans, Reinout (2003): Displaced but still moving upwards in the housing career? Implications of forced residential relocation in the Netherlands. In: *Housing Studies* 18/4, 473–499.
- Kleinhans, Reinout / van der Laan Bouma-Doff, Wenda (2008): On priority and progress. Forced residential relocation and housing chances in Haaglanden, the Netherlands. In: *Housing Studies* 23/4, 565–587.
- Knabe, Judith / Leitner, Sigrid (2017): Soziale Arbeit, Sozial- und Wohnungspolitik. Ein unübersichtliches Feld. Ausschließungen vom Wohnungsmarkt und ihre Bewältigung. In: *Sozialer Fortschritt* 66/3-4, 229–247.
- Langer, Antje (2010): Transkribieren. Grundlagen und Regeln. In: Barbara Friebertshäuser / Antje Langer / Annedore Prengel (Hg.), *Handbuch qualitative Forschungsmethoden in der Erziehungswissenschaft*. Weinheim und München: Beltz Juventa, 515–526.
- Lees, Loretta / Slater, Tom / Wyly, Elvin K. (Hg.) (2010): *The gentrification reader*. London: Routledge.
- Marcuse, Peter (1985): Gentrification, abandonment, and displacement. Connections, causes, and policy responses in New York City. In: *Journal of Urban and Contemporary Law* 28/1, 195–240.
- Meuser, Michael / Nagel, Ulrike (2009): Experteninterviews und der Wandel der Wissensproduktion. In: Alexander Bogner / Beate Littig / Wolfgang Menz (Hg.), *Experteninterviews. Theorien, Methoden, Anwendungsfelder*. Wiesbaden: VS Verl. für Sozialwissenschaften, 35.
- Meuth, Miriam (2018): *Wohnen. Erziehungswissenschaftliche Erkundungen*. Weinheim/Basel: Beltz Juventa.
- Meuth, Miriam / Reutlinger, Christian (2020): (Drohenden) Wohnungsverlust bewältigen. Zum Umgang mit Gentrifizierungs- und Verdrängungserfahrungen. In: Gerd Stecklina / Jan Wienforth (Hg.), *Handbuch: Lebensbewältigung und Soziale Arbeit. Praxis, Theorie und Empirie*. Weinheim/Basel: Beltz Juventa, 614–622.
- Meuth, Miriam / Reutlinger, Christian (2021): ‚Entmietet‘ und verdrängt werden. Bielefeld: transcript.
- Mieterinnen- und Mieterverband Ostschweiz (2018): *Umbauten, Renovationen, Totalsanierungen. Eine Informationsbroschüre des Mieterinnen- und Mieterverbandes Ostschweiz*. St. Gallen: Mieterinnen- und Mieterverband Ostschweiz.

- Newmann, Kathe / Wyly, Elvin K. (2006): The right to stay put, revisited. Gentrification and resistance to displacement in New York City. In: *Urban Studies* 43/1, 23–57.
- Nuissl, Henning / Beran, Fabian (2019): Einleitung. In: Wüstenrot Stiftung (Hg.), *Verdrängung auf angespannten Wohnungsmärkten. Das Beispiel Berlin*. Ludwigsburg: Wüstenrot Stiftung, 8–11.
- Przyborski, Aglaja / Wohlrab-Sahr, Monika (2009): *Qualitative Sozialforschung. Ein Arbeitsbuch*. München: Oldenbourg.
- Pull, Emil / Baeten, Guy / Listerborn, Carina / Persdotter, Maria (2021): Introduction. Housing displacement. Conceptual and methodological Issues. In: Guy Baeten / Carina Listerborn / Maria Persdotter / Emil Pull (Hg.), *Housing displacement*. London / New York: Routledge, 1–17.
- Reutlinger, Christian (2015): Innenentwicklung von Ortskernen und demokratische Prozesse. Einleitende Betrachtungen. In: Christian Reutlinger / Caroline Fritsche / Markus Markstaler / Andrea Schemmel / Martin Schlatter / Frieder Voll (Hg.), *Vom Zwischeneinander der Disziplinen. Neue Perspektiven auf Siedlungs-Verdichtung*. St.Gallen: FHO, 51–71.
- Reutlinger, Christian / Furrer, Heidi / Hilti, Nicola / Lingg, Eva / Meuth, Miriam / Roth, Patricia (2019): Perspektive: Wohnungsverlust. Untersuchung zur sozialen Seite baulich-planerischer Strategien. In: *Soziale Passagen* 11/1, 215–219.
- Sakizlioğlu, Bahar (2014): A comparative look at residents displacement experiences. The case of Amsterdam and Istanbul. Utrecht.
- Schröer, Sebastian / Schulze, Heike (2010): Grounded Theory. In: Karin Bock / Ingrid Miethe (Hg.), *Handbuch qualitative Methoden in der sozialen Arbeit*. Opladen: Barbara Budrich, 277–288.
- Schütze, Fritz (1983): Biographieforschung und narratives Interview. In: *Neue Praxis* 13/3, 283–293.
- Schütze, Fritz (1984): Kognitive Figuren des autobiographischen Stegreiferzählens. In: Martin Kohli / Günther Robert (Hg.), *Biographie und soziale Wirklichkeit. Neue Beiträge und Forschungsperspektiven*. Stuttgart: Metzler, 78–117.
- Shaw, Kate S. (2008): A response to 'The eviction of critical perspectives from gentrification research'. In: *International Journal of Urban and Regional Research* 32/1, 192–194.
- Shaw, Kate S. / Hagemans, Iris W. (2015): 'Gentrification without displacement' and the consequent loss of place. The effects of class transition on low-income residents of secure housing in gentrifying areas. In: *International Journal of Urban and Regional Research* 39/2, 323–341.
- Slater, Tom (2006): The eviction of critical perspectives from gentrification research. In: *International Journal of Urban and Regional Research* 30/4, 737–757.
- Smith, Neil (2008): On 'The eviction of critical perspectives'. In: *International Journal of Urban and Regional Research* 32/1, 195–197.
- Strauss, Anselm L. (1993): *Continual permutations of action*. New York: De Gruyter.
- Strauss, Anselm L. / Corbin, Juliet (1996): *Grounded Theory. Grundlagen qualitativer Sozialforschung*. Weinheim: Beltz Psychologie-Verl.-Union.
- Strübing, Jörg (2008): *Grounded Theory. Zur sozialtheoretischen und epistemologischen Fundierung des Verfahrens der empirisch begründeten Theoriebildung*. Wiesbaden: Springer VS.
- Strübing, Jörg (2010): Grounded Theory. Ein pragmatischer Forschungsstil für die Sozialwissenschaften. In: Sabine Maschke / Ludwig Stecher (Hg.), *Enzyklopädie Erziehungswissenschaft Online – EEO. Fachgebiet: Methoden der empirischen erziehungswissenschaftlichen Forschung, Wissenschaftstheoretische Grundlagen, Methodologie*. Weinheim/München: Juventa, 1–38.
- Tiefel, Sandra (2005): Kodierung nach der Grounded Theory lern- und bildungstheoretisch modifiziert. Kodierungsleitlinien für die Analyse biographischen Lernens. In: *ZBBS* 6/1, 65–84.
- Tiefel, Sandra (2016): Lebensbewältigung als Heuristik in qualitativen Forschungsdesigns. In: John Litau / Andreas Walther / Annegret Warth / Sophia Wey (Hg.), *Theorie und Forschung zur Lebensbewältigung. Methodologische Vergewisserungen und empirische Befunde*. Weinheim/Basel: Beltz Juventa, 88–107.
- Türkmen, Ceren (2015): Neoliberaler Wohnungsmarkt zwischen sozialer Transformation und politischer Bewegung. In: *sub\urban. zeitschrift für kritische stadtforschung* 3/3, 125–136.

- Üblacker, Jan / Lukas, Tim (2019): Keine Angst, es ist nur Gentrification? Soziale und ökonomische Ängste, Kriminalitätsfurcht und Verdrängungsdruck im Düsseldorfer Bahnhofsviertel. In: sub\urban. zeitschrift für kritische stadtforschung 7/1-2, 93–114.
- Valli, Chiara (2015): A sense of displacement: Long-time residents' feelings of displacement in gentrifying Bushwick, New York. In: International Journal of Urban and Regional Research 39/6, 1191–1208.
- Vollmer, Lisa (2019): Der Gentrifizierungsbegriff in wohnungspolitischen Protesten. Kommentar zu Neil Smiths „Für eine Theorie der Gentrifizierung: ‚Zurück in die Stadt‘ als Bewegung des Kapitals, nicht der Menschen“ (2019 [1979]). In: sub\urban. zeitschrift für kritische stadtforschung 7/3, 113–118.
- Weber, Max (1984): Soziologische Grundbegriffe. Tübingen: Mohr.
- Wießner, Reinhard (1990): Soziale und strukturelle Folgen von Modernisierungen in innenstadtnahen Gebieten. In: Jörg Blasius / Jens S. Dangschat (Hg.), Gentrification. Die Aufwertung innenstadtnaher Wohnviertel. Frankfurt am Main/New York: Campus Verlag, 301–324.
- Wiezorek, Christine (2016): Bewältigung. Bildung. Sozialisation? Zur sozialpädagogischen Perspektivierung von Praktiken und Prozessen der Lebensgestaltung. Ein Kommentar. In: John Litau / Andreas Walther / Annegret Warth / Sophia Wey (Hg.), Theorie und Forschung zur Lebensbewältigung. Methodologische Vergewisserungen und empirische Befunde. Weinheim/Basel: Beltz Juventa, 181–202.
- Wüstenrot Stiftung (Hg.) (2019): Verdrängung auf angespannten Wohnungsmärkten. Das Beispiel Berlin. Ludwigsburg: Wüstenrot Stiftung.

Affected by Gentrification. An Exemplary Contribution to the Discussion of Conceptual and Methodical-Methodological Questions of Qualitative Displacement Research

Displacement as part of gentrification processes represents an important aspect of critical urban and housing studies that needs to be researched more intensively. A qualitative research approach provides an appropriate way to study the experiences and subjective interpretations of loss of home and displacement. In addition to conceptual and methodical-methodological questions and discussions, this phenomenon must also be examined empirically in a differentiated way, not least by taking into account how people threatened or affected by displacement look at, experience and deal with it. In this light, this article examines the question of which conceptual and methodical-methodological challenges and which possible solutions arise for a qualitative approach to displacement. Discussing this question based on a recently completed research project, we aim on contributing to the discussion of methods and ways of understanding qualitative displacement research in the context of gentrification.

Junge Städter zwischen Improvisation und Ausbeutung

Abidjans Handyguthabenverkäufer als Knotenpunkte von Infrastrukturen des digitalisierten Kapitalismus

Hannah Schilling

Dieser Artikel nimmt die Handy-Guthabenökonomie in Abidjan in der Côte d'Ivoire zum Ausgangspunkt, um städtische Wertschöpfungsprozesse im digitalen Kapitalismus zu problematisieren. Mithilfe von Konzepten der Infrastruktur und der ökonomischen Praxis zeigt der Artikel, wie soziale Beziehungen, die auf den ersten Blick außerhalb des Arbeitsprozesses stehen, funktional für Wertschöpfungsprozesse werden. Die empirische Grundlage bilden leitfadengestützte Interviews mit rund 30 Männern im Alter zwischen 18 und 35 Jahren, die in der Guthabenökonomie Abidjans arbeiten. Die Analyse arbeitet die Verschränkung von Formen der Zirkulation mit ökonomischen Praktiken heraus. Diese konstituieren (mit) den Guthabenverkauf und damit auch die Kommunikationsinfrastrukturen. Der Artikel verdeutlicht, inwiefern die Befragten ihre Tätigkeit als symbolisches Kapital beim Übergang ins Erwachsenenalter einsetzen. Gleichzeitig nutzen Unternehmen die unbezahlte Arbeit der Guthabenverkäufer für die Erschließung neuer Märkte und zur Wertschöpfung. Im Sinne einer strategischen Kosmopolitisierung der Stadtforschung zeigt der Artikel abschließend Anknüpfungspunkte für die Debatte um digitale Arbeit in der Plattform-Metropolis auf.

Ersteinreichung: 4. Mai 2020; Veröffentlichung online: 23. April 2021

An English abstract can be found at the end of the document.

Digitale Technologien verändern die Art und Weise, in der wir konsumieren und produzieren. Technologischer Wandel bringt stets auch neue Formen der Wertschöpfung mit sich. Traditionelle Verwertungsprozesse werden derzeit um Informations- und Kommunikationstechnologien ergänzt, was als „digitalisierter Kapitalismus“ beschrieben wird (Schiller 2014, 1999; Staab 2019; Staab/Nachtwey 2016). Zudem etabliert sich ein neues Produktionsmodell, in dem die Akkumulation gesellschaftlichen Reichtums weniger auf der Produktion von Waren basiert, sondern auf Profiten, die als Rendite aufgrund von Marktbesitz erwirtschaftet werden (Staab 2019: 47 f.). Digitale Plattformen wie Uber, Airbnb oder Amazon sind paradigmatische Beispiele für diese „proprietären Märkte“, die laut Philipp Staab den digitalen Kapitalismus kennzeichnen (2019: 43). In diese veränderten Wertschöpfungsprozesse ist auch menschliche Arbeit eingebunden: Die Diskussionen zu *Gig Work*, *Crowd Work* und *Sharing Economy* attestieren eine Auflösung betrieblicher Organisation und Einbindung von Arbeitskraft sowie die Flexibilisierung des Zugriffs auf Arbeitskraft (Kirchner 2019; Schmidt 2016; Staab/Nachtwey 2016; Stefano 2015). Während die Rolle neuer Steuerungsinstrumente für den effizienten Einsatz von Arbeitskraft sowie die

Disziplinierung aus der Distanz breit erforscht ist – beispielsweise die algorithmusbasierte Aufgabenorganisation, Ratings oder Reputationssysteme (Eyert/Irgmaier/Ulbricht 2020; Griesbach et al. 2019; Wood et al. 2019) –, bleibt die Frage unterbeleuchtet, wie soziale Beziehungen und die dazugehörige Beziehungsarbeit, die auf den ersten Blick außerhalb des Arbeitsprozesses stehen, ebenfalls funktional für Wertschöpfungsprozesse werden (vgl. hierzu jedoch Fourcade/Klutz 2020).

Der Artikel will einen Beitrag zur Beantwortung dieser Frage leisten. Seine Grundlage ist eine Fallstudie zur Prekarisierung junger Erwachsener in der Handyguthabenökonomie in Abidjan (Côte d'Ivoire) zwischen 2015 und 2017 (Schilling 2020).[1] Die Analyse sozialer Dynamiken in dieser informalierten Erwerbsarbeit soll zeigen, wie Beziehungsarbeit und nicht-marktförmige Austauschbeziehungen in Wertschöpfungsprozesse eingebunden werden.

Städtische Informalität in Kontexten des sogenannten Globalen Südens ist bereits breit erforscht (Hart 1973; Neves/Toit 2012; Roy/AlSayyad 2004; Thieme 2018; Tranber Hansen/Vaa 2004). Ökonomische Praktiken jenseits der formalen Lohnarbeit sind hierbei Teil des analytischen Repertoires. Im Sinne einer strategischen Kosmopolitisierung von Theorien zu Urbanität und städtischen Ökonomien (Robinson 2015, 2002) kann dieses analytische Repertoire auch für die sich im digitalen Kapitalismus verstetigende Auflösung der konzeptionellen Grenzen zwischen Arbeit und Nicht-Arbeit (Richardson 2017) sowie der Vervielfältigung von Arbeitsformen und -orten (Altenried 2017; Ritzer 2015; Rossi 2019) nutzbar gemacht werden.

Empirisch basiert die Fallstudie auf leitfadengestützten Interviews mit rund 30 Männern im Alter zwischen 18 und 35 Jahren, die mehrheitlich in Wohnvierteln des urbanen Mittelschichtsmilieu Abidjans aufwuchsen (namentlich in den Bezirken Yopougon und Koumassi) und dort zum Zeitpunkt der Studie Handyguthaben verkauften. Die Auswahl der Interviewten erfolgte nach einer Kombination aus Schneeballprinzip und theoretischem Sampling. Die Interviews dauerten durchschnittlich 60 Minuten und bestanden aus offenen Fragen zur Organisation des Lebensunterhalts sowie zur Mobilisierung der dazu notwendigen diversen sozialen Beziehungen. Die Interviews wurden ergänzt durch teilnehmende Beobachtungen in der Guthaben-Ökonomie Abidjans sowie durch ExpertInneninterviews mit Akteuren in der Telekommunikationsbranche in der Côte d'Ivoire. Die Interviews wurden transkribiert und auf Grundlage der Grounded Theory ausgewertet (Charmaz 2006; Przyborski/Wohlrab-Sahr 2009). Um die Funktionen des Guthabenverkaufs aufzuzeigen, wurden die für die Organisation des Lebensunterhalts zentralen ökonomischen Praktiken und Beziehungsformen herausgearbeitet.

Im Folgenden führe ich zunächst die Kernkonzepte der Analyse ein und skizziere die Entwicklung des Telekommunikationssektors in der Côte d'Ivoire seit den 1980er Jahren. Anschließend diskutiere ich die empirische Analyse in drei Schritten: Erstens gehe ich auf die Verschränkung von Formen der Zirkulation mit ökonomischen Praktiken ein, die den Guthabenverkauf und damit auch die Kommunikationsinfrastrukturen (mit) konstituieren. Zweitens zeige ich spezifischer, dass ihre Tätigkeit für die Guthabenverkäufer in ihrer Position als junge Menschen im Übergang zum Erwachsenenalter zu symbolischem Kapital wird. Drittens biete ich diese

Moralökonomien in den Kontext der Unternehmen ein und argumentiere, dass sie auch unbezahlte Arbeit der Guthabenverkäufer legitimieren und den Unternehmen helfen, ihre Produkte zu vermarkten sowie neue urbane Märkte in peripheren NachbarInnenschaften zu erschließen. Abschließend zeige ich Anknüpfungspunkte für die Debatte um digitale Arbeit in der „Plattform-Metropolis“ (Rossi 2019) auf.

1. Infrastrukturen der Wertschöpfung im digitalisierten Kapitalismus

Im Folgenden betrachte ich Telekommunikationsnetze als Infrastrukturen des digitalisierten Kapitalismus, oder „Architekturen der Zirkulation“ (Larkin 2013; zitiert in Tonkiss 2015). Diese Infrastrukturen sind nicht identisch mit einem System oder einer Struktur, sondern definiert durch die „Bewegung oder Strukturierung von sozialer Form“ (Berlant 2016: 393). Als Infrastrukturen setzen Telekommunikationsnetze verschiedene Elemente in Beziehung zueinander und machen diese dadurch miteinander verknüpfbar und erreichbar. Dabei bestehen Kommunikationsinfrastrukturen nicht nur aus Funktürmen, Kabelstraßen, Mobilfunk-Endgeräten und Codes. Sie werden vor allem durch menschliche Arbeit aufrechterhalten (Tonkiss 2015). Wie Arjun Appadurai (2014: xiii) feststellt: Infrastruktur umfasst mehr als eine „urbane Technik“, es ist eine Dimension des städtischen Alltags. „[G]ewöhnliche [...] Infrastrukturen der Stadt [bestehen] aus [der] [...] alltäglichen Arbeit der Interaktion, des Austauschs, der Verteilung und der Entsorgung.“ (Tonkiss 2015: 389, eigene Übersetzung) Das bedeutet, dass Infrastrukturen auch durch menschliche Arbeit vermittelt und untermauert werden. Diese produziert und verteilt materielle Güter, zirkuliert und kanalisiert Informationen, sammelt Treibstoff und Wasser, erzeugt Energie, erbringt Transportleistungen oder entsorgt den anfallenden Abfall (ebd.).

Dieser analytische Zugang aus der urbanen Infrastrukturforschung lenkt den Blick auch auf Arbeit jenseits formaler Lohnarbeit, die mit dem Begriff der ökonomischen Praktiken (Bourdieu 2000: 23; Smith/Stenning 2006; Gibson-Graham 2008) greif- und sichtbar gemacht werden kann. Im Allgemeinen sind Praktiken „routinierte Arten und Weisen, in denen Körper bewegt, Objekte gehandhabt, Subjekte behandelt, Dinge beschrieben und die Welt verstanden werden“ (Reckwitz 2002: 249 f., Übersetzung der Autorin).[2] Ökonomische Praktiken umfassen all jene Praktiken, die die „Befriedigung menschlicher Bedürfnisse in einem bestimmten Kontext“ (Hann 2018: 2) organisieren. Dies reicht vom Kaufen und Verschenken von Ressourcen bis zur Einforderung von Ressourcen auf der Basis institutionalisierter Anrechte, etwa als BürgerIn, Teil einer Gemeinschaft etc. (Zelizer 1996). Tonkiss beschreibt, dass Infrastrukturen aus solch einer Kreuzung und Verknüpfung diverser Ökonomien bestehen: „Infrastrukturen, indem sie verschiedene Dinge – Materialien, Ressourcen, Kapital, Informationen, Menschen – in Umlauf bringen, sie ‚verknüpfbar‘ machen, umfassen verschiedene Ökonomien von Investitionen, Eigentum, Austausch und Nutzung.“ (Tonkiss 2015: 384) Dabei materialisieren sich Infrastrukturen nicht nur in Form von Elektrizitätsnetzwerken, Wasserleitungen oder Straßenkreuzungen. Auch Aktivitäten von StadtbewohnerInnen können als soziale Infrastrukturen gefasst werden,

an denen sich verschiedene Sozialitäten und Räume ökonomischer und kultureller Operationen kreuzen und dadurch Kollaborationen an den Rändern städtischen Lebens ermöglichen (Simone 2004).

Ausgehend von der bestehenden Infrastrukturforschung, die vor allem danach fragt, wie Praktiken verschiedener Akteure und Agenten Infrastrukturen konstituieren und wie städtische Versorgung organisiert wird (Bennett 2005; Star 1999; Graham 2009; Graham/Marvin 2002; Angelo/Hentschel 2015; Plantin et al. 2018: 269), sollen im Folgenden Wertschöpfungsprozesse sichtbar gemacht werden. Mit dem Fokus auf Infrastrukturen rücken Momente des Verschränkens und Verknüpfens von Elementen in den Vordergrund. Das bietet die Chance, Prozesse außerhalb offizieller bezahlter Arbeit in die Analyse der Wertschöpfung miteinzubeziehen. Dazu müssen die Praktiken und Dinge nicht die Form eines Warenaustauschs annehmen. Spannend ist, zu untersuchen, wie diese – ganz im Sinne einer Infrastrukturperspektive – übersetzt und kommensurabel gemacht werden (Tsing 2013). Verónica Gago und Sandro Mezzadra beschreiben „neue extraktive Operationen“ (Gago/Mezzadra 2017), die sich von den Prinzipien der Ausbeutung von Lohnarbeit unterscheiden, da hier Kapital in die marginalisierten Lebensbereiche und sozialen Infrastrukturen marginalisierter Bevölkerungen eindringt, um Wert zu entwenden. Die Abschöpfung von Wert geht über Situationen hinaus, in denen Individuen explizit erleben, dass sie mit ihrer Arbeitskraft und Identität als ArbeiterInnen in kapitalistische Wertschöpfung eingebunden sind (Mezzadra/Neilson/Cukier 2018: 108). Dadurch entsteht eine Diskrepanz zwischen den extraktiven Operationen des Kapitals und den subjektiven Erfahrungen von Ausbeutung. Zusätzlich sind die „neuen extraktiven Operationen“ davon gekennzeichnet, dass ArbeiterInnen nicht durch Arbeitsverträge an vom Kapital organisierte Räume gebunden sind (etwa Fabriken), sondern, im Gegenteil, kapitalistische Akteure die soziale Kooperation, die sie ausbeuten, nicht mehr selbst organisieren (Gago/Mezzadra 2017: 579). Dies rückt Kooperationsformen jenseits formalisierter Arbeitsverhältnisse sowie die ihnen zugrunde liegenden Dynamiken in den Vordergrund.

Informalisierte Kooperation und Arbeit wurden lange Zeit entweder außerhalb von Marktbeziehungen und kapitalistischer Wertschöpfung verortet (vgl. kritisch dazu Lourenço-Lindell 2001) oder als exemplarisch für Unternehmertum und Marktgesetze hervorgehoben (zu dieser Kritik vgl. Marcelli/Williams/Joassart 2010: 10). Im Folgenden soll jedoch vielmehr gezeigt werden, dass Sphären sozialer Kooperation in die Wertschöpfung eingebunden werden, in denen Transaktionen weder marktförmig noch formalisiert sind (vgl. auch Rekhviashvili 2015). Die *Black Box* Informalität zu öffnen, bedeutet hier, ökonomische Praktiken und Beziehungsformen, speziell informalisierter Arbeitsbeziehungen, zu differenzieren und genauer zu beschreiben (Lourenço-Lindell 2001; Viti 2013): Ökonomische Praxis kann die pragmatische Suche nach neuen Gelegenheiten (Jeffrey/Dyson 2013: R1) umfassen. Das kann auch bedeuten, dass Akteure sich durch möglichst viele Transaktionen versuchen ins Spiel zu bringen, ohne sich allzu stark festzulegen (Simone 2004). In Handelsbeziehungen können die Fähigkeit der KundInnenenbindung sowie Formen der Sozialität jenseits des *homo oeconomicus* [3] wertvoll werden. Schließlich rücken nicht-staatliche Formen von Autorität in den Blick, in denen Beziehungen zwischen

Angehörigen verschiedener Generationen Hierarchien sowie die Verteilung von Ressourcen und Gelegenheiten strukturieren (Cutolo 2015; Neves/Toit 2012; Viti 2013). Derlei ökonomische Praktiken verweben sich zu städtischen Infrastrukturen und charakterisieren das, was Simone als „Stadt im Entstehen“ (wörtlich: *in the making*) bezeichnet (Simone 2010: 3). Wie diese Praktiken in kapitalistische Wertschöpfung mit eingebunden werden, durch sie aber zugleich Räume der Wiederaneignung und Improvisation entstehen (Rossi 2019), soll im Folgenden untersucht werden.

2. Kleine Geschichte der mobilen Kommunikationsnetzwerke in Abidjan

Mobiltelefone sind aus dem städtischen Alltag Abidjans heutzutage nicht mehr wegzudenken. Eine Mehrheit der StadtbewohnerInnen nutzt sie; in wenigen Jahrzehnten etablierte sich die Telekommunikation als wichtiger Wirtschaftssektor und das Mobiltelefon verwandelte sich in ein städtisches Accessoire mit hohem symbolischem Kapital (Matlon 2014; Kamga 2012; Hamanys Broux de Ismael 2016; Kiyindou/Anaté/Capo Chichi 2015). Die Bereitstellung von Kommunikationsdiensten hat sich seit den 1990er Jahren stark verändert: Im Rahmen der Strukturanpassungsprogramme in der Côte d'Ivoire wurde 1997 die Festnetztelefonie privatisiert und der Markt für externe Mobilfunkanbieter geöffnet (Laffont/N'Guessan 2002: 6 f.). Diese Entwicklung veranschaulicht die Abkehr vom Ideal einer öffentlichen Versorgung, das den Zugang zu Kommunikationsinfrastrukturen in staatliche Hand legte, hin zu einem *splintering*, d. h. einer Aufspaltung in verschiedene, private und konkurrierende Mobilfunknetze (Graham/Marvin 2002; Plantin et al. 2018: 300 f.). Die Investition in den Ausbau dieser Netze und die Bereitstellung von Kommunikationsinfrastruktur wird so vor allem zu einer Frage von Angebot und Nachfrage. 2015, zu Beginn der Fallstudie, gab es in der Côte d'Ivoire fünf Unternehmen, die der Bevölkerung Mobilfunkdienste anboten: Orange, MTN, Moov, Green und Comium, wobei Orange gemessen an den Verkaufszahlen einen Marktanteil von fast 50 Prozent hielt (ARTCI 2015: 22).

Heute lässt sich eine neue Phase der Telekommunikationsunternehmen beobachten: Zwar sind sie immer noch Anbieter von Kommunikationsdienstleistungen, stellen Tarife und Technologien zur Verfügung. Darüber hinaus sind sie jedoch zu einer Koordinationsstelle und zu Vermittlern in einem Geflecht von Dienstleistungen geworden. An erster Stelle sind hier die Etablierung mobiler Geldtransfer-Dienste und die Entwicklung eigener virtueller Währungen zu nennen (z. B. „Orange Money“), die als Guthaben auf SIM-Karten eines Mobiltelefons geladen werden. Mit diesem Guthaben können Rechnungen beglichen, Geld angelegt sowie Kredite aufgenommen werden. Institutionalisiert wurden diese Finanzdienstleistungen durch die Gründung der virtuellen Orange Bank.[4] Die Unternehmensgruppe Orange investiert in der Region Westafrika in Start-ups mit dem *OrangeFabLab*. ci[5] und kooperiert als Zahlungsplattform mit Versicherungen[6] und Online-Lieferdiensten.[7] Telekommunikationsunternehmen wie Orange können damit zunehmend auch als digitale Plattformen betrachtet werden: Sie verknüpfen ZahlungsdienstleisterInnen und andere digitale DienstleisterInnen mit KundInnen. Diese nutzen die Infrastruktur für ihre

Transaktionen (Kendall et al. 2012). Viel deutet darauf hin, dass hier „sozio-technische Ökosysteme“ (Dolata 2015: 511) entstehen, die ihre Produkte und Serviceleistungen ausbauen: Von TV-Abonnements über Smart-Home-Technologie bis hin zu Kreditprodukten und Krankenversicherungen kann alles Mögliche über die digitale Plattform und die virtuelle Währung des Handyguthabens bezahlt und verwaltet werden. Durch hohe Transaktionskosten im Falle eines Anbieterwechsels werden KundInnen an ein Unternehmen gebunden.

Die Praktiken von Handyguthaben-VerkäuferInnen sind wichtige Akteure bei der Etablierung von Infrastrukturen des digitalisierten Kapitalismus. Ihre Praktiken sollen im Folgenden im Vordergrund stehen. Um in meinem Untersuchungszeitraum (2015-2017) in Abidjan Handyguthaben zu verkaufen, brauchte es nicht viel. Eine SIM-Karte, ein Mobiltelefon und ein Netzwerk an potenziellen KäuferInnen reichte aus, um Gesprächsguthaben zu verteilen und damit Gewinn zu machen. Für den Verkauf von 10.000 CFA-Franc Guthaben erhielten die VerkäuferInnen vier bis sechs Prozent Provision in Form von Guthaben zurück auf die SIM-Karte, von der die Transaktion ausgelöst wurde. Guthaben verkaufen konnte so prinzipiell jedeR – dazu war weder eine feste Ladenstruktur noch eine Ausbildung erforderlich. Für den Erwerb einer SIM-Karte reichte die Identifikation mit einem Personalausweis aus. In der Praxis wurden SIM-Karten allerdings häufig an Dritte weitergegeben, die dann wiederum damit Guthaben verkauften. Es gab ganz unterschiedliche Verkaufsstellen und Konstellationen, in denen Guthaben zirkulierte: Es konnte als zusätzliches Produkt in einem Ladensortiment angeboten oder über bestehende Netzwerke zu Hause verkauft werden. In den 2000er Jahren hat sich dabei eine spezifische Verkaufskonstellation etabliert: die sogenannte *cabine* (wörtlich: Telefonkabine). Als die Mobiltelefonie in Abidjan geläufig wurde, entwickelten die BewohnerInnen der Stadt eigene Geschäftsideen, um Kommunikationsdienste anzubieten: Manche boten anderen gegen Bezahlung ihre Telefone an, um damit Anrufe zu tätigen oder SMS zu verschicken. Telekommunikationsunternehmen boten Unternehmen rabattierte Tarife an, wenn sie Abonnements für sämtliche MitarbeiterInnen abschlossen. Diese Tarife wurden dann auch von Einzelpersonen genutzt, die damit Guthaben vergünstigt einkaufen und teurer weiterverkaufen konnten. Damit war die ‚private‘ Telefonkabine geboren und löste die öffentliche Telefonzelle ab (vgl. Schilling/Dembélé 2019: 124 f.). Auch wenn sie inoffiziell war, wurde sie von den Unternehmen geduldet und später sogar gefördert, wie wir später sehen werden. Unternehmen wie Orange steuerten zunehmend die Verteilung von Guthaben, indem sie mittels Plattformtechnologien Transaktionen an den *cabines* nachverfolgten, städtische Gebiete in Zonen einteilten und die Verteilung von Guthaben an *cabines* über firmeneigene Zulieferer formalisierten. Dadurch konnten sie das Guthabengeschäft aktiv gestalten und strategisch ausbauen (Kamga 2012: 378; Nassa Dabié 2012; Touré 2010).

3. Die Kunst des Guthabenverkaufs: Eine Praxis zwischen Warenzirkulation und Moralökonomien

Als ‚Knotenpunkte‘ einer Kommunikationsinfrastruktur involvieren die *cabines* ganz unterschiedliche ökonomische Praktiken. Der Zugang zu mobiler

Kommunikation ist auch in einer privatisierten Netzstruktur eingebettet in ökonomische Praktiken und Märkte mit unterschiedlichen Währungen und Wertigkeiten. Diese Zirkulationen verdeutlichen, welche Ressourcen und Fähigkeiten relevant sind, um sich in informalisierten Erwerbskontexten zu organisieren.

Séverin, 25 Jahre alt, traf ich an einem Straßenrand im Abidjaner Stadtviertel Koumassi. Er saß neben einem Schild, das den Tarif seines Guthaben-Transfers anpries, eine Handvoll Handys lagen auf seinem Schoß. Auch wenn Séverin seine Verkaufsstelle selbstständig betreute und keinen Vorgesetzten hatte, war seine Tätigkeit dennoch in soziale Infrastrukturen eingebettet. Diese waren die Voraussetzung dafür, dass er überhaupt unternehmerisch handeln konnte. Séverin erzählte mir, dass er das Startkapital für seinen Guthabenverkauf von einer Nachbarin erhalten hatte, zu der er eine innige Beziehung als *bon petit* (wörtlich: der gute Kleine) etabliert hatte – eine Bezeichnung für Junior (Cutolo 2015). Das Prinzip der Seniorität legitimiert asymmetrische Beziehungen, in denen Macht, Prestige sowie die Kontrolle über Ressourcen jenen zuteilwerden, die mit Senioritätsbezeichnungen adressiert werden. Séverin schilderte dies folgendermaßen: „Sie wurde wie eine Mutter und eine große Schwester für mich.“ Die Beziehung fundierte auf Séverins Respekt und Vertrauen gegenüber der Nachbarin: „Sie testete mich, zum Beispiel gab sie mir einen Umschlag mit Geld, und sagte: ‚Junior, pass darauf auf.‘ Und dieser Umschlag blieb dann ein paar Monate bei mir, und wenn sie danach fragte, gab ich ihr den Umschlag mit dem Geld – und so begann sie mir zu vertrauen.“ (Interview mit Séverin, Koumassi, 3. März 2016). Aus der gelebten Zuverlässigkeit wuchs Vertrauen zwischen Séverin und seiner Nachbarin im Rahmen einer Junior-Senior-Beziehung (Eisenstadt/Roniger 1980), also einer Beziehung, die auf asymmetrischer Reziprozität beruht. Die Nachbarin unterstützte Séverin mit dem Startkapital und der Ermahnung, nicht „faul“ zu Hause zu sitzen. Séverin brachte ihr dafür Gehorsam und kleinere Gefälligkeiten entgegen. Als Mikro-Unternehmer war er in diesem Sinne weniger ein individuell agierender Nutzenmaximierer à la *homo oeconomicus*, sondern stattdessen in ein Netz von Beziehungen eingebunden.

Auch die Organisation eines Verkaufsplatzes war verbunden mit der Mobilisierung sozialer Beziehungen, die über Markttransaktionen oder entpersonalisierte professionelle Beziehungen hinausgehen. Als der 24-jährige Boris und sein gleichaltriger Kollege in ihrem Wohnviertel einen Ort suchten, an dem sie Guthaben verkaufen können, war es zunächst schwierig, einen Platz am Straßenrand zu ergattern. Sie hatten sich eine Stelle in ihrer NachbarInnenschaft ausgesucht, direkt vor einem Friseursalon, am Rande des lokalen Wochenmarktes. Um mit der Besitzerin des Salons ins Gespräch zu kommen und einen guten Deal zu erreichen, benötigten sie die Zustimmung der Autoritäten der NachbarInnenschaft, der *grandes personnes* (wörtlich: großen Personen), wie Boris sie nennt. Die beiden Verkäufer bemühten sich, die Salonbesitzerin mit einem „*pardon*“ (wörtlich: Entschuldigung) davon zu überzeugen, ihnen den Platz zu geben. Das *pardon* ist eine ritualisierte Kommunikationsform (Fancello/Mary 2018), die in die Erwartung generalisierter Reziprozität eingebettet ist. In Konfliktsituationen, im Ringen um einen Kompromiss, appellieren diejenigen, die um Entschuldigung bitten, an

die zukünftige Bedürftigkeit ihres Gegenübers. Boris erklärte: „[Die Person] erniedrigt sich Dir gegenüber, und da möchtest Du nicht kämpfen, Dich widersetzen. Morgen kannst Du [der Person] wieder begegnen, irgendwo, und Du wirst bedürftig sein, und wenn Du [sie] um Hilfe fragst, wird [sie] sich daran erinnern, dass Du dickköpfig warst, und Dir nicht helfen.“ (Interview mit Boris, Yopougon, 8. März 2016). Die beiden Verkäufer praktizierten das Prinzip der generalisierten Reziprozität: Sie baten die Salonbesitzerin um Entschuldigung und formulierten anschließend ihren Wunsch, vor deren Salon Guthaben zu verkaufen. Die Besitzerin willigte ein. Auch die kollegialen Beziehungen der GuthabenverkäuferInnen beruhten auf Konventionen jenseits rechtlich kodifizierter und offiziell anerkannter Regeln: Boris beschrieb die Zusammenarbeit mit seinem Kollegen im „Unternehmen“ der *cabine* als „brüderlich“ und „freundschaftlich“ sowie von Gegenseitigkeit und Gleichheit geprägt. Wir sehen hier eine Form von Freundschaft, die keine affinitätsbasierte Freizeitgemeinschaft zwischen Individuen ist, sondern in der stattdessen materieller Austausch und Soziabilität unmittelbar miteinander verschränkt sind (Mains 2013).

Der Guthabenverkauf war in diesem Sinne kein Freizeitspaß befreundeter Nachbarsjungen. Den Interviewten ging es darum, aus ihren (knapp) vorhandenen Mitteln monetäre und soziale Ressourcen zu schöpfen. Das erinnert an das *hustling* (sich durchschlagen bzw. herumtreiben), das Tatiana Thieme (2018) treffend als ökonomische Praxis konzeptionalisiert, mit der junge Erwachsene versuchen, auf pragmatische Art und Weise Gelegenheiten beim Schopfe zu greifen, über die Runden zu kommen, sich zu realisieren – und zwar jenseits formeller Einkommensquellen sowie formaler Bildungs- und Karrierewege. Séverin beispielsweise lachte, als ich ihn fragte, wie lange er das Handy schon hatte, mit dem er Guthaben verkaufte: „Dieses Telefon? So an die drei Tage [...] ich verkaufe alles!“ (Interview mit Séverin, Koumassi, 3. März 2016). Zuvor hatte er ein Handy der Marke Samsung besessen, das er verkauft hatte, um eine „andere Aktion voranzutreiben“ (französisch: *gérer un mouvement*), wie er es ausdrückte (ebd.). Und um nicht allzu große finanzielle Engpässe zu haben, hatte Séverin sich dann jenes gekauft, das er während des Interviews in seinen Händen hielt. Dies stünde aber auch zu Verkauf, falls ich interessiert sei, so Séverin auf meine Nachfrage. Die Handys, mit denen Séverin Guthaben an seine KundInnen verschickte, waren also dreierlei: erstens Arbeitsmittel zum Guthabenverkauf, zweitens ein alltäglicher Gebrauchsgegenstand und drittens verkäufliche Waren. Die Handys speicherten somit Wert und wurden zu einer Art Kapital, das wieder flüssig gemacht werden konnte. Mit diesem Geld konnten dann wieder andere Geschäfte – oder *mouvements* (wörtlich: Bewegungen), wie es bei Séverin und anderen jungen BewohnerInnen Abidjans heißt – getätigt werden. Diese Zirkulation von Waren und Geld war für PassantInnen und BeobachterInnen wie mich nicht offensichtlich – es gab keinerlei Preisschilder oder Ausstellung von Objekten, mit denen üblicherweise Märkte sicht- und greifbar werden (Muniesa/Millo/Callon 2007: 2). Stattdessen bedurfte es des entsprechenden Know-hows zur Einschätzung der Besitzverhältnisse, innerhalb derer die Objekte zirkulierten. Welcher Preis für ein Handy der ‚richtige‘ ist, war auch abhängig davon, wie die jeweils andere Person (VerkäuferIn oder KäuferIn) gelesen wurde und in welcher Beziehung beide Personen zueinander standen.

Dem bereits erwähnten Boris wurden beispielsweise in seiner *cabine* des Öfteren Handys zum Kauf angeboten. PassantInnen kamen auf ihn zu und wollten ihre Telefone verkaufen, um an Bargeld zu kommen. Boris beschrieb, dass er bei solchen Angeboten aufpassen müsste, den Preis richtig einzuschätzen, um nicht aus Versehen in einen Eigentumskonflikt zu geraten: Denn falls die Telefone zu günstig angeboten würden, wäre das ein Indiz dafür, dass sie gestohlen worden waren. In diesem Fall hätte er später für den Diebstahl zur Rechenschaft gezogen werden können. Wegen dieser schwierigen Einschätzung der Besitzverhältnisse erzählte Boris, nur Handys von Personen zu kaufen, die er kenne: „[H]ier [...] wissen wir, wem wir die Telefone bezahlen, jemand mit einem [moralischen] Bewusstsein, jemand, den wir in der NachbarInnenschaft kennen, sodass wir keine Probleme mit der Polizei bekommen.“ (Interview mit Boris, Yopougon, 8. März 2016)

Die Zirkulation von Objekten beruht also auch auf moralischen Ökonomien, in denen ein gutes ‚Bewusstsein‘ ebenso wichtig ist wie eine Einschätzung des ‚richtigen‘ Preises. Märkte sind Netzwerke des Waren-Austauschs (Slater/Tonkiss 2001: 38), eine Art von *agencements* (ökonomischen Konstellationen), die durch Zirkulation, Preisgestaltung und Austausch charakterisiert sind. Solche *agencements* lösen „Dinge [voneinander] [...] und verbinden sie mit anderen Dingen. Dasselbe geschieht (physisch oder moralisch), mit ihren gegenseitigen Pflichten und mit ihren Beziehungen zu den Dingen“ (Muniesa/Millo/Callon 2007: 4, eigene Übersetzung). Die Marktkonstellationen, der die Kommunikationsinfrastruktur zugrunde liegt, machen deutlich, dass der Besitzstatus von Objekten oftmals ambivalent und unstet ist. Ihr Austausch wird durch das implizite Wissen über die monetäre und moralische Wertigkeit von Dingen, aber auch von Personen reguliert.

Darüber hinaus zirkulieren Guthaben und Mobiltelefone im Alltag der befragten GuthabenverkäuferInnen auch als Geschenke, als Gefälligkeiten, die in einer Ökonomie der Gegenseitigkeit (Gudeman 2008) verankert sind. François, ein weiterer Verkäufer, verstetigte wie viele andere meiner Gesprächspartner Freundschaftsbeziehungen durch die Transaktion von Guthaben. „Um die Freundschaft zu erhalten, gebe ich ihnen kostenlos Guthaben – sie können das dann später bezahlen. Dadurch bleibt eine Freundschaft zwischen uns, ein Vertrauen“, erklärte François (vgl. Interview mit François, Yopougon, 19. Februar 2016). Die Transaktion von Ressourcen als Geschenk sichert das Bestehen einer Beziehung, indem es Schulden schafft (vgl. Viti 2013: 62 ff.): „Es besteht eine Beziehung zwischen einem Spender, der sich [...] in einer Gläubigerposition befindet, und einem Empfänger, der sich [...] in einer nachrangigen Schuldnerposition befindet, und verpflichtet ist, die so eingegangene Schuld früher oder später zu begleichen.“ (Marie 1997: 210, eigene Übersetzung) Schuldbeziehungen verbinden die Gegenwart mit der Zukunft (vgl. Guérin 2014: 41) und sind ein strukturierendes Prinzip von Reziprozität.

Diese Beobachtungen zeigen die vielfältigen ökonomischen Praktiken, die an die offiziellen Kommunikationsnetze andocken. Die Kunst des Guthabenverkaufs ist weit mehr als die bloße Übergabe von Kommunikationsguthaben gegen eine feste Geldsumme. Auch Gabenökonomien, moralische Bewertungen und Beziehungen zwischen Personen spielen bei den Transaktionen eine Rolle. Konventionen, wie beispielsweise das Prinzip der

Brüderlichkeit oder das *pardon*, nicht-staatliche Autoritätsbeziehungen wie die Junior-Senior-Beziehung oder nachbarInnenschaftliche Ältestenräte strukturieren die Möglichkeiten des Zugangs zu Ressourcen, die Arbeit als GuthabenverkäuferIn sowie die Verteilung von Guthaben. Im Zusammenhang mit der Diskussion um digitale Technologien im urbanen Raum verweist dies auf die Vielfalt ökonomischer Praxis, die untersucht werden muss: Kommunikationsinfrastrukturen werden in sozialen Praktiken aufrechterhalten, und obwohl es privatwirtschaftlich organisierte Netze sind, gibt es gerade in Momenten des Guthabenverkaufs selbst auch Transaktionslogiken, die den Zugang zu Guthaben nicht auf der Grundlage von Preisbildungen regulieren.

4. Für den guten Ruf: Guthabenverkauf als Statusarbeit der jungen städtischen Mittelschicht

Die Guthabenverkäufer, die im Zentrum meiner Analyse stehen, sind mehrheitlich junge Männer, die in Vierteln der urbanen Mittelschicht Abidjans groß geworden sind.[8] Mit ihrem Alter zwischen 18 und 35 Jahren repräsentieren sie eine Bevölkerungsgruppe in der Côte d'Ivoire, die besonders stark von Arbeitslosigkeit betroffen ist (vgl. u. a. Kouakou/Koba 2015). Statistische Kategorien können auch andeuten, wie Arbeit symbolisch mit Status verknüpft wird. In der kolonialen Côte d'Ivoire erklärte die Verwaltung formale Lohnarbeit zur einzigen offiziellen Kategorie von Arbeit und grenzte sie undifferenziert von informellen Tätigkeiten ab (Bazin/Gnabéli 1997). Die Kolonialverwaltung, und später auch der postkoloniale unabhängige Staat, waren die Hauptarbeitgeber, was der Côte d'Ivoire auch das Label einer „Beamtenrepublik“ (Matlon 2016) verschaffte. Als PolizistIn, SekretärIn, KrankenpflegerIn oder LehrerIn für den Staat zu arbeiten, bedeutet somit nicht nur eine finanzielle Absicherung für den oder die EinzelneN, sondern vor allem Zugang zu umfassenden Statusrechten der urbanen Mittelschicht (Manou-Savina et al. 1985; Matlon 2016; Mbembe/Roitman 1995). Die Jugendarbeitslosigkeit ist damit auch eine Krise der urbanen Mittelschicht: Vor allem gut ausgebildete junge Erwachsene finden nur schwer eine erste Beschäftigung auf dem formalen Arbeitsmarkt (Kouakou 2011; Kouakou/Koba 2015). In dieser Situation wird der Guthabenverkauf zu einer temporären Aktivität, um über die Runden zu kommen.

Die Mehrheit der Interviewten betonte, dass sie den Guthabenverkauf nicht als Arbeit betrachte, sondern als kurzfristigen Geldverdienst, bis sie Arbeit finden, eine Aufnahmeprüfung für den Staatsdienst bestehen oder ihr Studium fortsetzen können. Die Befragten bauten sich mit dem Verkauf keine langfristige professionelle Identität auf (Schilling 2020). Dennoch verhandelten die jungen Männer mit ihrer Tätigkeit auch ihre „soziale Existenz“ (Ferguson/Li 2018), also ihre Anerkennung als Mitglieder von NachbarInnenschaften und Verwandtschaften. David, ein weiterer Verkäufer, erklärte dazu:

„Nun, [mit der *cabine* anzufangen] hatte einen positiven Einfluss. [...] Sie [die NachbarInnen] wissen, dass Du nicht stiehlt. Das ist ein Punkt. Und sie wissen, dass Du geschäftig und bemüht bist [im Original: *tu te débrouilles*], denn die Tatsache, dass Du Dich hinsetzt,

Guthaben verkauft, bedeutet, dass Du mutig bist. Denn um das zu tun, muss man Geduld haben. Das ist auch ein gutes Zeugnis [im Original *temoignage*] [für Deinen guten Ruf].“ (Interview mit David, Koumassi, 13. Oktober 2017)

In Davids Selbstbeschreibung wird die Guthabenverkaufsstelle zu einem Ort, an dem er seine Reputation als junger, unterbeschäftigter Mann zu reparieren vermag. Für David (und andere Interviewte) ist es eine Möglichkeit, in der NachbarInnenschaft als ein junger Stadtbewohner wahrgenommen zu werden, der nicht deviant ist, sondern den Erwartungen an junge Männer entspricht: strebsam, ausdauernd und ehrlich.

Die Guthabenverkaufsstellen befinden sich möglichst gut sichtbar und zugänglich an häufig frequentierten Plätzen. Zudem ist das Guthaben für die StadtbewohnerInnen generell eine grundlegende Ressource, da es Zugang zu Kommunikation ermöglicht. Diese beiden konstitutiven Merkmale der Guthabenverkaufsstellen begünstigen, dass die jungen Erwachsenen sich als „öffentliche Charaktere“ etablieren und in Szene setzen können. Dies beschreibt in Anlehnung an Jane Jacobs eine Person, die „häufigen Kontakt zu einem weiten Kreis an Menschen hat und ausreichend interessiert daran ist, sich als öffentlicher Charakter zu etablieren“ (Jacobs 2013: 148, eigene Übersetzung).[9] Um solch ein „öffentlicher Charakter“ werden zu können, ist es vor allem wichtig, öffentlich zu sein; das heißt, präsent zu sein und viel mit verschiedenen Menschen zu sprechen (ebd.). Frédéric, ein weiterer Verkäufer, beschreibt, wie der Guthabenverkauf ihn und seinen Kollegen im Alltag beeinflusst:

„[Was sich durch die *cabine* verändert hat ist, dass] wir viele Menschen kennen, die nicht zu unserem sozialen Rang gehören oder die eigentlich nicht in unserem Milieu sind. Es gibt Leute, wenn wir Dir ihre Stellung verraten würden, oh la la! Aber eben jene Leute [...] sitzen mit uns auf denselben Bänken der *cabine*, unter demselben Schirm, und dann reden wir so miteinander, ohne Probleme. Oft sind es CEOs, Leute, die bei den Steuern arbeiten, Leute, die Berater des Ministers sind. Aber wenn sie hier an die *cabine* kommen, fühlen sie sich so wohl in der Kommunikation, wie wir reden, wie wir sie behandeln!“ (Interview mit Frédéric, Yopougon, 11. Oktober 2017)

Die Etablierung von Guthabenverkaufsstellen am Straßenrand, an lokalen Marktplätzen oder vor dem eigenen Haus ermöglicht es so, Räume der Geselligkeit zu schaffen, die soziales Kapital generieren (Vuarin 1994; Portes 1998).

Untermauert wird dies durch konkrete NachbarInnenschaftsdienste der Guthabenverkäufer: So bewahrte David etwa Schlüssel oder Geld für NachbarInnen auf, um sie später an Mitglieder ihrer Familien weiterzugeben. Die *cabine* war eine Anlaufstelle, um die herum sich Praktiken der „lokalen Hilfsbereitschaft“ (Kusenbach 2006: 291 ff., eigene Übersetzung) herauskristallisierten. Davon profitierte auch David, der sich durch diese Praktiken des *neighboring*, der NachbarInnenschaftlichkeit, als junger Mann ein positives Image und einen guten Ruf aufbauen konnte. Dieser wiederum wurde zu symbolischem Kapital[10] (Bourdieu 1977). Dank seines guten Rufes dachte

man an David und berücksichtigte ihn, wenn sich eine Gelegenheit auftat oder es Ressourcen zu verteilen gab. So luden etwa ein paar NachbarInnen David und einen Kollegen zu einer warmen Mahlzeit ein oder man ließ David von Arbeitsgelegenheiten wissen.

Alle drei Aspekte zeigen, wie junge Erwachsene über den Verkauf von Guthaben ihre soziale Existenz in der Stadt weiterweben: Sie leisten erstens Statusarbeit und schaffen sich Zeugnisse ihres guten Rufes. Sie kreuzen zweitens verschiedene soziale Kreise und profitieren vom darin enthaltenen sozialen Kapital. Sie bleiben drittens Mitglieder von NachbarInnenschaftsnetzwerken, die es ihnen ermöglichen, über die Runden zu kommen. Zentral ist dabei ihre Etablierung als „öffentlicher Charakter“. Die Orte, an denen sie sitzen und verkaufen, begünstigen dies: an Straßenecken, auf Bürgersteigen, vor Hauseingängen.

5. Wert abschöpfen:

Die Bedeutung der sozialen Infrastrukturen von GuthabenverkäuferInnen für Telekommunikationsunternehmen

Die besondere Stellung der *cabines* als Orte sozialen Austauschs und städtischer Öffentlichkeit ist funktional für zwei Seiten: für die GuthabenverkäuferInnen ebenso wie für die Telekommunikationsunternehmen, die daran interessiert sind, als Plattformen im alltäglichen Leben präsent zu sein. Das Verkaufen von Guthaben in sozialen Netzwerken, das als improvisierte Praxis begann, ist in den 2010er-Jahren Teil einer Marktstrategie der Telekommunikationsunternehmen geworden. Für Unternehmen wie Orange, Moov oder MTN sind die *cabines* eine Möglichkeit, ihre Produkte auf die Straße und in die Wohngebiete zu bringen. Sie nutzen die *cabines* als Plattformen für ihre Markenpolitik und als Vehikel zur Erschließung von neuem sozialem Terrain für den Verkauf ihrer Dienstleistungen und, um mehr KundInnen an ihre Kommunikationsplattformen zu binden. Zum Zeitpunkt der Forschung waren die GuthabenverkäuferInnen MikrounternehmerInnen ohne Arbeitsverträge mit den Telekommunikationsunternehmen. Sie registrierten sich lediglich beim jeweiligen Anbieter mit ihrem Personalausweis und erwarben eine professionelle SIM-Karte mit erweiterten Transaktionsmöglichkeiten. Dennoch waren GuthabenverkäuferInnen ein wichtiger Spielstein der Konzerne in der Erschließung von städtischen Räumen, wie die Gespräche mit leitenden Mitarbeitern in einem Subunternehmen eines Telekommunikationsunternehmens verdeutlichten. Durch die digitale Plattform-Technologie war es möglich, die Bewertungen und Verkaufszahlen jeder einzelnen VerkäuferIn per SIM-Karte zu beobachten. Die Unternehmen konnten SIM-Karten aktivieren und deaktivieren und auf der Grundlage von Verkaufszahlen einzelne GuthabenverkäuferInnen belohnen. Besonders erfolgreiche VerkäuferInnen bekamen ‚Geschenke‘ wie Sonnenschirme, Produktinformationstafeln oder T-Shirts mit dem Brand des Telefonanbieters. Trotz ihrer losen Kopplung an die Telefonanbieter waren die GuthabenverkäuferInnen als informelle MikrounternehmerInnen „zentrale Akteure“ beim Verkauf von Kommunikations- und Datenguthaben. So formulierte es im Interview der Leiter eines Subunternehmens, das ein Telekommunikationsunternehmen mit der Guthabenverteilung in einem

Stadtteil von Abidjan beauftragt hatte (Interview mit CEO, Yopougon, 11. Oktober 2017). Über die GuthabenverkäuferInnen erreichten die Telefonanbieter Bevölkerungsgruppen, die sonst nur schwer mobilisierbar waren. Zudem ermöglichten sie ihnen das Branding im öffentlichen Raum. Die Marke des jeweiligen Telekommunikationsunternehmens war in dieser Hinsicht ein Teil der zu verteilenden Ware. Die GuthabenverkäuferInnen waren, wenn auch nicht offiziell angestellt, die sichtbaren RepräsentantInnen dieser Marke im Tagesgeschäft in Abidjan. Die Subunternehmen der Telekommunikationsunternehmen versuchten daher, die GuthabenverkäuferInnen mittels eines *Codes of Conduct* zu TrägerInnen des Markenimages zu machen: Sie wurden zu Aushängeschildern für eine Markenöffentlichkeitsarbeit, ohne dafür entlohnt zu werden. Während eines Treffen mit VertreterInnen eines dieser Subunternehmen wurden GuthabenverkäuferInnen dazu animiert, sich folgende Verhaltenskodizes („Konventionen“) zu Herzen zu nehmen: Präsenz, Positionierung, Förderung (*promotion*) und Sauberkeit (*propreté*) (Feldnotiz, Yopougon, 17. März 2017). Zudem waren die ‚Geschenke‘, die die VerkäuferInnen erhielten (also die Sonnenschirme, Produkttafeln, T-Shirts und Notizhefte), mit Markennamen und dem entsprechenden *Corporate Design* gespickt. Damit wurde die Grundausrüstung der GuthabenverkäuferInnen zu einem Teil der Markenpolitik.

Die eben skizzierten Verkaufsstrategien der Telekommunikationsunternehmen und ihrer Subunternehmen zeigen, wie informelle Arbeit normalisiert (Meagher/Lindell 2013) und in formale Wertschöpfungsprozesse eingebunden wird. Diese Informalisierung hat vor allem zur Folge, dass ein großer Teil der Arbeitszeit nicht entlohnt wird, etwa das Warten auf Kundschaft, die zur KundInnenbindung notwendige Beziehungsarbeit und die implizite Marken-Werbung. Zudem werden Risiken outgesourct – also auf die VerkäuferInnen abgewälzt. Bei Krankheit, Diebstahl oder finanziellen Krisen übernehmen die Unternehmen offiziell keinerlei Verantwortung. Dabei zeichnet sich ab, wie die Rollen der VerkäuferInnen als KonsumentInnen und ProduzentInnen miteinander verschwimmen (Ritzer/Jurgenson 2010): Die jungen Erwachsenen erhalten von den Telekommunikationsunternehmen Geschenke als Belohnung für gute Verkaufsleistungen, die dann zu einer Dienstleistung werden – der Sichtbarmachung der Marke. Ebenso deutlich wird die Regulierung und Disziplinierung von Arbeitskraft durch positive Anreize anstelle von Verträgen, die Rechte und Pflichten regeln. Die Marke wird dem Angebot eines guten Verkaufsservices vorangestellt. Das deutet an, wie sehr Telekommunikationsunternehmen darauf erpicht sind, die KundInnenbindung zu verbessern, indem sie auf Markentreue setzen. Ein beständiger und gut zugänglicher Service ist in diesem Zusammenhang Mittel zum Zweck. Allgemeiner formuliert, verschwimmen die Grenzen zwischen Produktions- und Reproduktionsräumen. Operationen, in denen Wert abgeschöpft wird, dringen tief in Alltagspraktiken ein (Gago/Mezzadra 2017; Knaus/Margies/Schilling i. E.). Das ermöglicht den Unternehmen eine Wertschöpfung, ohne dass sie die soziale Kooperation derer, die sie ausbeuten, direkt organisieren müssen (Gago/Mezzadra 2017: 579).

Kommunikationsinfrastrukturen und privatwirtschaftliche Ökonomien werden tagtäglich reproduziert, indem sie auf die Beziehungsdynamiken von GuthabenverkäuferInnen zurückgreifen. Diese können nur im

Zusammenhang mit den spezifischen Moralökonomien rund um Arbeit und Status in Côte d'Ivoire verstanden werden. Gerade für die männliche urbane Mittelschicht ist formale Lohnarbeit ein wichtiges Statusmerkmal. Zugleich ist diese aber für viele junge Männer heutzutage praktisch unerreichbar. In den nachbarInnenschaftlichen und verwandtschaftlichen Versorgungsökonomien Abidjans ist es für diese jungen Erwachsenen daher besonders wichtig, ihren guten Ruf als strebsame, hilfsbereite und ehrwürdige Erwachsene zu behaupten. Die *cabines* sind für sie eine Möglichkeit, dieses symbolische und soziale Kapital zu generieren. Die von mir interviewten Guthabenverkäufer bleiben dabei in einem Übergang zwischen Jugend- und Erwachsenenalter, denn ihr Einkommen durch den Guthabenverkauf reicht nicht aus, um sich davon eine eigene Existenz aufzubauen oder gar eine Familie zu ernähren. Dieser Schwebestand zwischen Jugend- und Erwachsenenalter ist für die Telekommunikationsunternehmen eine potenzielle Wertschöpfungsquelle: Sie docken an die informalisierten Guthabenverkaufsstellen an und integrieren sie in ihre Marketingpolitik. Dabei nutzen sie diese Knotenpunkte für ihre eigene Sichtbarkeitspolitik. Die Analyse zeigt Formen der Ausbeutung auf, die im digitalisierten Kapitalismus bedeutsam werden (Fourcade/Kluttz 2020): Unternehmen nutzen die Moralökonomien sozialer Beziehungen im städtischen Alltagsleben junger unterbeschäftigter Männer für ihre Zwecke. Sie werden damit zu Trittbrettfahrern der sozialen Infrastrukturen in Wohngebieten und an Straßenrändern.

6. Fazit: TelefonguthabenverkäuferInnen als Teil digitaler Wertschöpfungsketten

Die bisherige Analyse hat die Vielfalt von Formen menschlicher Arbeit gezeigt, mit der Kommunikationsinfrastrukturen aufgebaut und aufrechterhalten werden. Die Kommunikationsinfrastruktur lebt von der gegenseitigen Durchkreuzung verschiedener Märkte und Ökonomien – Handys und Guthaben zirkulieren als Geschenke, Waren und Kapital. Die Analyse ist auch auf die Sichtbarkeitspolitiken der interviewten Guthabenverkäufer und Telekommunikationsunternehmen eingegangen. Beide nutzen die *cabines* als Plattformen. Es wurde deutlich, wie die Telekommunikationsunternehmen in den Alltag der StadtbewohnerInnen hineinwirken. Dabei bleiben die BewohnerInnen ko-kreativ: Sie eignen sich digitale Technologien an und nutzen sie zur Überbrückung von Krisen der sozialen Reproduktion. Die Telekommunikationsunternehmen nutzen diese Praktiken wiederum für ihre Wertschöpfung. Sie nutzen Tätigkeiten, die von den Akteuren selbst nicht als Arbeit markiert werden. Den jungen Erwachsenen geht es vorrangig um Freundschaftsdienste, das Knüpfen von Bekanntschaften oder die Aufrechterhaltung ihres eigenen guten Rufes. Geld zu verdienen ist ihnen zwar auch wichtig, aber der Guthabenverkauf ist eher temporär und gelegentlich, um offen für neue Gelegenheiten zu sein, sobald sich eine „richtige Arbeit“ findet.

Gig Work, Gelegenheitsjobs und Auftragsarbeit haben eine lange Geschichte. In vielen Aspekten entspricht die über digitale Technologien vermittelte *Gig Economy* langfristigen Formen von Arbeit und Arbeitsmärkten in Afrika (Stevano 2020). Die nähere Beleuchtung der Guthabenökonomie in Abidjan

ist daher fruchtbar für aktuelle Diskussionen über Digitalisierung, Arbeit und Stadt: Zum einen sensibilisiert sie dafür, die zunehmende Bedeutung von Plattformen und Internetkonzernen für längerfristige Infrastruktur-Politiken zu kontextualisieren. Es waren die Telekommunikationsunternehmen, die als Infrastrukturbetreiber den Weg für den Aufstieg der Internetkonzerne und der Plattformtechnologien ebneten (Schiller 1999; Staab 2019). Plattformen werden zunehmend zu wichtigen (städtischen) Infrastrukturen. Sie können in diesem Sinne aus der Perspektive der Infrastrukturforschung untersucht werden (Plantin et al. 2018; Richardson 2018). Dabei spielen die Vielfalt menschlicher Arbeit sowie die Verknüpfung und Zirkulation von Informationen eine zentrale Rolle (Leszczynski 2020).

Zum anderen verdeutlicht die Analyse die verschwimmenden Grenzen zwischen Konsumtion und Produktion (Comaroff/Comaroff 2000; Ritzer 2015). Diese ist auch relevant etwa für Untersuchungen der Wertschöpfungsstrategien von Plattformen wie YouTube oder Snapchat (Hawker/Carah 2020; Postigo 2016). Die Auslagerung von Arbeitsmitteln und -risiken auf außerbetrieblich Wertschaffende – wie hier im Falle der GuthabenverkäuferInnen – wirft die Frage nach der Verschärfung sozialer Ungleichheiten auf. Auch PlattformarbeiterInnen müssen ihre Arbeitsmittel und Arbeitsorte meist privat organisieren und instand halten. Wie sich dies auf Haushaltsökonomien und Beziehungskonstellationen in Familien und Freundschaften auswirkt, sollte weiter untersucht werden (Schilling 2020). Die Analyse zeigt die Bedeutung informeller Hierarchien und Autoritätsbeziehungen sowie die Konventionen und Rituale, die Gig-ArbeiterInnen aktivieren, um sich zu organisieren. Diese Dynamiken sollten auch in weiteren Forschungen zur *Gig Economy* untersucht werden. Insbesondere Formen der Reziprozität und des Gabentausches (Fourcade/Kluttz 2020) sowie die Verschränkung materieller Transaktionen mit Beziehungssemantiken von FreundInnenschaft oder Familie gewinnen in der Plattformökonomie neu an Bedeutung – genannt seien hier die Stichworte *Sharing Economy* oder *Crowdsourcing* (vgl. u. a. Ravenelle 2017).

Die Publikation dieses Beitrags wurde durch die Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG) und den Open-Access-Fonds der Humboldt-Universität zu Berlin ermöglicht.

Endnoten

- [1] Die Studie ist Teil meines Promotionsprojektes, das die Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG) im Rahmen eines Stipendiums im Internationalen Graduiertenkolleg „The World in the City“ am Center for Metropolitan Studies der Technischen Universität Berlin gefördert hat.
- [2] Praktiken beschreiben in einem Kontext eingebettete, regelmäßige Handlungen, „inkorporierte Wissensordnungen“ (Schäfer 2013: 21), das heißt „Know-how abhängige und von einem praktischen ‚Verstehen‘ zusammengehaltene Verhaltensroutinen“ (Reckwitz 2003: 289, zitiert in Schäfer 2013: 22).
- [3] Das neoklassische wirtschaftswissenschaftliche Paradigma des homo oeconomicus geht von Ressourcen maximierenden, rationalen Akteuren aus, die ihre Entscheidungen auf der Grundlage stabiler Präferenzen treffen (vgl. Rogall 2006).
- [4] Orange Bank. Nos comptes bancaires, <https://www.orangebank.fr> (letzter Zugriff am 1.5.2020).

- [5] Das Orange Fab Côte d'Ivoire ist ein Programm und eine Plattform, die jungen StartUps Infrastruktur, Finanzierung und Netzwerke anbietet, um deren Geschäftsidee weiterzuentwickeln, <http://www.orangefab.ci> (letzter Zugriff am 1.5.2020).
- [6] <http://www.gouv.ci/doc/presse/1560502545COLLECTE-DES-COTISATIONS-DES-ASSURES-POUR-LE-COMPT-DE-COUVERTURE-MALADIE-UNIVERSELLE.pdf> (letzter Zugriff am 1.5.2020).
- [7] <https://www.facebook.com/jumia.ci/posts/faites-le-plein-de-bonus-en-commandant-avec-orange-money-sur-jumia-1000-fcfa-de-/963181047148474/> (letzter Zugriff am 1.5.2020).
- [8] Anmerkung: Dabei sind sie nicht die einzige Gruppe an StadtbewohnerInnen, die Guthaben verkaufen.
- [9] Ich danke an dieser Stelle Rika Febriyani, die mich bei der gemeinsamen Sichtung meines Fotomaterials zu den Guthabenverkäufern auf diese Referenz aufmerksam gemacht hat.
- [10] Nach Bourdieu ist symbolischen Kapital (d. h. Prestige, Ansehen), „Kredit im weitesten Sinne des Wortes [...], d.h. eine Art Vorschuss, den die Gruppe allein denjenigen gewähren kann, die ihr die besten materiellen und symbolischen Garantien geben“ (Bourdieu 1977: 181). Es entsteht in Beziehungen: Gewöhnliche Eigenschaften von Akteuren (z. B. physische Kraft, Reichtum usw.) verwandeln sich in symbolisches Kapital der Anerkennung und werden symbolisch effizient, weil sie als solche erkannt werden. Das symbolische Kapital erscheint „in den sozialen Beziehungen zwischen Eigenschaften, die ein Akteur besitzt, und anderen Akteuren, die mit angemessenen Wahrnehmungskategorien ausgestattet sind“ (Bourdieu 1998: 104).

Autor_innen

Hannah Schilling ist Stadtsoziologin und arbeitet zu städtischen Ökonomien und sozialer Ungleichheit in globaler Perspektive. Sie promovierte mit einer vergleichenden Analyse von Prekarisierungsprozessen unter jungen Erwachsenen in digitaler Arbeit in Abidjan und Berlin. schillha@hu-berlin.de

Literatur

- Altenried, Moritz (2017): Die Plattform als Fabrik. Crowdwork, Digitaler Taylorismus und die Vervielfältigung der Arbeit. In: PROKLA. Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaft 47/187, 175-192.
- Angelo, Hillary / Hentschel, Christine (2015): Interactions with infrastructure as windows into social worlds. A method for critical urban studies: Introduction. In: City 19/2-3, 306-312.
- Appadurai, Arjun (2014): Foreword. In: Stephen Graham / Colin McFarlane (Hg.), *Infrastructural lives. Urban infrastructure in context*. Abingdon/New York: Routledge.
- Autorité de Régulation des Télécommunications/TIC de Côte d'Ivoire (ARTCI) (2015): Données statistiques du secteur des télécommunications en Côte d'Ivoire. Troisième trimestre 2015. https://www.artci.ci/images/stories/pdf/rapport_activite/statistiques_annuelles_2015.pdf, (letzter Zugriff am 2.3.2021).
- Bazin, Laurent / Gnabéli, Roch Yao (1997): Le travail salarié, un modèle de décomposition? In: Bernard Contamin / Harris Memel-Fote (Hg.), *Le modèle ivoirien en questions. Crises, ajustements, recompositions*. Paris: Karthala, 689-705.
- Bennett, Jane (2005): The agency of assemblages and the North American blackout. In: *Public Culture* 17/3, 445-465.
- Berlant, Lauren (2016): The commons. Infrastructures for troubling times. In: *Environment and Planning D: Society and Space* 34/3, 393-419.
- Bourdieu, Pierre (1977): Structures, habitus, power. Basis for a theory of symbolic power. Outline of a theory of practice. Cambridge/New York: Cambridge University Press, 159-197.
- Bourdieu, Pierre (1998): The economy of symbolic goods. Practical reason. On the theory of action. Stanford: Stanford University Press, 92-124.

- Bourdieu, Pierre (2000): Making the economic habitus. Algerian workers revisited. In: *Ethnography* 1/1, 1466-1381.
- Charmaz, Kathleen C. (2006): *Constructing grounded theory: A practical guide through qualitative analysis*. London/Thousand Oaks: Sage.
- Comaroff, Jean / Comaroff, John (2000): Millennial capitalism. First thoughts on a second coming. In: *Public Culture* 12/2, 291-343.
- Cutolo, Armando (2015): Giovani, cadetti et vieux pères. Guerre e riproduzione sociale in Costa d'Avorio. In: *Anthropologia* II/1, 61-84.
- Dolata, Ulrich (2015): Volatile Monopole. Konzentration, Konkurrenz und Innovationsstrategien der Internetkonzerne. In: *Berliner Journal für Soziologie* 24/4, 505-529.
- Eisenstadt, Shmuel N. / Roniger, Louis (1980): Patron-Client relations as a model of structuring social exchange. In: *Comparative Studies in Society and History* 22/01, 42.
- Eyert, Florian / Irgmaier, Florian / Ulbricht, Lena (2020): Extending the framework of algorithmic regulation. The Uber case. In: *Regulation & Governance*, <https://doi.org/10.1111/regg.12371>.
- Fancello, Sandra / Mary, André (2018): Institutions du pardon et politiques de la délivrance en Afrique de l'Ouest. In: *Journal des Africanistes* 88/2, 76-99.
- Ferguson, James / Li, Tania Murray (2018): Beyond the „proper job“. Political-economic analysis after the century of labouring man. Working Paper 51. PLAAS, UWC (Institute for Poverty, Land and Agrarian Studies, University of Western Cape): Cape Town. 1-22.
- Fourcade, Marion / Klutts, Daniel N. (2020): A Maussian bargain. Accumulation by gift in the digital economy. In: *Big Data & Society* 7/1, 1-16.
- Gago, Verónica / Mezzadra, Sandro (2017): A critique of the extractive operations of capital. Toward an expanded concept of extractivism. In: *Rethinking Marxism* 29/4, 574-591.
- Gibson-Graham, Julie Katherine (2008): Diverse economies. Performative practices for „other worlds“. In: *Progress in Human Geography* 32/5, 613-632.
- Graham, Stephen (2009): *Disrupted cities. When infrastructure Fails*. New York: Routledge.
- Graham, Steve / Marvin, Simon (2001): *Splintering urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. London/New York: Routledge.
- Griesbach, Kathleen / Reich, Adam / Elliott-Negri, Luke / Milkman, Ruth (2019): Algorithmic control in platform food delivery work. In: *Socius* 5, 1-5.
- Gudeman, Stephen (2008): *Economy's tension. The dialectics of market and economy*. New York/Oxford: Berghahn Books.
- Guérin, Isabelle (2014): Juggling with debt, social ties, and values: The everyday use of microcredit in rural south India. In: *Current Anthropology* 55/S9, S40-S50.
- Hamany Broux de Ismael, Koffi (2016): *La téléphonie mobile à Abidjan. Usagers, usages et représentations*. Saarbrücken: Éditions Universitaires Européennes.
- Hann, Chris (2018): Economic anthropology. In: Hilary Callan (Hg.), *The international encyclopedia of anthropology*. Oxford: Wiley, 1-16.
- Hart, Keith (1973): Informal income opportunities and urban employment in Ghana. In: *The Journal of Modern African Studies* 11/1, 61-89.
- Hawker, Kiah / Carah, Nicholas (2020): Snapchat's augmented reality brand culture. Sponsored filters and lenses as digital piecework. In: *Continuum*, <https://doi.org/10.1080/10304312.2020.1827370>.
- Jacobs, Jane (2013): The uses of sidewalks. Contact. In: Michael Larice / Elizabeth Macdonald (Hg.), *The urban design reader*. Abingdon: Routledge, 139-151.
- Kamga, Osée (2012): Digital technologies and imaginary of uses in the developing world. Mobile phone inroads in the Côte d'Ivoire's social fabric. In: Vikas Kumar / Jakob Svensson (Hg.), *Proceedings of conference on Mobile Communication for Development (M4D) 2012 in New Delhi, India, 28-29 February 2012*. Karlstad: Karlstad University Studies, 377-381.
- Kendall, Jake / Maurer, Bill / Machoka, Phillip / Veniard, Clara (2012): An emerging platform. From money transfer system to mobile money ecosystem. In: *innovaTions* 6/4, 49-64.
- Kirchner, Stefan (2019): Arbeiten in der Plattformökonomie. Grundlagen und Grenzen von „Cloudwork“ und „Gigwork“. In: *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie* 71/1, 3-25.
- Kiyindou, Alain / Anaté, Kouméalo / Capo Chichi, Alain (Hg.) (2015): *Quand l'Afrique réinvente la téléphonie mobile*. Collection „Études africaines“. Paris: L'Harmattan.

- Knaus, Katharina / Margies, Nina / Schilling, Hannah (i. E.): Thinking the city through work. Blurring boundaries of production and reproduction in the age of digital capitalism. In: CITY.
- Kouakou, Clément Kouadio (2011): Urban youth labour. Supply and employment policy in Côte d'Ivoire. African Economic Research Consortium Research Paper 240. Nairobi: African Economic Research Consortium.
- Kouakou, Clément Kouadio / Koba, Adébo (2015): L'emploi des jeunes en Côte d'Ivoire. Une étude diagnostique. Ottawa: Centre de Recherches pour le Développement International.
- Kusenbach, Margarethe (2006): Patterns of neighboring. Practicing community in the parochial realm. In: Symbolic Interaction 29/3, 279-306.
- Laffont, Jean-Jacques / N'Guessan, Tchétché (2002): Telecommunications reform in Côte d'Ivoire. Policy Research Working Papers. o. O.: The World Bank.
- Larkin, Brian (2013): The politics and poetics of infrastructure. In: Annual Review of Anthropology 42, 327-343.
- Leszczynski, Agnieszka (2020): Glitchy vignettes of platform urbanism. In: Environment and Planning D: Society and Space 38/2, 189-208.
- Lourenço-Lindell, Ilda (2001): Social networks and urban vulnerability to hunger. In: Arne Tostensen / Inge Tvedten / Mariken Vaa (Hg.), Associational life in African cities. Popular responses to the urban crisis. Uppsala: Nordiska Afrikainstitutet, 30-45.
- Mains, Daniel (2013): Friends and money. Balancing affection and reciprocity among young men in urban Ethiopia. In: American Ethnologist 40/2, 335-346.
- Manou-Savina, Annie / Antoine, Philippe / Dubresson, Alain / Yapi Diahou, Alphonse (1985): Les en-haut des en-bas et les en-bas des en-haut. Classes moyennes et urbanisation à Abidjan (Côte d'Ivoire). In: Revue Tiers Monde 26/101, 55-68.
- Marcelli, Enrico / Williams, Colin / Joassart, Pascale (Hg.) (2010): Informal work in developed nations. New York: Routledge.
- Marie, Alain (1997): Individualisation. Entre communauté et société l'avènement du sujet. In: Alain Marie / Robert Vuarin (Hg.), L'Afrique des individus. Itinéraires citadins dans l'Afrique contemporain. Paris: Karthala, 407-436.
- Matlon, Jordanna (2014): Côte d'Ivoire. The symbolic capital of the mobile phone. In: Global Dialogue 4, 33-34.
- Matlon, Jordanna (2016): Racial capitalism and the crisis of black masculinity. In: American Sociological Review 81/5, 1014-1038.
- Mbembe, Achille / Roitman, Janet (1995): Figures of the subject in times of crisis. In: Public Culture 7/2, 323-352.
- Meagher, Kate / Lindell, Ilda (2013): ASR forum. Engaging with African informal economies. Social inclusion or adverse incorporation? In: African Studies Review 56/03, 57-76.
- Mezzadra, Sandro / Neilson, Brett / Cukier, Alexis (2018): Entre extraction et exploitation. Des mutations en cours dans l'organisation de la coopération sociale. In: Actuel Marx 63/1, 97.
- Muniesa, Fabian / Millo, Yuval / Callon, Michel (2007): An introduction to market devices. In: The Sociological Review 55/2 (Beilage), 1-12.
- Nassa Dabié, Désiré Axel (2012): Contribution de la téléphonie mobile à la dynamisation du commerce informel dans la commune d'Adjamé à Abidjan en Côte d'Ivoire. In: Bulletin de l'Association de Géographes Français 89/4, 597-613.
- Neves, David / Toit, Andries du (2012): Money and sociality in South Africa's informal economy. In: Africa 82/1, 131-149.
- Plantin, Jean-Christophe / Lagoze, Carl / Edwards, Paul / Sandvig, Christian (2018): Infrastructure studies meet platform studies in the age of Google and Facebook. In: New Media & Society 20/1, 293-310.
- Portes, Alejandro (1998): Social capital. Its origins and applications in modern sociology. In: Annual Review of Sociology 24/1, 1-24.
- Postigo, Hector (2016): The socio-technical architecture of digital labor. Converting play into YouTube money. In: New Media & Society 18/2, 332-349.
- Przyborski, Aglaja / Wohlrab-Sahr, Monika (2009): Qualitative Sozialforschung. Ein Arbeitsbuch. München: Oldenbourg.
- Ravenelle, Alexandra J. (2017): Sharing economy workers. Selling, not sharing. In: Cambridge Journal of Regions, Economy and Society 10/2, 281-295.
- Reckwitz, Andreas (2002): Toward a theory of social practices. A development in culturalist theorizing. In: European Journal of Social Theory 5/2, 243-263.

- Reckwitz, Andreas (2003): Grundelemente einer Theorie sozialer Praktiken. Eine sozial-theoretische Perspektive. In: *Zeitschrift für Soziologie* 32/4, 282-301.
- Rekhviashvili, Lela (2015): Counterbalancing marketization informally. Institutional reforms and informal economic practices in Georgia (2003-2012). Dissertation. Budapest: Central European University.
- Richardson, Lizzie (2017): Sharing as a postwork style. Digital work and the co-working office. In: *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 10/2, 297-310.
- Richardson, Lizzie (2018): Platforms as urban technology? In: *Mediapolis. A Journal of Cities and Culture* 3/4. <https://www.mediapolisjournal.com/2018/11/platforms-as-urban-technology> (letzter Zugriff am 22.4.2020).
- Ritzer, George (2015): Prosumer capitalism. In: *The Sociological Quarterly* 56/3, 413-445.
- Ritzer, George / Jurgenson, Nathan (2010): Production, consumption, prosumption: The nature of capitalism in the age of the digital „prosumer“. In: *Journal of Consumer Culture* 10/1, 13-36.
- Robinson, Jennifer (2002): Global and world cities. A view from off the map. In: *International Journal of Urban and Regional Research* 26/3, 531-554.
- Robinson, Jennifer (2015): Thinking cities through elsewhere. Comparative tactics for a more global urban studies. In: *Progress in Human Geography* 40/1, 1-27.
- Rogall, Holger (Hg.) (2006): Neoklassik. Volkswirtschaftslehre für Sozialwissenschaftler. Eine Einführung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 57-68.
- Rossi, Ugo (2019): The common-seekers. Capturing and reclaiming value in the platform metropolis. In: *Environment and Planning C: Politics and Space* 37/8, 1418-1433.
- Roy, Ananya / AlSayyad, Nezar (Hg.) (2004): Urban informality. Transnational perspectives from the Middle East, Latin America, and South Asia. Lanham/Berkeley: Lexington Books.
- Schäfer, Hilmar (2013): Die Instabilität der Praxis. Reproduktion und Transformation des Sozialen in der Praxistheorie. Weilerswist: Velbrück Wissenschaft.
- Schilling, Hannah (2020): *Aller se chercher*. Urban youth's making of livelihood in unstable work in Abidjan and Berlin. Berlin: Humboldt-Universität zu Berlin.
- Schilling, Hannah / Dembélé, Ousmane (2019): Jeunes entrepreneurs de la téléphonie mobile à Abidjan. Du lien social entrepreneurial au service de l'exploitation économique. In: *Politique Africaine* 153/1, 181-201.
- Schiller, Dan (1999): *Digital capitalism networking the global market system*. Cambridge: MIT Press.
- Schiller, Dan (2014): *Digital depression. Information technology and economic crisis*. Urbana/Chicago: University of Illinois Press.
- Schmidt, Florian A. (2016): *Arbeitsmärkte in der Plattformökonomie. Zur Funktionsweise und den Herausforderungen von Crowdwork und Gigwork*. Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung.
- Simone, AbdouMaliq (2004): People as Infrastructure. Intersecting Fragments in Johannesburg. In: *Public Culture* 16/3, 407-429.
- Simone, AbdouMaliq (2010): *City Life from Jakarta to Dakar. Movements at the Crossroads*. New York: Routledge.
- Slater, Don / Tonkiss, Fran (2001): *Market society. Markets and modern social theory*. Cambridge: Polity Press.
- Smith, Adrian / Stenning, Alison (2006): Beyond household economies. Articulations and spaces of economic practice in postsocialism. In: *Progress in Human Geography* 30/2, 190-213.
- Staab, Philipp (2019): *Digitaler Kapitalismus. Markt und Herrschaft in der Ökonomie der Unknappheit*. Berlin: Suhrkamp.
- Staab, Philipp / Nachtwey, Oliver (2016): Market and labour control in digital capitalism. In: *tripleC: Communication, Capitalism & Critique. Open Access Journal for a Global Sustainable Information Society* 14/2, 457-474.
- Star, Susan Leigh (1999): The ethnography of infrastructure. In: *American Behavioral Scientist* 43/3, 377-391.
- Stefano, Valerio de (2015): The rise of the „just-in-time workforce“. On-demand work, crowd work and labour protection in the „gig-economy“. Rochester: Social Science Research Network.
- Stevano, Sara (2020): „Gig economies“ in Africa. Continuity or change? In: *Futures of Work* 12. <https://futuresofwork.co.uk/2020/04/01/gig-economies-in-africa-continuity-or-change> (letzter Zugriff am 30.4.2020).

- Thieme, Tatiana (2018): The hustle economy. Informality, uncertainty and the geographies of getting by. In: Progress in Human Geography 42/4, 529-548.
- Tonkiss, Fran (2015): Afterword. Economies of infrastructure. In: City 19/2-3, 384-391.
- Touré, Mamoutou (2010): Logique des contrats et réalité du marché. La filière de la grande distribution des cartes de recharge téléphoniques. In: Les Cahiers d'Outre-Mer. Revue de géographie de Bordeaux 63/251, 403-418.
- Tranber Hansen, Karen / Vaa, Mariken (Hg.) (2004): Reconsidering informality. Perspectives from urban Africa. Stockholm: Nordic Africa Institute.
- Tsing, Anna (2013): Sorting out commodities. How capitalist value is made through gifts. In: HAU Journal of Ethnographic Theory 3/1, 21-43.
- Viti, Fabio (2013): Travail et apprentissage en Afrique de l'Ouest. Sénégal, Côte d'Ivoire, Togo. Paris: Karthala.
- Vuarin, Robert (1994): L'argent et l'entregent. In: Cahier des Sciences Humaines 30/1-2, 255-273.
- Wood, Alex J. / Graham, Mark / Lehdonvirta, Vili / Hjorth, Isis (2019): Good gig, bad gig. Autonomy and algorithmic control in the global gig economy. In: Work, Employment and Society 33/1, 56-75.
- Zelizer, Viviana A. (1996): Payments and social ties. In: Sociological Forum 11/3, 481-495.

Interviewquellen

- Interview mit Boris, Yopougon, 8. März 2016
- Interview mit CEO, Yopougon, 11. Oktober 2017
- Interview mit David, Koumassi, 13. Oktober 2017
- Interview mit François, Yopougon, 19. Februar 2016
- Interview mit Frédéric, Yopougon, 11. Oktober 2017
- Interview mit Séverin, Koumassi, 3. März 2016

Young urbanites between improvisation and exploitation. Abidjan's call box workers as nodal points in extractive operations of digital capitalism

This article takes the mobile phone economy in Abidjan, Côte d'Ivoire as a starting point to problematize urban value creation processes in digital capitalism. To what extent do credit vendors become nodes of urban infrastructures? Can forms of exploitation also be identified in the appropriation practices of new technologies? The article links the debate on platform urbanism with studies on urban infrastructures and is based on a case study on the precarisation of young adults in Abidjan's credit economy between 2015 and 2017, using empirical evidence from indepth interviews with about 30 men between 18 and 35 years. In the analysis, I show the entanglement of forms of circulation in practices of selling credit and the functionality of cabins as platforms for visibility policies. Airtime sellers can establish their reputation as „public characters“, but the call boxes also serve as platforms for visibility policies and marketing. Finally, I draw attention to closure processes that are emerging in the course of the current platformisation of the communication infrastructure. In the past, companies have used the improvisation and appropriation of digital technologies by credit vendors as nodes in urban neighborhoods to expand markets. Today, the daily work of the credit sellers threatens to become superfluous, which makes the question of social reproduction in platform urbanism even more acute.



Das Gehirn der Smart City

Das Fortleben kybernetischer Logiken im *command and control center*:
das Beispiel Indien

Christian Eichenmüller

Max Münßinger

Georg Glasze

Ausgangspunkt des Beitrages ist die Beobachtung, dass sogenannte *command and control center* im Zuge von Smart-City-Vorhaben zu wichtigen Bausteinen der Stadtentwicklung werden – nicht nur in der von uns untersuchten „Smart City Mission“ in Indien, sondern weltweit. Die Idee der Vermessung, Lesbarmachung und Steuerung von Städten in *einem* zentralen Raum wird vielfach als *neue* und zeitgemäße Antwort auf die Herausforderungen der Städte im „digitalen Zeitalter“ präsentiert – nicht zuletzt von globalen Beratungsfirmen und lokalen Eliten. Wir zeigen, dass diese Ansätze auf Logiken aufbauen, die bereits in der Mitte des 20. Jahrhunderts in der Kybernetik entworfen worden sind. Eine solche historische Einordnung ermöglicht es, die Übersetzungen und Materialisierungen dieser Logiken in spezifischen Kontexten sowie die dabei auftretenden Brüche herauszuarbeiten. Gleichzeitig trägt die Perspektive dazu bei, die von Technologieanbietern und Beratungsfirmen propagierte Alternativlosigkeit smarter Stadtentwicklungspolitik aufzubrechen und diese damit einer Kritik zugänglich zu machen.

Ersteinreichung: 7. Mai 2020; Veröffentlichung online: 23. April 2021

An English abstract can be found at the end of the document.

1. Einleitung

„Pune Smart City Centre“ prangt über dem Eingangsportal eines weißen, zweistöckigen Gebäudes – sowohl in lateinischen Lettern als auch in der indischen Schrift Devanagari. Mitten in einem Wohngebiet der Drei-Millionen-Stadt, abseits einer Hauptverkehrsstraße, beherbergt das Gebäude neben einer Ausstellung zum Thema Smart City das „Smart City Operations Center“ (Abb. 1). Eine Rezeption und zwei Glastüren weiter befindet man sich in einem Raum mit Rechenmaschinen, Wand- und Einzelbildschirmen, Anzeigen und Kontrollpanels. Einige der circa zwei Dutzend Bildschirme zeigen Karten, andere städtische CCTV-Aufnahmen oder digitale Dashboards mit Diagrammen und Zahlenkolonnen. Die Mitarbeiter_innen berichten, dass hier Informationen aus sämtlichen Stadtteilen in Echtzeit zusammenfließen und nutzbringend ausgewertet werden.

Das „Smart City Operations Center“ in Pune ist eines von einhundert *command and control centers*, die im Rahmen der „Smart City Mission“ der indischen Bundesregierung seit Mitte der 2010er Jahre etabliert werden. Als zentraler Bestandteil sämtlicher durch die Regierung geförderter Smart-City-Vorhaben sind *command and control center* so etwas wie der gemeinsame

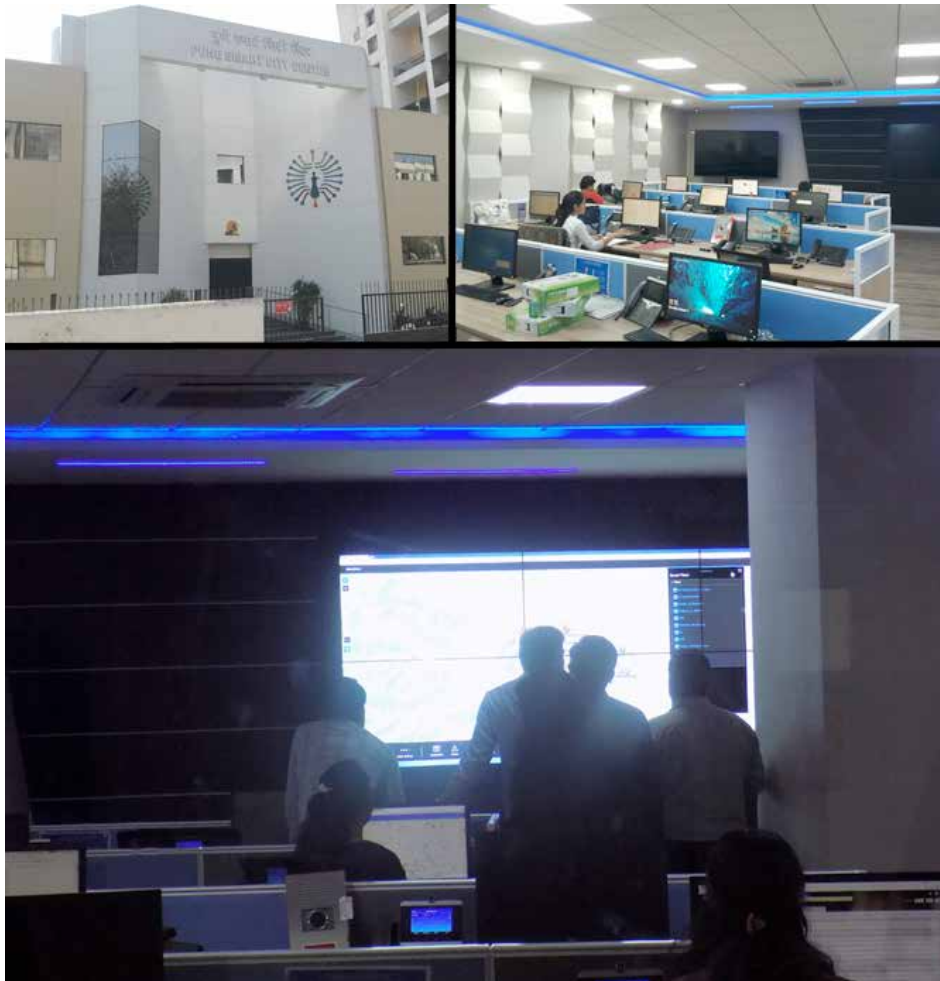


Abb. 1 *Command and control center* in Pune. (Fotos: Christian Eichenmüller)

Nenner der Smart-City-Ambitionen Indiens. Doch wie kam es eigentlich dazu? Welche Prozesse haben diese Entwicklung begünstigt? Welches Denken liegt dem Konzept der *command and control center* zugrunde? Und wie fügen sie sich in lokale Gegebenheiten ein?

Auf der Basis unserer empirischen Forschung zur „Smart City Mission“ in Indien sowie weiterer Arbeiten (Goodspeed 2015; Luque-Ayala/Marvin 2016; siehe auch Hollands 2008; Bauriedl/Strüver 2017) stellen wir fest, dass *command and control center* zu Beginn des 21. Jahrhunderts im Kontext von Smart-City-Projekten zu bedeutenden Bausteinen von Stadtentwicklungsprojekten werden. Wir zeigen auf, auf welche Weise Smart Cities und hier insbesondere die *command and control center* zu Leuchtturmprojekten einer technologischen Moderne stilisiert werden, die teilweise auf ältere Ideen kybernetischer Gesellschaftssteuerung rekurrieren. Unser Argument beruht empirisch auf (1) Dokumentenanalysen von Bewerbungen der im Rahmen der „Smart City Mission“ ausgewählten Städte; (2) einer Diskursanalyse von Werbebroschüren namhafter Technologieanbieter im Smart-City-Segment und (3) 34 qualitativen Interviews (Dauer: jeweils 30-120 Minuten) sowie teilnehmenden Beobachtungen im Rahmen eines Dissertationsprojekts zur „Smart City Mission“ in Pune im Zeitraum 2017 bis 2019.

Ein von Premierminister Modi beförderter technokratischer Nationalismus und das Streben der Mittelschicht nach gesellschaftlicher Modernisierung treffen hier auf die von Beratungsgesellschaften proklamierte Vision eines technologischen Utopias (Basu 2019). Im Zuge staatlich verordneter technologisch-urbaner Modernisierungsbemühungen fungieren internationale

Beratungsfirmen quasi als ideologische Transmissionsriemen von Vorstellungen zukünftiger Stadtgesellschaften als sensorbasiert, datengestützt und in Echtzeit aus einem Kontrollraum gesteuert (Kapitel 2).

Wir argumentieren (Kapitel 3), dass diese Vorstellungen einer vermessenen und gesteuerten Stadt und nicht zuletzt die Idee, diese Stadt von einem Raum aus erfassen und steuern zu wollen, auf Logiken zurückgeführt werden können, die in der Kybernetik entwickelt worden sind. Die Kybernetik ist ein anwendungsorientierter wissenschaftlicher Diskussionszusammenhang, der selbsttätige Steuerungsmechanismen erforscht und entwickelt. Eine Kernidee der Kybernetik ist, dass die gleichen Logiken einer selbsttätigen Steuerung zum Verständnis, aber auch zur Gestaltung verschiedener als System gedachter Zusammenhänge angewendet werden können. Organismen und Maschinen, aber auch größere gesellschaftliche beziehungsweise sozio-technische Zusammenhänge können auf diese Weise „kybernetisch“ konzeptualisiert, gestaltet und gesteuert werden. Diese Logiken wurden in der Hochzeit der Kybernetik Mitte des 20. Jahrhunderts intensiv diskutiert und als Denkgebäude explizit propagiert.

Die technischen und organisatorischen Vorläufer der heutigen *command and control center* wurden in dieser Zeit und vielfach explizit im Kontext der Kybernetik etabliert. Wie die Benennung nahelegt, entstanden die *command and control center* zunächst vor allem in militärischen Kontexten und in der Raumfahrt (Mattern 2015) und wurden später auf weitere gesellschaftliche Bereiche übertragen (Marvin/Luque-Ayala 2017). Die heute im Kontext von Smart-City-Vorhaben etablierten *command and control center* bauen zwar auf kybernetische Logiken auf – diese werden jedoch kaum explizit gemacht und wirken eher unterschwellig.

Die Historisierung und Kontextualisierung aktueller Smart-City-Projekte in der Kybernetik ermöglicht es beispielsweise, die Etablierung von *command and control centers* im heutigen Indien als Reiteration, Übersetzung und Materialisierung kybernetischer Logiken zu analysieren (Kapitel 4). Damit kann die von Technologieanbietern und Beratungsfirmen propagierte Alternativlosigkeit dieser spezifischen Stadtentwicklungspolitik aufgebrochen und die grundlegende Offenheit von Stadtentwicklung herausgearbeitet werden.

2. Indiens ‚smarte‘ Modernisierung und die Rolle von Beratungsunternehmen als ideologische Transmissionsriemen

Indiens „Smart City Mission“ der 2010er Jahre ist ein ambitioniertes, wenn nicht das ambitionierteste Smart-City-Programm weltweit. Die Umwandlung von einhundert Städten zu sogenannten Smart Cities innerhalb von fünf Jahren stellt hinsichtlich Anzahl und Ausmaß der Projekte sämtliche vergleichbare Stadterneuerungsvorhaben in den Schatten. Gesamtgesellschaftliche Anstrengung suggerierend, bilden sogenannte Missionen in Indien den Rahmen für zentralstaatliche Förderprogramme. Die „Smart City Mission“ ist dabei die neueste Generation indischer Stadtmodernisierungsvorhaben (Eichenmüller/Michel 2018; Hoelscher 2016; siehe auch Datta 2018).

Das direkte Vorgängerprogramm, die „Jawaharlal Nehru National Urban Renewal Mission“, stellte in den Jahren 2005 bis 2014 staatliche Förderung

für städtische Infrastrukturmaßnahmen und Reformen zur Verfügung. Bereits seit den 1990er Jahren hatte sich politisch auch in Indien eine stärkere Marktorientierung durchgesetzt. Städtische Verwaltungen erhielten im Zuge der Marktliberalisierungen größere Autonomie hinsichtlich der Finanzierung und Ressourcenmobilisierung (Kundu/Krishna 2017). Verwaltungen und lokale Politik in Indiens Städten sehen sich damit in einem intensivierten Wettbewerb um internationale Direktinvestitionen: In zunehmender Weise vermarkten sich die Städte als konkurrenzfähige Industrie- und Dienstleistungszentren (Sheppard et al. 2015). Darüber hinaus gehen staatliche Förderprogramme wie die „Smart City Mission“ von der Annahme aus, dass urbane Zentren wesentlichen Einfluss auf das Wirtschaftsgeschehen und die Wachstumsbestrebungen Indiens ausüben und daher explizit zu fördern sind. Das vorrangige Ziel, lokales Wirtschaftswachstum über gezielte Förderung und städtische Modernisierung zu ermöglichen, ist hierbei Ausdruck einer spezifisch indischen Ausprägung unternehmerischer Stadtpolitik (Harvey 1989).

Im Jahr 2015 wurden in Form einer „Smart City Challenge“ indische Großstädte aufgerufen, sich um die Teilnahme an der „Smart City Mission“ zu bewerben. Nach einem Ranking durch die indischen Einzelstaaten wurden in mehreren Auswahlrunden insgesamt einhundert Städte ausgewählt. Neben dem Wunsch nach ‚Bürgerbeteiligung‘ stellte der Aufruf an die Stadtverwaltungen vor allem die Förderung sogenannter *smart solutions* in den Bereichen E-Governance, Mobilität sowie Abfall-, Energie- und Wassermanagement in Aussicht. Eine Dokumentenanalyse aller zur Förderung ausgewählten Projekte zeigt eine große Vielfalt hinsichtlich der Schwerpunkte und Fördervolumen. Die Einrichtung städtischer *command and control center* erwies sich als gemeinsames Merkmal fast aller Projekte.

Wie kam dieser Fokus auf *command and control center* zustande, welche Prozesse haben diese Entwicklung begünstigt? Im Zuge der stärkeren Wettbewerbsorientierung indischer Städte und Modis technokratischem Nationalismus (Datta 2015b; siehe auch Basu 2019) erscheint hier eine nähere Betrachtung der Aktivitäten von Beratungsunternehmen als Teil des „global intelligence corps“ (Olds 1997) als lohnenswert. Hierbei handelt es sich um Kader von Menschen und Unternehmen, die als globale Akteure bestimmte Aspekte und Methoden anwendungsorientierten Denkens verbreiten und dabei wie ideologische Transmissionsriemen im Sinne der Lancierung einer bestimmten Denkweise fungieren. Diese Akteure zeigen sich erfolgreich darin, Möglichkeitsräume auf bestimmte Formen des Denkens und korrespondierende Problemlösungen auszurichten, was sich im Zusammenspiel mit lokalen/städtischen Eliten als folgenreich im Sinne einer Neuausrichtung städtischer Politiken herausstellt (Vogelpohl 2018). Im Fall der „Smart City Mission“ sind Aktivitäten von Beratungsunternehmen auf zentralstaatlicher, einzelstaatlicher und lokaler Ebene nachweisbar. In unserer Betrachtung schließen wir an Debatten um „policy mobilities“ (McCann/Ward 2011; Künkel 2015) und – in Abgrenzung zu schlichten Politiktransfers – „policy mutations“ (Peck/Theodore/Brenner 2009; Peck 2011) an. In Bezug auf Smart-City-Konzepte wurden hier bereits Transfer- und Anpassungsprozesse hinsichtlich der Rolle von Technologiedienstleistern wie IBM, Siemens oder Cisco untersucht (McNeill 2015; Wiig 2015).

Unsere Forschung hat gezeigt, dass auf zentralstaatlicher Ebene in Indien vor allem die Stiftung Bloomberg Philanthropies einflussreich ist. Treibende Kraft sowie Namens- und Geldgeber der Stiftung ist der ehemalige New Yorker Bürgermeister Michael Bloomberg. Seit Ankündigung der „Smart City Mission“ durch Premierminister Narendra Modi im Jahre 2015 begleitet Bloomberg Philanthropies den Auswahlprozess der „Smart City Challenge“ und den Missionsverlauf mit „strategischer und technischer Unterstützung“ (Bloomberg 25.6.2015). Die Stiftung hat sich, wie es in der Selbstbeschreibung heißt, einem „data-driven approach to global change“ verschrieben. So heißt es im Stiftungsprofil: „In God we trust, everyone else bring data“ (Bloomberg 2020). Die Verknüpfung von Daten und Stadt ist das Markenzeichen des „Bloombergian urbanism“ (Mattern 2016), was sich insbesondere in technokratischen Zugängen zu städtischen Problemlagen äußert:

„Bloomberg’s so-called pragmatism redefined complex urban issues as a set of ‚problems‘ to be ‚solved‘ via the application of technical knowledge and evaluated via quantitative measurement.“ (Brash 2011: 91)

Im Kontext Indiens knüpft die ideologische Fokussierung auf Messbarkeit und quantitative Evaluation an eine (post-)koloniale Geschichte der Les- und Kalkulierbarmachung an. Arjun Appadurai hat die Wissensproduktion in kolonialen Bürokratien und Verwaltungsapparaten in Britisch-Indien als Etablierung einer „numerologischen Infrastruktur“ (1993) bezeichnet, die später vom unabhängigen Indien weitgehend übernommen wurde. Wiederrum im Zusammenspiel von lokalen Eliten und externen Akteuren erfolgt derzeit die Etablierung neuer numerologischer, digitaler Daten- und Wissensinfrastrukturen, die ebenfalls auf dem Zählen, Vermessen und Überwachen bestimmter (städtischer) Einheiten und Indikatoren beruhen, aufgrund von Automatisierung aber weitgehend ohne bürokratische Verwaltungsapparate auskommen.

Neben Bloomberg Philanthropies als prozessbegleitender Stiftung auf zentralstaatlicher Ebene existiert auf einzelstaatlicher und städtischer Ebene in Indien eine Vielzahl an Interventionsmöglichkeiten für Beratungsfirmen. Über Listen zugelassener Beratungsunternehmen und deren geografische Zuteilung an bestimmte Landesteile reglementiert das bundesstaatliche Ministerium für Wohnungsbau und städtische Angelegenheiten, welche Beratungsunternehmen im Kontext der „Smart City Mission“ ihre Projektmanagementdienste in den jeweiligen Einzelstaaten anbieten dürfen (Smart City Mission 2018). Unter den insgesamt 37 gelisteten Unternehmen befinden sich sowohl lokale als auch sämtliche namhafte internationale Beratungsunternehmen wie Deloitte, KPMG, McKinsey oder Mott MacDonald.

Auf lokaler Ebene setzten fast alle Bewerberstädte von Beginn an auf internationale Expertise. So wurden auf Betreiben der Zentralregierung bereits in der Bewerbungsphase die Dienstleistungen vermeintlich renommierter Beratungsgesellschaften in Anspruch genommen, um das Versprechen von Wirtschaftswachstum und besserer Lebensqualität im Zuge der „Smart City Mission“ einzulösen. Im Wettbewerb um internationale Direktinvestitionen wurde somit von Beginn an Investorenfreundlichkeit und städteübergreifende Projektkohärenz garantiert.

„If you try to look at the kind of projects that have been shortlisted for these smart cities, they are pretty much the same, irrespective of which city, like whether it is Pune, or it's Mysore, or it's Ahmedabad, or, it's very much common, it's like McDonald's franchise here everywhere.“
(externer Berater, persönliches Interview, Pune, 4.10.2017)

Nach erfolgreicher Selektion begann der Umsetzungsprozess der „Smart City Mission“ mit der Gründung städtischer Unternehmen. Inkorporiert als Public-private-Partnerships wurden diese mit der Umsetzung vor Ort beauftragt. Neben zentral- und einzelstaatlichen Akteuren sowie Vertreter_innen lokaler Organe erhielten auch die jeweiligen Beratungsgesellschaften einen Sitz in den Vorständen dieser als *special purpose vehicles* bezeichneten Firmen. Die Rolle der Beratungsgesellschaften im Umsetzungsprozess variiert von klassischer Beratungstätigkeit bis zu Projektmanagement mit koordinierender Funktion.

Angesichts der Präsenz von Beratungsgesellschaften auf sämtlichen Entscheidungsebenen der „Smart City Mission“ lässt sich die Frage, warum *command and control center* eine herausragende Stellung bei der Umsetzung der Mission genießen, zwar nicht abschließend klären, wohl aber besser einordnen. Auch wenn staatliche Ministerialbehörden und der Austausch zwischen verschiedenen Städten zur Diffusion einer bestimmten Smart-City-Imagination beigetragen haben, scheint es plausibel, dass speziell die Impulse der Beratungsunternehmen bestimmte Stadtvorstellungen und Lösungskonzepte beförderten.

In bunten Grafiken, Hochglanzprospekten und Werbevideos inszenieren Beratungsgesellschaften und IT-Unternehmen die Smart City regelmäßig als konsumorientiert, durchtechnologisiert und effizient. Bemerkenswert ist auch hier die zentrale Rolle der *command and control center*, die als neuer „Kern“ oder als „Gehirn“ imaginiert Smart Cities präsentiert werden.

„At its core is the Digital Command Centre (or DCC) – a place where existing staff can monitor in real time what's happening across all services and respond to events with actions driven by data insights.“
(Deloitte 2019)

„The IOC [Intelligent Operation Center] is the brain of a Smart City. Built on smart application systems, the IOC focuses on key fields such as municipal facilities, urban transportation, public safety, ecological environment, macroeconomy, and public opinion.“ (Huawei 2018)

Neben der Metapher des Gehirns gehört auch die Idee eines „Nervensystems“ im Sinne von Sensoren und Glasfaserkabeln zum Repertoire dieser technologischen Vision.

„Creating your smart city nervous system: Smart cities depend on a network of ultra-reliable and resilient high speed communications. Our ICT portfolio includes planning, design, specification and roll-out management for digital infrastructure – the fibre, wireless comms, sensors and control systems that allow the generation and transfer of data.“ (Mott MacDonald 2019)

Beratungsfirmen und weitere transnationale Akteure fungieren hierbei als Transmissionsriemen für bestimmte Techno-Utopien und Idealisierungen im Sinne von „fantasy cities“ (Watson 2015). Diese Akteure agieren in einem Kontext, der von Städtewettbewerb und städtischer „Konkurrenzfähigkeit“ geprägt ist, und sie tragen selbst zur Reproduktion und Stabilisierung dieses Kontextes bei (Sum 2009). Technologische Aufrüstung, ‚smarte‘ Lösungen und nicht zuletzt die *command and control center* werden dabei als *neue* und zeitgemäße Antwort auf die Herausforderungen dieses Wettbewerbs propagiert (Kayanan/Eichenmüller/Chambers 2018). Es lässt sich allerdings zeigen, dass die Logiken, vor deren Hintergrund *command and control center* zu einer sinnvollen Lösung werden, gar nicht so neu sind.

3. *Command and control center* in der Kybernetik – zwischen Paradigma und Technologie

Im Folgenden argumentieren wir, dass die Vorstellung eines umfassend in Echtzeit gesteuerten gesellschaftlichen Systems, wie es sich in den *command and control centers* materialisiert, auf eine spezifische Neuformulierung des Verhältnisses von Mensch und Technik sowie von Subjekt und Wahrheit in der sogenannten Kybernetik zurückgeführt werden kann. Die Kybernetik wurde in den 1940er Jahren als eine Theorie der Steuerung und Regelung von Mensch und Maschine ausgearbeitet (einführend: Pias 2003, 2004a; Hagner/Hörl 2008a; Pickering 2010; Feustel 2018). Wir folgen der These, dass Grundannahmen, die heute hegemonial und ‚akzeptiert‘ sind, bereits in der Kybernetik ontologisch und epistemologisch legitimiert worden sind (Seibel 2016; Schaupp 2016; Herder 2018; Tiqqun 2011). Für ein Verständnis des Booms von *command and control centers* in den Smart-City-Projekten des 21. Jahrhunderts scheint es daher fruchtbar zu sein, zu der kybernetischen Neuformulierung der genannten Verhältnisse zurückzukehren.

3.1. *Kybernetik als Paradigma*

Die ursprünglich in den 1940ern für relativ kleine und begrenzte Systeme diskutierte und angewandte Kybernetik wurde ab den 1950ern von Autoren wie Heinz von Foerster, Jay Forrester oder Stafford Beer unter Einbindung neuer Erkenntnisse im Bereich der Chaos- und Komplexitätstheorie dynamisiert. War die oberste Prämisse einer Kybernetik der ersten Ordnung noch die Herstellung eines Gleichgewichts in einem geschlossenen System gewesen, traten mit der Kybernetik zweiter Ordnung die Unabgeschlossenheit, Dynamik und Unvorherschbarkeit von Systemen in den Vordergrund. Mit dieser Fortschreibung der Kybernetik schien es möglich, bislang für zu komplex gehaltene Systeme adäquat abzubilden. Sie wurde zu einem umfassenden „wissenschaftlich und gesellschaftlich wirksamen Arbeits-, Ordnungs-, Deutungs- und Orientierungsinstrument [...], das mit weitgehenden epistemischen, technologischen und sozialen Ansprüchen ausgestattet war“ (Hagner/Hörl 2008b: 12).

Gleichwohl ist die Kybernetik zweiter Ordnung eine Fortschreibung der Kybernetik erster Ordnung, die deren grundsätzliche Annahmen nicht wesentlich infrage stellt (Krivý 2018). Zentral für beide Formen kybernetischen

Denkens ist der Begriff der Rückkopplung (*feedback*) – das unmittelbare Zurückleiten von Informationen an die Systeme, aus denen die Informationen stammen. Systeme sollten so in die Lage versetzt werden, selbstlernend direkt auf Störungen oder Unregelmäßigkeiten zu reagieren (Schaupp 2016; Maschewski/Nosthoff 2019; Pias 2004b). Vor diesem Hintergrund werden im Folgenden im Anschluss an Münzinger (2020) fünf Elemente kybernetischen Denkens skizziert. Auf dieser Grundlage zeigen wir, warum innerhalb dieses Denkgebäudes das *command and control center* zum zentralen Instrument der Steuerung wurde.

Ein grundlegendes Postulat der Kybernetik ist, dass sich die Welt als zusammengesetzt aus Systemen beschreiben lässt. Diese werden als vertikal und horizontal miteinander vermittelt imaginiert. Auch wenn bestimmte Systeme einzeln betrachtet werden, gibt es insbesondere für die Kybernetiker zweiter Ordnung kein „Außen“ von Systemen. So setzt etwa Frederic Vester die Frage nach System oder Nicht-System mit derjenigen nach Sein oder Nichtsein gleich (Vester 1978: 23). Was nicht in Systeme integriert, in Informationen übersetzt und prozessiert werden kann – was also nicht passt –, wird von der Kybernetik für unwichtig erklärt und taucht in ihrem Denkgebäude schlicht nicht auf. Durch diesen Ausschluss aller Uneindeutigkeiten kann die Kybernetik davon ausgehen, dass es theoretisch wie praktisch möglich ist, alle Informationen zu erfassen und zentral zu sammeln.

Theoretiker_innen der politischen Kybernetik formulieren darüber hinaus in Abgrenzung zu klassischen politischen Theorien ein neues Verständnis des Regierens. So erklärt etwa Karl W. Deutsch, dass es fruchtbar sei, Regieren weniger als ein Problem der Macht/Herrschaft (*power*) und vielmehr als eines der Steuerung/Regelung (*steering*) zu begreifen (1963: IX). Dem liegt die Annahme zugrunde, dass Systeme – künstliche wie natürliche – von selbst zu einer Entwicklung in die ‚richtige‘ Richtung tendieren. Der Politik fällt im Verständnis von Deutsch also (nur) die Aufgabe zu, den sich selbstständig vollziehenden Prozess von gesellschaftlicher Erneuerung und Fortschritt zu begünstigen beziehungsweise diesen nicht zu versperren. In dieser Logik ergibt es Sinn, möglichst früh Störungen oder Unregelmäßigkeiten auf dem sich selbst vollziehenden Weg zu erkennen und aus dem Weg zu räumen. So verwundert es nicht, dass Deutsch eine Steuerung in Echtzeit als „one of the most interesting and significant processes in the world“ bezeichnet (ebd.: 77).

Mit dem kybernetischen Verständnis von „Regieren“ als „Steuern“ geht die Ablehnung von Top-down-Entscheidungen und zentraler Entscheidungsgewalt einher. Dagegen stellen ihre Vertreter_innen die Forderung horizontaler Vernetzung (Vester 1978). Das scheint einerseits logisch angesichts der Annahme, dass sich Systeme selbst am besten regulieren und erneuern. Es wirft aber die Frage auf, wieso kybernetisches Denken dennoch auf der Notwendigkeit einer zentralen Sammlung von Informationen beharrt. Aufschluss mag ein Zitat Stafford Beers geben, Erfinder der Managementkybernetik und Leiter des kybernetischen Projekts Cybersyn, mit dem unter Salvador Allende die chilenische Ökonomie von einer kapitalistischen zu einer sozialistischen transformiert werden sollte. Beer schreibt über den Aufbau von Cybersyn: „This system destroys the dogmas of centralization and decentralization alike. This approach is organic.“ (Beer 1971, zit. nach Medina 2014: 70) Die Betonung des Organischen als Gegenfolie zur

Dichotomie von Zentralität und Dezentralität bei Beer zeigt exemplarisch, dass für die Kybernetik das Beharren auf horizontaler Vernetzung und die Ablehnung von Top-down-Konzepten mit der gleichzeitigen Notwendigkeit eines zentralen Ortes zur Sammlung aller Informationen kein grundsätzlicher Widerspruch ist (siehe auch Maschewski/Nosthoff 2019: 89 f.). Das *command and control center* fungiert in dieser Logik als Abbildung und Knotenpunkt des Netzwerks gleichermaßen und nicht als letzte Instanz hierarchischer Kontrolle.

Die Auflösung des Widerspruchs zwischen Zentralität und Dezentralität durch das Organische bei Beer verweist auf ein weiteres Element kybernetischen Denkens. Eine grundlegende Annahme der Begründer der Kybernetik um Norbert Wiener war, dass sich Mensch, Tier und Maschine als Objekt wissenschaftlicher Untersuchungen nicht wesentlich voneinander unterscheiden (Herder 2018: 122 ff.). In einer Aktualisierung organizistischen Denkens übernahmen die fast durchweg männlichen Kybernetiker_innen diese Parallelisierung der Gesellschaft mit dem Körper und ergänzten sie durch die besondere Emphase auf deren imaginierte Körperteile: Nerven und Gehirn (Gandy 2005). So schreibt Karl W. Deutsch, dass es die Aufgabe der Kybernetik sei, den Fokus weniger auf die Knochen oder die Muskeln der Gesellschaft zu legen und den Blick hin zu ihren Nerven zu wenden (Deutsch 1963: IX). Stafford Beer baute mit seinem Modell der lebensfähigen Systeme (*viable systems model*) die Organisation der neuen Ökonomie Chiles auf vermeintliche Parallelen zwischen dieser und der Funktionsweise menschlicher Körper auf (hierzu auch Pickering 2010: 243 ff.)

Was weiter oben in der Ablehnung des Regierens als Ausübung von Macht (*power*) schon angeklungen ist, lässt sich weiter vertiefen. Die Kybernetik verbrämte klassische politische Theorien als ideologisch und gefährlich subjektzentriert und hatte nach zwei Weltkriegen sowie Öl- und Wirtschaftskrisen auch einige Argumente für diese Ablehnung (Pias 2004b: 30 f.). Sie stellte diesen Theorien eine vermeintlich unideologische „allgemeine Theorie des Verfahrens“ (Feustel 2018) entgegen. Die Setzungen der Kybernetik seien eben keine politischen, weil es für solche die Möglichkeit der Wahl zwischen gleichwertigen Optionen, eine „Demonstration des Dissens“ (Rancière 2008: 33) bräuchte. Kybernetisches Denken geht demgegenüber davon aus, dass die jeweils beste Option im kybernetischen Verfahren gefunden wird. Politisches Handeln bedeutet dann höchstens, den Weg frei zu machen für den möglichst reibungslosen Fluss in und zwischen den Systemen. In Stafford Beers Worten: „Das vordringliche Ziel der industriellen Kybernetik besteht darin, diese Fähigkeit des Systems, sich selbst das optimale Verhalten beizubringen, voll zu entfalten.“ (Beer 1962: 67) Auch für Karl W. Deutsch ist Politik nicht Sphäre gesellschaftlicher Aushandlung oder Ort der Vermittlung verschiedener Interessenszusammenhänge, sondern lediglich ein Werkzeug, um bestehende Innovationspotenziale zu beschleunigen (Deutsch 1963: 254 ff.).

Zwar bauen die oben genannten Elemente kybernetischen Denkens nicht aufeinander auf, sie stützen sich aber gegenseitig. Ein Beispiel: Jene, die die Welt als ein System von Systemen begreifen und davon ausgehen, dass alle Teile der Systeme lesbar gemacht werden können, werden Steuerung in Echtzeit attraktiver finden als jene, die davon ausgehen, dass gar nicht

alles lesbar gemacht werden kann oder das Lesbar-Machen an sich schon politische Implikationen hat. Gleichzeitig wird derjenige, der Steuern in Echtzeit präferiert, auf die Notwendigkeit stoßen, möglichst viele verwaltbare Eindeutigkeiten zu finden, denn nur so lässt sich in diesem Verständnis unideologisch – also ausschließlich auf der Basis vermeintlich objektiver Informationen – steuern.[1]

3.2. *Kybernetik als Technologie*

Die oben beschriebenen Elemente kybernetischen Denkens – Systemdenken, Regieren als Steuern, horizontale Vernetzung, organizistisches Denken und ein konfliktloses Politikverständnis – sind nicht die einzigen, über die es sich lohnen würde, im Kontext der Smart City (wieder) zu sprechen. Sie verdeutlichen aber bereits, dass sich kybernetisches Denken beständig selbst bestätigen und gegen Einwände isolieren kann. Gleichzeitig legitimieren die Elemente einen bestimmten umfassenden Zugriff auf die Welt. Kybernetik kann eben nicht nur als Paradigma (eine Sicht auf die Welt), sondern auch als Technologie (eine Bearbeitung der Welt) ausgewiesen werden (Tiqqun 2011; Pickering 2010; Seibel 2016; Schaupp 2016). Die hier vorgenommene Trennung zwischen Paradigma und Technologie, Theorie und Praxis, Erkennen und Handeln ist rein analytisch. Im Verständnis der Kybernetiker_innen ist es gerade die unmittelbare Verschmelzung von Theorie und Praxis, die sie von den als ideologisch und behäbig abgelehnten klassischen politischen Theorien abhebt. Emblematisch zur Identität von Erkennen und Handeln sagte Stafford Beer auf einer Konferenz der American Society for Cybernetics 1971:

„We must use such tools as we have, and use them now. Just as we are responsible for displaying the problem, so we are responsible for the tools themselves. Cybernetics made and forged them.“ (Beer 1971: 348)

Die Kybernetik geht davon aus, dass die Struktur der Welt vollständig einsehbar gemacht werden kann. Technik ist dabei das Mittel, um einerseits vermeintlich bestehende, natürliche, nicht-menschliche Systeme lesbar und damit verstehbar zu machen, und andererseits, um selbst dynamische Systeme entwerfen und stabil halten zu können. Kybernetik setzt in technikdeterministischer Manier voraus, dass eine realistische Abbildung der Abläufe der Welt nur dann möglich ist, wenn ubiquitär Daten durch Sensorik erhoben und dann adäquat zusammengefasst und verarbeitet werden. Da die menschliche Kapazität zu begrenzt sei, um so viele Informationen zu verarbeiten und sinnvoll zu nutzen, sollen diese mittels Datenverarbeitung ausgewertet und zu einem konsistenten Bild zusammengefügt werden (Deutsch 1963: 128 f.; Tiqqun 2011: 18).

Mit der Übersetzung der Welt in Informationen eng verbunden ist ein solutionistischer, also ein zwanghaft technologisch-lösungsorientierter Zugang zu selbst konstruierten Problemen. Sind Systeme und ihre Bestandteile in diesem Verständnis erst erkannt, können die Elemente, die in ihnen disruptiv wirken, schnell identifiziert und beseitigt werden. Der Reiz, auf jede erdenkliche Frage eine Antwort bieten zu können, drückt sich etwa in Stafford Beers Begeisterung für das Denken in *black boxes* aus: „Die Bedeutung der Technik

des Schwarzen Kastens für die Kybernetik kann nicht überschätzt werden.“ (Beer 1962: 68) Die Figur des Schwarzen Kastens ermöglicht es, die eigentlich als vernetzt begriffene Welt dennoch in diskreten komplexen Systemen zu begreifen, die durch Inputs und Outputs miteinander verbunden sind und deren innere Funktionsweise je nach Umstand gegebenenfalls vernachlässigt werden kann. Die solutionistische kybernetische Bewegung ist dabei eine zweifache: Die *black boxes* der verschiedenen identifizierten Systeme und ihrer Abläufe werden durch die eingesetzte Technik geöffnet, lesbar gemacht und gleichzeitig in die selbst hergestellten und erwünschten *black boxes* der Datenverarbeitung überführt (Schaupp 2016: 110).

Wie Feustel (2018: 78) festhält, eröffnet die Kybernetik die Möglichkeit, „Normativität auf völlig neue, immanente und scheinbar wissenschaftlich begründbare Füße zu stellen und sie damit sowohl den [alten politischen] Ideologien als auch dem Subjekt zu entreißen“. Das neue normative Maß der Kybernetik wird – verkürzt gesprochen – nicht mehr in der Kaderschmiede der Partei oder durch die Einsicht eines genialen Anführers bestimmt, sondern durch das kybernetische Verfahren selbst. Indem die Kybernetik Sinn und Wahrheit im Verfahren selbst aufgehoben denkt, stützen sich Paradigma und Technologie, die Sicht auf die und die Zurichtung der Welt, unaufhörlich wechselseitig (Seibel 2016: 247).

Der Ort, in dem sich das kybernetische Verfahren materialisiert, in dem die Sicht auf die und die Zurichtung der Welt in eins fallen, ist das *command and control center*. Dieses wird gemeinsam mit Sensoren unter den beschriebenen kybernetischen Prämissen konzipiert und gebaut, und es produziert Ergebnisse, die die anfangs getroffenen Prämissen stützen. In ihm materialisieren sich Systemdenken und Regieren als Steuern in Echtzeit. Es fungiert als Ort, an dem die gesammelten Informationen gebündelt und durch Datenverarbeitung miteinander in Beziehung gebracht werden. Dabei liegt es nahe, das Verhältnis von Sensorik und *command and control center* parallel zum Verhältnis von Nerven und Gehirn zu verstehen. Die im *command and control center* technisch vermittelt entstehenden Einsichten und Handlungsempfehlungen können stets auf die scheinbare Objektivität von Sensorik, Algorithmen und Computern verweisen: Das Gehirn des Systems ist nicht politisch.

Die bisherigen Ausführungen zeigen, dass das *command and control center* erst aus einer kybernetischen Perspektive auf die Welt Sinn bekommt. In dieser Perspektive verwundert es nicht, dass die Idee, die (Stadt-)Gesellschaft über einen einzigen Raum zu kontrollieren und zu steuern, nicht so neu ist, wie sie in den unzähligen Broschüren der großen Anbieter von Smart-City-Lösungen beworben wird. Der futuristisch inszenierte *war room* (Abb. 2) der Weltausstellung von 1967 in Montreal (Borck 2008; Jansson 2007) und der *opsroom* des Projekts Cybersyn in Chile 1971-73 (Mattern 2015; Medina 2014; Pickering 2010: 256 ff.; Pias 2004c: 34 ff.) sind nur zwei Beispiele dafür, dass die kybernetisch konzipierte Erfassung und Steuerung der Gesellschaft als System auch schon in der Mitte des letzten Jahrhunderts auf das Instrument der *command and control center* zurückgriff.

Die Kybernetik als eigene wissenschaftliche Disziplin mit ihren umfassenden weltgeschichtlichen und philosophischen Versprechen verschwand im Laufe der 1970er und 1980er Jahre „sang- und klanglos in den Kellerräumen der Wissenschaftsgeschichte“ (Hagner 2008: 71). Ihre



Abb. 2 Aufnahme aus dem *command and control center* der Weltausstellung 1967 in Montreal, Kanada. (Foto: Library and Archives Canada)

grundlegenden Prämissen aber wurden in andere Disziplinen, insbesondere in die in dieser Zeit entstehenden Informationswissenschaften weitergetragen (Feustel 2018: 79 ff.). Während es in der Hochphase der Kybernetik durchaus Versuche kybernetischer Stadtplanung gab, fand ihre Logik erst unter einem anderen Namen einen festen Platz in der Stadt. Anfang der 2000er Jahre etablierten sich Ideen, die die Stadt wesentlich durch Sensorik, Algorithmen und Datenverarbeitung optimieren wollen. Diese Ideen werden aber nicht mit der Wissenschaft der Kybernetik verbunden, sondern unter dem neuen Label der Smart City propagiert (Goodspeed 2015). Das *command and control center* nimmt als zentrales Element der smarten Stadt den gleichen Platz ein, der in der Kybernetik für es vorhergesehen wurde.

4. Übersetzungen, Materialisierungen und Brüche kybernetischer Logiken in Indiens „Smart City Mission“

Nachdem wir gezeigt haben, dass *command and control center* Ausdruck kybernetischer Vorstellungen von (Stadt-)Gesellschaft sind, wollen wir abschließend betrachten, wie latent fortlebende kybernetische Logiken im Rahmen der „Smart City Mission“ in Indien in lokale Kontexte übersetzt und eingebettet werden, in welche Konfliktlinien sie sich einschreiben und welche gesellschaftlichen Auswirkungen sich zeigen. Mit anderen Worten: Was passiert, wenn sich kybernetische Logiken in den postkolonialen, zunehmend neoliberal regierten, von Ungleichheiten durchzogenen städtischen Kontexten Indiens materialisieren?

Zu diesem Zweck betrachten wir die in Kapitel 3 dargestellten fünf Elemente kybernetischen Denkens – Systemdenken, Regieren als Steuern, horizontale Vernetzung, organizistisches Denken und konfliktloses Politikverständnis – und analysieren sie hinsichtlich der Umsetzung in Indiens „Smart City Mission“ einerseits und den resultierenden Problemen beziehungsweise Widerständen andererseits. Analog zum Verhältnis kybernetischer Elemente zueinander bauen diese Spannungsfelder und Widerstände nicht aufeinander auf, sondern stützen und bedingen sich gegenseitig.

Die in der Kybernetik angelegte Beschreibung der Welt als System, in Smart-City-Proklamationen implizit fortgeschrieben in Charakterisierungen der Stadt als *system of systems* (siehe z. B. IBM 2009; akademische Aufarbeitung in Söderström/Paasche/Klauser 2014; Wiig 2015), kommt in Pune und anderen ausgewählten Städten der „Smart City Mission“ in sogenannten *pan-city developments* und *area based developments* zum Tragen. So wird durchaus das Ziel ausgegeben, das komplette Stadtgebiet quasi als *ein* System digital les- und steuerbar zu machen (*pan-city*). Dennoch zeigt sich, dass sich der Großteil der Investitionen in digitale Infrastruktur wie Glasfaserkabel und Sensoren auf *ausgewählte* Mittel- und Oberschichtquartiere beschränkt (*area based*). Als Folge dieser Entwicklung rücken Fragen der (Un-)Sichtbarmachung in den Fokus: Was wird über neue Technologien les- und sichtbar und für wen? Welche Aspekte werden für relevant und quantifizierbar, welche für unwichtig erklärt?

So mögen beispielsweise Smart-Parking-Anlagen für bestimmte sozioökonomische Gruppen einen technischen Fortschritt darstellen – grundlegende Fragen sozialer Ungleichheit bleiben dabei allerdings unangetastet und unthematisiert. Darüber hinaus ist die Frage, *wo* urbane Aufwertungsprozesse im Sinne einer technologischen Modernisierung, verbunden mit der Aussicht auf wirtschaftliche Vorteile, in Gang gesetzt werden, (stadt-)politisch hoch umkämpft (Chakrabarty 2019; Das 2020). In diesem Zusammenhang verwundert es jedenfalls nicht, dass kritische Stimmen zur „Smart City Mission“ mehrere Aspekte bemängeln: fehlende Beteiligungsmöglichkeiten, exzessive Abhängigkeit von Expert_innen sowie die Etablierung von Strukturen, die zu Lasten lokaler, demokratischer Selbstverwaltung gehen (Khan/Taraporevala/Zérah 2018; siehe auch Datta 2015a).

Die Idee der Steuerung (*steering*) als Gegenentwurf zu klassischen Macht- und Regierungstheorien (siehe hierzu Luhmann 2013 in Anlehnung an Deutsch 1963) basiert auf der Annahme, dass Systeme aus sich heraus zu einer Entwicklung in die ‚richtige‘ Richtung tendieren. Aufgabe wird es im Sinne der Kybernetik dann, den kontinuierlichen Informationsfluss zu garantieren. In Pune und weiteren Städten der „Smart City Mission“ zeigt sich diese Prämisse vor allem in der proklamierten Ambition einer möglichst flächendeckenden, auf Echtzeit basierenden Ausstattung mit verschiedensten Sensoren, darunter solche zur Hochwasser-, Luftverschmutzungs-, Temperatur- und Verkehrsmessung inklusive interaktiver Elemente wie Notrufsprechanlagen, CCTV und Lautsprecherfunktion. Da allerdings der Fokus dieser Maßnahmen bisher fast ausschließlich auf Stadtteilen der Mittel- und Oberschicht liegt, werden existierende Logiken der Inklusion/Exklusion teilweise verstärkt. Nicht nur lassen sich durch CCTV entsprechende Stadtteile stärker polizieren und vermeintlich ungewollte Gruppen und Individuen aus ihnen entfernen; ungleiche

infrastrukturelle Ausstattung verschärft auch den Kontrast zu als „Slums“ bezeichneten Stadtgebieten (laut dem „Slum Atlas“ der Organisation MASHAL lebt circa ein Drittel der Menschen in Pune in Slums, 2011).

Welche Formen der Les- und Sichtbarmachung realisiert werden, ist hierbei stets auch eine politische Frage: So wäre es beispielsweise durchaus denkbar, über neue Wissensinstrumente und digitale Technologien den Mangel an grundlegender Infrastruktur in benachteiligten Stadtvierteln aufzuzeigen – was dann Forderungen nach staatlicher Investition in diese Viertel stützen würde. Einer solchen Vorgehensweise inhärent wäre die Priorisierung staatlicher Fürsorge als Teil der „Smart City Mission“. Die stattdessen zu beobachtende Fokussierung auf Wirtschaftswachstum und die damit verbundenen tatsächlichen Verschärfungen von Marginalisierungen bis hin zu Ausschlüssen aus der Smart City läuft dabei der Annahme eines informationalisierten, sich selbst steuernden und in die ‚richtige‘ Richtung tendierenden Systems zuwider.

Die Idee horizontaler Vernetzung bei gleichzeitiger Ablehnung von Top-down-Entscheidungen schreibt sich als Merkmal kybernetischen Denkens in der Stadt vor allem im Sinne eines Ideals nicht-hierarchischer, automatisierter Selbststeuerung und neuartiger Netzwerklogiken ein. *Command and control center* fungieren hierbei als Abbildung und Knotenpunkt des entstehenden Netzwerks gleichermaßen. Im Rahmen der „Smart City Mission“ gibt es entsprechende Zentren oder laufende Bauvorhaben für eben-solche Einrichtungen mittlerweile in sämtlichen ausgewählten Städten. In Pune entstehen dabei vor allem Reibungspunkte zwischen den existierenden staatlichen Planungsbehörden postkolonialer, hierarchisch organisierter Bürokratien einerseits und den sogenannten *special purpose vehicles* und Smart-City-Entrepreneuren andererseits. Das resultierende Konkurrenzverhältnis beruht dabei auch auf der Konflikthaftigkeit zwischen tendenziell langfristig, hierarchisch organisierter Planung und einem Denken, das auf horizontale Vernetzung und nicht-hierarchische Steuerung in Echtzeit abzielt. Das Verhältnis von staatlichen Planungsbehörden und privatwirtschaftlichen Stadtmodernisierer_innen wird hierbei zur Frontlinie zwischen Hierarchie und vermeintlicher Horizontalität, zwischen analoger Planung und vernetzter Sicht- und Lesbarmachung. Aus kritischer Perspektive bleibt dabei nicht zu vergessen, dass die neuen Formen der Sicht- und Lesbarmachung trotz erklärter Horizontalität durchaus neue Verwerfungen, Ungleichheiten und Hierarchien hervorbringen. So ist es datenbasierten, technokratischen Herangehensweisen vielfach inhärent, dass die Kommando- und Maschinenräume der neuen Daten- und Wissensinfrastrukturen nur einigen wenigen Menschen vorbehalten und zugänglich sind (Andrejevic 2013; Zuboff 2019).

Organizistische Denkfiguren, die den Widerspruch zwischen Zentralität und Dezentralität auflösen, äußern sich in der kybernetisch gedachten Stadt vor allem in Form von Gleichsetzungen von Körper und Stadt einerseits sowie Maschine und Stadt andererseits. In der „Smart City Mission“ schreibt sich dieses Denken durch Metaphern fort: Sensoren als „Fühler“, Glasfaserkabel als „Nervenstränge“ und *command and control center* als „Gehirne“. In Pune zeigen sich Gleichsetzungen von Mensch, Tier, Welt und Technik bereits im Logo des *special purpose vehicles*, der Pune Smart City Development Corporation: eine menschliche Figur, der Pfau als Wappentier der Stadt und

die Erde als Netzwerk von Sensoren miteinander verschmolzen. Das Logo sei ausgewählt worden,

„because it depicts connectivity, beauty, environment and growth. It also attempts a fusion of technology and nature, has a sense of joyousness and the feeling of a happy city.“ (Times of India, 5.5.2016)

Die Produktion städtischer Ungleichheit durch Akkumulationsregime und Kapitalisierungslogiken bekommt in dieser Lesart als organischer Veränderungs- und Anpassungsprozess quasi natürlichen Charakter. Die ungerechte, ausbeuterische, neoliberale Stadt – sie wird über funktionale und organizistische Metaphern geschichtslos (Gandy 2004: 364) und lässt sich auf diesem Weg gegen Kritik ‚immunisieren‘.

Neben den Elementen Systemdenken, kybernetische Steuerung, Horizontalität und organizistisches Denken stellt ein konfliktloses beziehungsweise technokratisches (Stadt-)Politikverständnis einen weiteren Baustein kybernetischen Denkens dar. In der kybernetisch gedachten Smart City wird einer vermeintlich unideologischen Verfahrenstheorie Vorrang gegeben. Stadt wird im Zuge der „Smart City Mission“ zunehmend nicht mehr als Austragungsort und Sphäre gesellschaftlicher Aushandlung gesehen. Stattdessen ist das Verhältnis von Bewohner_innen zur Smart City auf die Frage der individuellen Partizipation zum Zweck der Ausbalancierung des kybernetisch-informationellen Systems verengt. Die in diesem Kontext unterbreiteten Angebote sind in der Regel stark formalisiert („Thank you for using our services! Provide your feedback here.“) oder im Sinne eines technologischen Solutionismus („help us improve ...“) gestaltet. In Pune wird dies auf individueller Ebene durch den Fokus auf den/die Bewohner_in als Datenlieferant_in und Informationsquelle und auf institutioneller Ebene durch die fehlende Anbindung der Smart-City-Betreiber_innen zu den sogenannten *local urban bodies*, also den Organen der demokratischen Selbstverwaltung, sichtbar. Partizipation in der Smart City bedeutet hier vorwiegend *Teilnahme* am System im Sinne einer Inkorporation des einzelnen (konsumierenden) Subjekts, nicht *Teilhabe* an gesellschaftlicher Aushandlung.

Die Betrachtung dieser fünf Elemente – Systemdenken, Regieren als Steuern, horizontale Vernetzung, organizistisches Denken und konfliktloses Politikverständnis – im Kontext der „Smart City Mission“ und ihre Umsetzung in Pune ergibt das Bild einer Stadt, in der auf uneinheitlich und fragmentierte Weise kybernetische Logiken fortgeschrieben und übernommen werden.

5. „45 smart city command and control centres turn into Covid-19 war rooms“[2] – Fazit und Ausblick

Es scheint nur konsequent, dass zum Zeitpunkt des Abschlusses dieses Manuskripts zahlreiche *command and control center* in Indien zu „Covid-19 war rooms“ transformiert werden (Abb. 3): Hier soll die Coronapandemie in den jeweiligen Städten datenbasiert und in Echtzeit lesbar gemacht und ‚bekämpft‘ werden. Wie erste Debattenbeiträge hinsichtlich dieser Entwicklung zeigen, wird dabei in hohem Maße auf die im Rahmen der „Smart City Mission“ etablierten Technologien zurückgegriffen – diese



Abb. 3 „Pune Smart City Command and Control Centre working as War-Room to fight COVID-19“. Tweet von Smart Pune (7.4.2020)

Infrastrukturen rahmen und beeinflussen damit auch die Bearbeitung der Krise (Datta et al. 2020; siehe auch Söderström 2020).

Unser Beitrag geht von der Beobachtung aus, dass *command and control center* im Kontext von Smart-City-Vorhaben in Indien zu zentralen Elementen von Stadtentwicklungsprojekten werden. Die „Smart City Mission“ in Indien ist eines der ambitioniertesten Smart-City-Projekte weltweit und kann als neue Generation indischer Stadtmodernisierungspolitiken verstanden werden, mit der eine indische Version unternehmerischer Stadtpolitik verfolgt wird. Wir konnten zunächst herausarbeiten, dass global agierende Beratungsgesellschaften eine wichtige Rolle dabei spielen, technologie-orientierte ‚smarte‘ Stadtentwicklungskonzepte als vermeintlich neue und zeitgemäße Antwort auf die Herausforderungen der Städte zu propagieren.

Wie wir weiterhin gezeigt haben, können die propagierten Vorstellungen von Stadt allerdings auf Logiken zurückgeführt werden, die bereits in kybernetischen Modellen in der Mitte des 20. Jahrhunderts entworfen worden sind. Fünf Elemente kybernetischen Denkens – Systemdenken, Regieren als Steuern, horizontale Vernetzung, organizistisches Denken und technokratisches Politikverständnis – bilden hierbei sich gegenseitig stützende Bestandteile einer Verfahrenstheorie, die in Projekten wie Cybersyn oder der Weltausstellung in Montreal bereits in den 1960er und 1970er Jahren zum Einsatz kam.

Die Neuauflage kybernetischen Denkens wird in indischen Städten in uneinheitlicher und fragmentierter Weise materialisiert. So lässt sich auf Basis der fünf genannten Merkmale eine Reihe von Konfliktlinien und Reibungspunkten identifizieren. Diese betreffen vor allem Fragen danach, wo Smart-City-Projekte umgesetzt werden, wie sie sich dabei zu existierenden sozialen Ein- und Ausschlüssen verhalten, wie existierende Formen der Stadtplanung durch Smart-City-Akteure umgangen werden, wie über organisatorische Metaphern Unterschiede zwischen Maschine, Natur und Stadt aufgehoben werden und was es heißt, in der Smart City zu ‚partizipieren‘.

Indem wir herausarbeiteten, dass die Smart-City-Politiken auf Logiken aufbauen, die bereits in der Kybernetik entworfen worden sind, haben wir die Geschichtslosigkeit der propagierten Ansätze aufgebrochen. Unser Beitrag sensibilisiert dabei für die spezifischen Übersetzungen, Materialisierungen und Brüche kybernetischer Ansätze in der indischen „Smart City Mission“. Er ergänzt damit Arbeiten der kritischen Stadtforschung, indem er sowohl die Theorie als auch die empirische Erforschung städtischer Praktiken ins Blickfeld rückt.

Die historische Einordnung dieser Logiken ermöglicht, die Präsentation der *command and control center* als rein technischen Lösungsansatz aufzubrechen, die Kontingenz dieser Stadtentwicklungspolitik zu verdeutlichen und eingeschlagene Entwicklungspfade der Kritik zugänglich zu machen. An die Stelle einer techno-deterministisch anmutenden Fetischisierung dieser Steuerungstechnologie tritt ein nuanciertes Verständnis von Kontinuität und Veränderung.

Vor diesem Hintergrund ist grundsätzlich die Frage zu stellen, in welcher Form in der aktuellen digitalen Transformation kybernetisches Denken fort- und wiederauflebt. Hier besteht Forschungsbedarf, der über die kritische Stadtforschung hinausreicht. Die Kybernetik ist eben nicht nur ein historisch abgeschlossenes Ereignis, das über die soziotechnischen Verhältnisse in der Mitte des 20. Jahrhunderts Auskunft geben kann. Sie ist auch der Ausgangspunkt einer bis heute relevanten Form der Produktion von Wissen und der Steuerung von Gesellschaft (vgl. auch Hagner/Hörl 2008b: 7 f.). Als umfassende Vision einer technologisch perfekt geregelten Gesellschaft ist sie dabei auch eine „Utopie der Überflüssigkeit der Utopien“ (Pias 2004c: 325). Sie ist die Idee einer Regierung von Gesellschaft, bei der nichts Strukturelles verändert werden muss. Auch große systemische Krisen lassen sich in dieser Logik durch Technologien meistern. Vor dem Hintergrund, dass der globale Kapitalismus einerseits von grundlegenden Krisen – Covid-19-Pandemie, Umweltkrisen, (Re-)Produktionskrisen – erschüttert wird, aber gleichzeitig strukturelle Veränderungen kaum auf die politische Agenda rücken, scheint es naheliegend, dass kybernetische Logiken boomen, nicht nur, aber auch in den Smart-City-Ansätzen in Indien.

Dieser Artikel wurde durch Mittel des Open Access Publikationsfonds der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg gefördert.

Endnoten

- [1] Die in der Kybernetik entworfenen Logiken erinnern vielfach an Formulierungen bei Foucault. So sind viele Konzepte, die Foucault zur Analyse postmoderner Gesellschaften entwirft, einige Jahre zuvor in der Kybernetik ähnlich programmatisch ausgearbeitet worden. Hagner/Hörl (2008b: 10) verweisen etwa darauf, dass Foucaults „empathische Rede vom Tod des Menschen [...] unhintergebar mit dem kybernetischen Ereignis verbunden“ sei. Auch für Pias (2004b: 16) hat der Tod des Subjekts bei Foucault eine „kybernetische Vorgeschichte, und das heißt, einen wissenschaftshistorischen Grund und ein technikgeschichtliches Datum“.
- [2] Economic Times India (30.3.2020).

Autor_innen

Christian Eichenmüller ist Geograph mit den Arbeitsschwerpunkten Stadtgeographie, digitale Geographie, Kolonialität und Postkolonialismus.
christian.eichenmueller@fau.de

Max Münßinger ist Geograph mit den Schwerpunkten Stadtgeographie, digitale Transformation und Technikphilosophie.
max.muenssinger@fau.de

Georg Glasze ist Geograph. Er forscht und lehrt zu kulturellen und politischen Geographien von digitaler Transformation, von Stadtentwicklung sowie von Identität und Differenz.
georg.glasze@fau.de

Literatur

- Andrejevic, Mark (2013): Infoglut. How too much information is changing the way we think and know. New York: Routledge.
- Appadurai, Arjun (1993): Number in the colonial imagination. In: Carol Breckenridge / Peter van der Veer (Hg.), *Orientalism and the postcolonial predicament. Perspectives on South Asia*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 314-339.
- Basu, Ipshita (2019): Elite discourse coalitions and the governance of „smart spaces“: Politics, power and privilege in India's Smart Cities Mission. In: *Political Geography* 68, 77-85.
- Bauriedl, Sybille / Strüver, Anke (2017): Smarte Städte. Digitalisierte urbane Infrastrukturen und ihre Subjekte als Themenfeld kritischer Stadtforschung. In: *sub\urban. zeitschrift für kritische stadtforschung* 5/1-2, 87-104.
- Beer, Stafford (1962): *Kybernetik und Management*. Frankfurt am Main: S. Fischer.
- Beer, Stafford (1971): The liberty machine. In: *Futures* 3/4, 338-348.
- Bloomberg Philanthropies (25.6.2015): Pressemitteilung. <https://www.bloomberg.org/press/releases/bloomberg-philanthropies-partners-with-the-government-on-india-to-encourage-smarter-urban-development-that-improves-peoples-lives/> (letzter Zugriff am 14.4.2020).
- Bloomberg Philanthropies (2020): Stiftungsprofil. <https://www.bloomberg.org/about/our-approach/> (letzter Zugriff am 14.4.2020).
- Borck, Cornelius (2008): Der Transhumanismus der Kontrollmaschine. Die Expo '67 als Vision einer kybernetischen Versöhnung von Mensch und Welt. In: Michael Hagner / Erich Hörl (Hg.): *Die Transformation des Humanen. Beiträge zur Kulturgeschichte der Kybernetik*. Frankfurt am Main: Suhrkamp, 125-162.
- Brash, Julian (2011): *Bloomberg's New York: Class and governance in the luxury city*. Athens: University of Georgia Press.
- Chakrabarty, Antarin (2019): Smart mischief: An attempt to demystify the Smart Cities craze in India. In: *Environment and Urbanization* 31/1, 193-208.
- Das, Diganta (2020): In pursuit of being smart? A critical analysis of India's smart cities endeavor. In: *Urban Geography* 41/1, 55-78.

- Datta, Ayona (2015a): New urban utopias of postcolonial India: „Entrepreneurial urbanization“ in Dholera smart city, Gujarat. In: *Dialogues in Human Geography* 5/1, 3-22.
- Datta, Ayona (2015b): A 100 smart cities, a 100 utopias. In: *Dialogues in Human Geography* 5/1, 49-53.
- Datta, Ayona (2018): The digital turn in postcolonial urbanism. Smart citizenship in the making of India's 100 smart cities. In: *Transactions of the Institute of British Geographers*, 43/3, 405-419.
- Datta, Ayona / Aditi, Anwesha / Ghoshal, Arunima / Thomas, Arya / Mishra, Yogesh (2020): Apps, maps and war rooms. On the modes of existence of „COVtech“ in India. In: *Urban Geography* 2020, <https://doi.org/10.1080/02723638.2020.1807165>.
- Deloitte (2019): The integrated digital city. Broschüre. https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/au/Documents/future-of-cities/deloitte-future-of-cities-dtt_citysynergy-whitepaper_20190423.pdf (letzter Zugriff am 14.4.2020).
- Deutsch, Karl W. (1963): *The nerves of Government. Models of political communication and control*. New York: Crowell-Collier.
- Economic Times India (30.3.2020): 45 smart city command and control centres turn into Covid-19 war rooms. In: *Economic Times India*, 30.3.2020. <https://economic-times.indiatimes.com/news/politics-and-nation/45-smart-city-command-and-control-centres-turn-into-covid-19-war-rooms/articleshow/74904329.cms> (letzter Zugriff am 30.4.2020).
- Eichenmüller, Christian / Michel, Boris (2018): Smart Cities in Indien: Fortschreibung einer Geschichte modernistischer Stadtplanung. In: Sybille Bauriedl / Anke Strüver (Hg.): *Smart City – Kritische Perspektiven auf die Digitalisierung in Städten*. Bielefeld: transcript, 99-108.
- Feustel, Robert (2018): „Am Anfang war die Information“. Digitalisierung als Religion. Berlin: Verbrecher Verlag.
- Gandy, Matthew (2004): Rethinking urban metabolism: Water, space and the modern city. In: *City* 8/3, 363-379.
- Gandy, Matthew (2005): Cyborg urbanization. Complexity and monstrosity in the contemporary city. In: *International Journal of Urban and Regional Research* 29/1, 26-49.
- Goodspeed, Robert (2015): Smart cities: Moving beyond urban cybernetics to tackle wicked problems. In: *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 8/1, 79-92.
- Hagner, Michael (2008): Vom Aufstieg und Fall der Kybernetik als Universalwissenschaft. In: Michael Hagner / Erich Hörl (Hg.): *Die Transformation des Humanen. Beiträge zur Kulturgeschichte der Kybernetik*. Frankfurt am Main: Suhrkamp, 38-71.
- Hagner, Michael / Hörl, Erich (Hg.) (2008a): *Die Transformation des Humanen. Beiträge zur Kulturgeschichte der Kybernetik*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Hagner, Michael / Hörl, Erich (2008b): Überlegungen zur kybernetischen Transformation des Humanen. In: Michael Hagner / Erich Hörl (Hg.): *Die Transformation des Humanen. Beiträge zur Kulturgeschichte der Kybernetik*. Frankfurt am Main: Suhrkamp, 7-37.
- Harvey, David (1989): From managerialism to entrepreneurialism. The transformation in urban governance in late capitalism. In: *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography* 71/1, 3-17.
- Herder, Janosik (2018): Information as truth. Cybernetics and the birth of the informed subject. In: *Behemoth. A Journal on Civilisation* 11/2, 112-131.
- Hoelscher, Kristian (2016): The evolution of the smart cities agenda in India. In: *International Area Studies Review* 19/1, 28-44.
- Hollands, Robert G. (2008): Will the real smart city please stand up? Intelligent, progressive or entrepreneurial? In: *City* 12/3, 303-320.
- Hörl, Erich (2016): Die Ökologisierung des Denkens. In: *Zeitschrift für Medienwissenschaften* 8/14, 33-45.
- Huawei (2018): Leading new ICT, building a smart city brain. Huawei smart city IOC solution. Broschüre. <https://e.huawei.com/de/material/industry/smartcity/fd6fc58e324a4beba385fco0672e75a7> (letzter Zugriff am 14.4.2020).
- IBM (2009): A vision of smarter cities. How cities can lead the way into a prosperous and sustainable future. Broschüre. <https://www.ibm.com/downloads/cas/2JYLM4ZA> (letzter Zugriff am 14.4.2020).
- Jansson, André (2007): Encapsulations. The production of a future gaze at Montreal's Expo 67. In: *Space and Culture* 10/4, 418-436.

- Kayanan, Carla Maria / Eichenmüller, Christian / Chambers, Joseph (2018): Silicon slipways and slippery slopes. Techno-rationality and the reinvigoration of neoliberal logics in the Dublin Docklands. In: *Space and Polity* 22/1, 50-66.
- Khan, Sama / Taraporevala, Persis / Zérah, Marie-Helene (2018): Mission impossible. Defining Indian smart cities. In: *Economic & Political Weekly* 53/49, 7-8.
- Krivý, Maroš (2018): Towards a critique of cybernetic urbanism. The smart city and the society of control. In: *Planning Theory* 17/1, 8-30.
- Kundu, Debolina / Krishna, Sudhir (2017): Introducing urban entrepreneurialism in India. An analysis of programmatic interventions. In: Kanekanti Chandrashekar Smitha (Hg.): *Entrepreneurial urbanism in India*. Singapore: Springer, 35-56.
- Künkel, Jenny (2015): Urban policy mobilities versus policy transfer. Potenziale für die Analyse der Neuordnung des Städtischen. In: *sub\urban. zeitschrift für kritische stadtfor-schung* 3/1, 7-24.
- Luhmann, Niklas (2013): *Macht im System*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Luque-Ayala, Andrés / Marvin, Simon (2016): The maintenance of urban circulation. An operational logic of infrastructural control. In: *Environment and Planning D: Society and Space* 34/2, 191-208.
- Marvin, Simon / Luque-Ayala, Andrés (2017): Urban operating systems. Diagramming the city. In: *International Journal of Urban and Regional Research* 41/1, 84-103.
- Maschewski, Felix / Nosthoff, Anna-Verena (2019): „Designing Freedom“. On (post)industrial governmentality and its cybernetic fundaments. In: Uli Meyer / Simon Schaupp / David Seibt (Hg.): *Digitalization in industry. Between domination and emancipation*. Cham: Palgrave Macmillan, 81-110.
- MASHAL (2011): *Pune Slum Atlas*. Pune: MASHAL.
- Mattern, Shannon (2015): Mission control. A history of the urban dashboard. In: *Places Journal*. <https://placesjournal.org/article/mission-control-a-history-of-the-urban-dashboard/> (letzter Zugriff am 4.5.2020).
- Mattern, Shannon (2016): Instrumental city. The view from Hudson Yards, circa 2019. In: *Places Journal*. <https://placesjournal.org/article/instrumental-city-new-york-hudson-yards/> (letzter Zugriff am 4.5.2020).
- McCann, Eugene / Ward, Kevin (Hg.) (2011): *Mobile urbanism. Cities and policymaking in the global age*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- McNeill, Donald (2015): Global firms and smart technologies. IBM and the reduction of cities. In: *Transactions of the Institute of British Geographers* 40/4, 562-574.
- Medina, Eden (2014): *Cybernetic revolutionaries. Technology and politics in Allende's Chile*. Cambridge: MIT Press.
- Mott MacDonald (2019): Putting the „smart“ into cities. <https://www.mottmac.com/download/file/127/35727/putting-the-smart-into-citiespdf> (letzter Zugriff am 23.4.2020).
- Münßinger, Max (2020): *Das subkutane Fortleben der kybernetischen Theorie in aktuellen Smart City Konzepten*. Masterarbeit im Studiengang Kulturgeographie. Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, Institut für Geographie.
- Olds, Kris (1997): Globalizing Shanghai. The „Global Intelligence Corps“ and the building of Pudong. In: *Cities* 14/2, 109-123.
- Peck, Jamie (2011): Geographies of policy. From transfer-diffusion to mobility-mutation. In: *Progress in Human Geography* 35/6, 773-797.
- Peck, Jamie / Theodore, Nik / Brenner, Neil (2009): Neoliberal urbanism. Models, moments, mutations. In: *SAIS Review of International Affairs* 29/1, 49-66.
- Pias, Claus (Hg.) (2003): *Cybernetics – Kybernetik. The Macy-Conferences 1946-1953. Band 1: Transactions/Protokolle*. Zürich/Berlin: Diaphanes.
- Pias, Claus (Hg.) (2004a): *Cybernetics – Kybernetik. The Macy-Conferences 1946-1953. Band 2: Essays und Dokumente*. Zürich/Berlin: Diaphanes.
- Pias, Claus (2004b): Zeit der Kybernetik – Eine Einstimmung. In: Ders. (Hg.): *Cybernetics – Kybernetik. The Macy-Conferences 1946-1953. Band 2: Essays und Dokumente*. Zürich/Berlin: Diaphanes, 9-42.
- Pias, Claus (2004c): Unruhe und Steuerung. Zum utopischen Potential der Kybernetik. In: Jörn Rüsen (Hg.): *Die Unruhe der Kultur. Potentiale des Utopischen*. Weilerswist: Velbrück Wissenschaft, 301-325.
- Pickering, Andrew (2010): *The cybernetic brain. Sketches of another future*. Chicago: University of Chicago Press.
- Rancière, Jacques (2008): *Zehn Thesen zur Politik*. Zürich: Diaphanes.

- Schaupp, Simon (2016): Digitale Selbstüberwachung. Self-Tracking im kybernetischen Kapitalismus. Heidelberg: Verlag Graswurzelrevolution.
- Seibel, Benjamin (2016): Cybernetic Government. Informationstechnologie und Regierungsrationalität von 1943-1970. Wiesbaden: Springer.
- Sheppard, Eric / Gidwani, Vinay / Goldman, Michael / Leitner, Helga / Roy, Ananya / Maringanti, Anant (2015): Introduction: Urban revolutions in the age of global urbanism. In: Urban Studies 52/11, 1947-1961.
- Smart City Mission (2018): Listen der im Kontext der Smart City Mission zugelassenen Beratungsunternehmen. http://smartcities.gov.in/upload/uploadfiles/files/List_of_Consulting_Firms.pdf (letzter Zugriff am 14.4.2020).
- Smart Pune (2020): Pune Smart City Command and Control Centre working as War-Room to fight COVID-19. <https://twitter.com/SmartPune/status/1247518768588185611> (letzter Zugriff am 5.3.2021).
- Söderström, Ola (2020): The three modes of existence of the pandemic smart city. In: Urban Geography 2020, <https://doi.org/10.1080/02723638.2020.1807167>.
- Söderström, Ola / Paasche, Till / Klauser, Francisco (2014): Smart cities as corporate storytelling. In: City 18/3, 307-320.
- Sum, Ngai-Ling (2009): The production of hegemonic policy discourses. „Competitiveness“ as a knowledge brand and its (re-)contextualizations. In: Critical Policy Studies 3/2, 184-203.
- Times of India (5.5.2016): „Smart“ Pune gets a logo. <https://timesofindia.indiatimes.com/city/pune/Smart-Pune-gets-a-logo/articleshow/52116310.cms> (letzter Zugriff am 30.4.2020).
- Tiqqun (2011): Kybernetik und Revolte. Zürich: Diaphanes.
- Vester, Frederic (1978): Unsere Welt – ein vernetztes System. Eine internationale Wanderausstellung. Stuttgart: Klett-Cotta.
- Vogelpohl, Anne (2018): Eliten unter sich. In: sub\urban. zeitschrift für kritische stadtfor-schung 6/2-3, 223-230.
- Watson, Vanessa (2015): The allure of „smart city“ rhetoric: India and Africa. In: Dialogues in Human Geography 5/1, 36-39.
- Wiig, Alan (2015): IBM's smart city as techno-utopian policy mobility. In: City 19/2-3, 258-273.
- Zuboff, Shoshana (2019): The age of surveillance capitalism. New York: Public Affairs.

The brain of the smart city. The subcutaneous existence of cybernetic logics in the *Command & Control Center*: the example of India

The starting point of this contribution is the observation that so-called Command & Control Centers are becoming important building blocks of urban development in the course of Smart City projects – in the Smart City Mission in India, which we investigated, but also worldwide. The idea of surveying, making legible and controlling cities in a single central room is presented as a new and contemporary answer to the challenges of cities in the „digital age“ – not least according to global consultancies and local elites. However, we show that these approaches are based on logics that were already formulated in the mid-20th century as part of what is known as cybernetics. Such a historical perspective makes it possible to work out the translations and materializations of these logics in specific contexts as well as the ruptures that occur within them. At the same time, it breaks up the supposedly ahistorical and apolitical character of this urban development and opens up a view for alternative paths.



Plattform-Urbanismus

Arbeit, Migration und die Transformation des urbanen Raums

Moritz Altenried

Stefania Animento

Manuela Bojadžijev

Der Beitrag analysiert, wie digitale Plattformen urbanes Arbeiten und Leben ebenso verändern wie die gelebte Räumlichkeit und die materielle Architektur der Stadt. Davon sind nicht nur Arbeitsverhältnisse berührt, sondern auch alltägliche Formen und Praktiken von Mobilität, Konsum oder Reproduktion. Basierend auf umfassenden ethnografischen Forschungen beschreiben wir erstens den Aufstieg der Plattformarbeit in Berlin, insbesondere am Beispiel von Uber, Deliveroo und Helpling. Wir nehmen neue Formen algorithmischer Organisation, Kontrolle und Überwachung von Arbeit im Stadtraum in den Blick und zeigen, dass Plattformarbeit primär migrantisch ist. Davon ausgehend skizzieren wir zweitens die Umriss eines entstehenden Plattform-Urbanismus. Das umfasst sowohl ein Verständnis der Räume und Geografien digitaler Plattformen als auch eine theoretische Perspektivierung des Begriffs. Drittens betonen wir, dass kritische Analysen des emergenten Plattform-Urbanismus zeigen können, wie Plattformen darauf abzielen, unverzichtbare urbane Infrastrukturen zu werden. Allerdings zeigt sich, dass diese Infrastrukturwerdung urbaner Plattformen kein reibungsloser Prozess ist, sondern politisch und ökonomisch umkämpft.

Ersteinreichung: 11. Mai 2020; Veröffentlichung online: 23. April 2021

An English abstract can be found at the end of the document.

1. Einleitung: Berlin, Juli 2019

Ein diskreter Klingelton seines Smartphones weist den Fahrradkurier auf einen neuen Auftrag hin. Er bremst am Straßenrand und öffnet die App der Essenslieferplattform Deliveroo. Eine kurze Lieferung aus Berlin-Kreuzberg zum Neuköllner Hermannplatz für eine Entlohnung von Euro 4,20 wird ihm angeboten. Schnell kalkuliert er Entfernung, potenzielle Wartezeiten und die momentane Auftragssituation: könnte sich lohnen. Er akzeptiert den Auftrag mit einem Wisch auf dem Smartphone und macht sich auf den Weg zum Restaurant.

Das Restaurant entpuppt sich als eine unauffällige Küche im Hinterhof eines Kreuzberger Altbaus: ein virtuelles Restaurant, eigentlich nur eine Küche, in der ausschließlich zur Bestellung über verschiedene Essenslieferplattformen gekocht wird. Dementsprechend sind die Abläufe optimiert. Es gibt keine Laufkundschaft, nur die Kurier_innen der verschiedenen Lieferdienste gehen ein und aus. Der Kurier betritt die Küche gemeinsam mit zwei Kolleginnen, die für dieselbe Plattform arbeiten. Er stellt zufrieden fest, dass

die Bestellung bereits in braunen Pappbehältern auf ihn wartet. Um nicht aus Versehen mit einer falschen Lieferung loszufahren, vergleicht er die Liefernummer in seiner App genau mit der Nummer auf der Papiertüte und markiert die Bestellung – koreanische Burger und eine japanische Bowl – in der App als abgeholt. Eilig packt er die Bestellung in seinem Rucksack und macht sich auf den Weg zum Ziel in Neukölln.

Dort angekommen, bestätigt der Deliveroo-Rider in seiner App die Ankunft bei der Kundschaft und klingelt dann an der Tür. Mehrere mit Zahlencodes gesicherte Boxen unterhalb der Klingeln und Klingelschilder, auf denen statt Namen nur die Nummern der einzelnen Wohnungen stehen, lassen darauf schließen, dass es sich um Ferienwohnungen handelt. Niemand antwortet. Er klingelt erneut. Die beiden jungen Frauen aus London, die sich hier für ein paar Tage ein Appartement über Airbnb gemietet haben, um Berlin zu besuchen, sind noch nicht da. Sie haben das Essen über ihr Smartphone aus dem Uber-Taxi bestellt, dabei jedoch die Dauer der Fahrt zurück zu ihrem Appartement unterschätzt. Die Apps des Lieferdienstes Deliveroo, der Wohnungsplattform Airbnb und des Fahrdienstes Uber befanden sich bereits vor der Berlinreise auf ihrem Handy. All diese Dienste stehen ihnen auch in ihrer Londoner Heimat zur Verfügung – genauso wie in vielen anderen Städten der Welt.

Während der Kurier ungeduldig wartet, öffnet sich die Tür und eine Frau mit Putzsachen tritt heraus. Sie hat die Zeit, während die beiden Londonerinnen beim Sightseeing waren, genutzt, um die Wohnung sauber zu machen. Wie der Deliveroo-Kurier und die Uber-Fahrerin arbeitet auch sie über eine digitale Plattform: Das deutsche Unternehmen Helpling vermittelt unbürokratisch und stundenweise solo-selbstständige Putzkräfte, perfekt für die Besitzer_innen der mindestens fünf Airbnb-Wohnungen in diesem Haus. Diese können so aus der Distanz ihre Wohnungen sauber halten und vermieten. Der Deliveroo-Fahrer nickt der Helpling-Arbeiterin zu und nutzt die Chance, um in den Hausflur zu treten. Er ist selbstständig und wird für die Lieferstrecke bezahlt, nicht für die Zeit, die er für die Auslieferung benötigt. Wartezeiten senken also seinen Stundenlohn. Er überlegt, die Lieferung vor die Wohnungstür zu stellen und dann weiterzufahren, um heute noch sein selbst gestecktes Einkommensziel zu erreichen. Während er noch das Risiko einer verschwundenen Bestellung und den potenziellen Ärger mit der Plattform abwägt, kommen die beiden Londonerinnen zur Tür hinein und freuen sich, dass ihr Mittagessen bereits da ist.

Plattform-Urbanismus

Diese nur leicht fiktionalisierte Szene aus unserer ethnografischen Forschung vom Sommer 2019 veranschaulicht etwas, das sich als Plattform-Urbanismus bezeichnen lässt. Dies zeigt ein Blick auf die Smartphones von Menschen aus besonders mobilen Bevölkerungsgruppen, wie den beiden erwähnten Touristinnen oder die der meist migrantischen Arbeiter_innen von Plattformen wie Uber, Deliveroo oder Helpling besonders deutlich. Die verschiedenen Apps spielen im Leben dieser oft neuen oder temporären Berliner_innen häufig eine elementare Rolle. Doch auch ein Blick auf das Smartphone einer beliebigen langjährigen Berlinerin wird mit großer

Wahrscheinlichkeit die Apps vieler solcher Plattformen aufweisen, die das urbane Leben in allen Dimensionen zu durchdringen beginnen. Google Maps leitet die Menschen durch die Stadt und modifiziert dabei ihre Geografie; Amazon beeinflusst den Konsum und die Lieferans verstopfen die Straßen. Praktiken und Räume des Datings und Ausgehens verändern sich durch Apps wie Tinder und Grindr. ShareNow, Lime, und viele andere vermieten über ihre Apps Elektroroller, Fahrräder und Autos und wollen so die urbane Mobilität revolutionieren. Airbnb bietet Ferienappartements, Uber Taxifahrten, TaskRabbit Aufbauhilfen für die neuen Ikea-Möbel, Deliveroo das Mittagessen, Helpling die Reinigung der Wohnung, Care.com die Kinderbetreuung und so weiter. Es gibt kaum noch einen Bereich von Arbeit und Leben, in denen digitale Plattformen keine Rolle spielen. Das datengetriebene Geschäftsmodell der meisten Plattformen basiert darauf, dass sie sich über die Smartphones in den Alltag der Nutzer_innen einflechten und zu einem unverzichtbaren Teil der Infrastruktur im alltäglichen Leben werden. Städte sind das primäre Aktionsfeld dieser digitalen Plattformen und werden so zu einem Laboratorium gesellschaftlicher Veränderung. Mit ihnen verändert sich auch die Stadt selbst und wird, wie die Architektin und Urbanistin Clare Lyster schreibt, immer mehr zu einer „integrierten Serviceplattform“ (Lyster 2016: 13).

Wie digitale Plattformen urbanes Arbeiten und Leben, aber auch gelebte Räumlichkeit und sogar die materielle Architektur der Stadt verändern, ist die zentrale Fragestellung dieses Aufsatzes. Dabei liegt unser Fokus zunächst auf der Analyse von Plattformarbeit in urbanen Räumen (hier konkret in Berlin). Im zweiten Teil des Aufsatzes erweitern wir dann unseren Fokus und fragen, wie Plattformen nicht nur Arbeit, sondern zunehmend auch urbane Räume zu verändern und zu prägen beginnen.

Wir beginnen unsere Analyse mit einer kurzen Eingrenzung des Begriffs Plattform und skizzieren kurz die Geschichte und Relevanz der Plattformarbeit bzw. Gig Economy. Anschließend analysieren wir auf der Grundlage unserer ethnografischen Forschung in Berlin, die ihren Schwerpunkt auf die Plattformen Uber, Deliveroo und Helpling legt, Prozesse und Logik der Appbasierten Plattformarbeit im Stadtraum. Dabei untersuchen wir auch den in der Forschung bislang weitgehend vernachlässigten Aspekt, dass es sich bei dieser Arbeit vorwiegend um migrantische Arbeit handelt. Ausgehend von der Analyse dieses spezifischen Feldes erweitern wir dann unseren Blick auf weitere Fragen des urbanen Lebens, wie die gelebte Geografie oder die urbane Verräumlichung digitaler Plattformen. Zum Schluss erlaubt uns eine kurze Diskussion des Begriffs Plattform-Urbanismus, die gegenwärtigen Transformationen als Infrastrukturwerdung von Plattformen im Urbanen zu charakterisieren. Abschließend wagen wir einen Ausblick auf die Rolle von Plattformen im Kontext der aktuellen Covid-19-Krise.

Forschungsperspektive: Plattformen, Arbeit, Stadt

Wir verstehen digitale Plattformen sowohl als konkreten und wichtigen Faktor der Transformation urbaner Arbeits- und Lebensverhältnisse, als auch als radikalen Ausdruck breiterer gesellschaftlicher Veränderungen. Zu diesen gehören die Flexibilisierung von Arbeit, die Logistifizierung von

Produktion und Alltag sowie das datengestützte und zunehmend automatisierte Management von Arbeit und urbanem Leben. In diesem Text geht es uns nicht um die Behauptung, die Stadt von morgen würde nach dem Prinzip von Uber und Airbnb regiert (auch wenn uns diese These nicht ganz unplausibel erscheint) oder um die Ausarbeitung einer fertigen Groß-Theorie zum Plattform-Urbanismus. Stattdessen nutzen wir den Begriff heuristisch. Wir setzen unsere Forschung zum Einfluss digitaler Plattformen auf städtische Arbeit und städtischen Alltag ein, um eine kritische Perspektive auf die Stadt von heute zu gewinnen. Diese Perspektive auf die digitalisierte Stadt steht aus unserer Sicht im Dialog mit anderen Forschungsperspektiven. Dazu zählen wir etwa kritische Perspektiven auf den Diskurs und die Materialität von Smart Cities oder die Finanzialisierung der Stadt (Halpern et al. 2013; Harvey 2013; Beverungen/Sprenger 2017).

Unsere Analyse digitaler Plattformen im städtischen Raum entwickeln wir primär aus der Perspektive der Arbeit und aus einer Untersuchung von Plattformen, bei denen die Organisation und Ausbeutung lebendiger Arbeit im Zentrum des Geschäftsmodells steht. Unsere Forschung folgt auch deshalb diesen arbeitsvermittelnden Plattformen, weil wir Arbeit und politische Ökonomie für zentrale (wenn auch bei Weitem nicht die einzigen) Faktoren in der Produktion des urbanen Raums halten (Harvey 2010; Briken 2018). Dabei ist uns bewusst, dass wir bei der Analyse von Plattformen im Stadtraum auch andere räumliche Praktiken und Akkumulationsformen in den Vordergrund stellen könnten. Der schillernde Begriff der Plattform umfasst viele verschiedene ökonomische Formationen, die sich teilweise sehr stark von den hier untersuchten Plattformen wie Uber oder Deliveroo unterscheiden (Gillespie 2010; Srnicek 2016). Deren Einfluss und deren Rolle im urbanen Raum ist wiederum jeweils sehr unterschiedlich – man denke an die sehr unterschiedlichen Auswirkungen auf das urbane Leben durch die bereits genannten Apps Grindr und Tinder (Miles 2017), Google Maps (Luque-Ayala/Neves Maia 2019), Airbnb (Wachsmuth/Weisler 2018) oder städtische Datenplattformen (Barns 2018). Diese sehr willkürliche Auswahl zeigt auch, dass die Subsumption unterschiedlicher Applikationen und Unternehmen unter den Begriff der Plattform (und des Plattform-Urbanismus) zwar zu dessen Attraktivität, aber auch zu dessen Problematik beiträgt. Schließlich erlaubt es der Begriff, sehr unterschiedliche Unternehmen und Konstellationen zu vereinheitlichen und droht dadurch, an analytischer Schärfe zu verlieren. Andererseits erlauben Begriffe wie Plattform und Plattform-Urbanismus eine breitere Perspektive, die sehr hilfreich dabei sein kann, die tiefgreifenden Transformationsprozesse zu begreifen, zu deren Resultaten etwa die ungeheure globale Macht von Unternehmen wie Amazon oder Facebook gehört. Die Frage, welche Logik diese unterschiedlichen Unternehmen miteinander verbindet, lassen wir im Folgenden jedoch weitgehend offen. Stattdessen entwickeln wir unseren Beitrag primär aus der Perspektive der auch als Gig Economy bezeichneten Plattformarbeit. Damit konzentrieren wir uns auf einen bestimmten Typus von Plattformen sowie auf einen spezifischen Aspekt der Plattformisierung des Urbanen.

Wir entwickeln unsere Argumentation vor dem Hintergrund zweier laufender Forschungsprojekte zu Plattformarbeit, Stadt und Migration.[1] Diese Projekte verbinden Ansätze und Perspektiven aus Anthropologie,

Sozialwissenschaften, Migrationsforschung, Geografie und Stadtforschung sowie Politischer Ökonomie. Methodisch verfolgen wir schwerpunktmäßig einen qualitativen und ethnografischen Forschungsansatz. Die primäre Grundlage für diesen Artikel liefert uns unsere empirische Forschung in Berlin. Dazu gehören umfangreiche ethnografische Untersuchungen (on- und offline), über 40 Interviews mit Plattformarbeiter_innen von Deliveroo, Helpling und Uber sowie Interviews mit Gewerkschafter_innen, Aktivist_innen, Verwaltungsmitarbeiter_innen, Abgeordneten und weiteren Akteur_innen. Diese Forschung in Berlin steht im Kontext eines zweiten, transnationalen Forschungsprojektes zu Plattformarbeit in verschiedenen europäischen Städten, das uns die Kontextualisierung der besonderen Berliner Situation erlaubt.

2. Plattformarbeit in der digitalisierten Stadt

„I was told that it was an application and that I was going to get a job right away. They told me that you register and you get offers through the application, it was strange to me, but it was like that, you register and you get offers, cleaning offers from different houses, from different areas, either two hours or four hours, but Helpling gets a pretty high commission. That’s basically it.“ Camila, Berliner Plattformarbeiterin aus Argentinien (Interview, Januar 2020)[2]

Plattformarbeit ist heute ein globales Phänomen. Millionen Menschen arbeiten in urbanen Zentren auf der ganzen Welt über digitale Plattformen. „Everybody is talking about the gig economy“, schreiben die britischen Wissenschaftler Jamie Woodcock und Mark Graham in ihrer kritischen Einführung zum Thema (Woodcock/Graham 2019: 1). Während sich der Begriff in Deutschland eher langsam verbreitet, hat „Gig Economy“ in anderen Ländern bereits Einzug in die Umgangssprache gehalten. In Großbritannien etwa, wo Woodcock und Graham zufolge die Zahl der Plattformarbeiter_innen inzwischen der Zahl der Beschäftigten im öffentlichen Gesundheitssektor entspricht, entwickeln sich seit einigen Jahren breite öffentliche Diskussionen über das Phänomen und dessen Auswirkungen auf die Welt der Arbeit. Die Aufmerksamkeit für die Gig Economy speist sich hier, aber auch anderswo in Europa, nicht zuletzt aus einer Welle von Protesten von Plattformarbeiter_innen (Animento et al. 2017; Cant 2019). Vermittelt durch diese Kämpfe gewinnt der Begriff inzwischen auch in der deutschsprachigen Debatte an Bedeutung, vor allem im Bereich der Essenslieferung.

Zur Größe der Gig Economy gibt es wenig belastbare Zahlen und kontroverse Diskussionen. Dies liegt nicht zuletzt daran, dass Plattformarbeit oft aus dem Raster üblicher Erhebungsmethoden zu Arbeitsmärkten fällt, teilweise nicht statistisch erfasst wird bzw. werden kann, häufig ein Zweit- oder Drittjob ist und zudem nur schwer von ähnlichen Formen flexibler und kontingenter Arbeit abgrenzbar ist. Die Plattform Helpling etwa, deren Geschäftsmodell das Eingangszitat prägnant beschreibt, vermittelt in über 200 Städten weltweit Putzkräfte. Die selbstständigen Kurier*innen von Deliveroo liefern Essen in über 500 Städten aus und die Taxiplattform Uber hat über 100 Millionen Kund_innen in über 900 Städten auf der ganzen Welt. Grob

geschätzt dürften es zusammen mit Tausenden weiterer Plattformen insgesamt an die 50 Millionen Plattformarbeiter_innen sein (Heeks 2019).

Eine umfangreiche Studie in 13 europäischen Ländern, die den Begriff Gig Economy relativ breit definiert und auch digitale Arbeit auf Onlineplattformen wie Amazon Mechanical Turk miteinschließt, resümiert, die Plattformarbeit spiele in allen untersuchten Ländern eine bedeutende Rolle. Allerdings sei sie in den meisten Fällen nicht die Haupteinnahmequelle, sondern eine wichtige Ergänzung anderer Einkommensquellen. Interessant ist die geografische Verteilung: Die höchsten Anteile regelmäßiger (wöchentlicher) Plattformarbeit wurden in Zentral- und Osteuropa gemessen. So waren es in Tschechien 2019 etwa 28,5 Prozent der arbeitenden Bevölkerung, während die Werte in Nord- und Westeuropa geringer sind. In Deutschland gingen der Studie zufolge 2016 etwa 6,2 Prozent der arbeitenden Bevölkerung mindestens einmal wöchentlich unterschiedlichen Formen von Plattformarbeit nach (Huws et al. 2019). Eine Untersuchung der Europäischen Kommission kommt mit einer anderen Methode auf ähnliche Zahlen für Deutschland (Pesole et al. 2018). Andere Erhebungen kommen zu etwas niedrigeren Zahlen. Plattformarbeit macht also bisher – darauf deuten die vorliegenden Zahlen hin – einen eher kleinen Anteil an den jeweiligen nationalen Arbeitsmärkten aus. Dieser Anteil scheint jedoch stark zu wachsen. Der Studie von Ursula Huws (2019: 1) zufolge hat sich etwa die Zahl der Plattformarbeiter_innen in Großbritannien zwischen 2016 und 2019 verdoppelt.

Die Gig Economy ist ein globaler Arbeitsmarkt mit primär urbanen Effekten. Daher ist seine genaue Größe in einzelnen nationalen Ökonomien vielleicht auch nicht der springende Punkt. Ihre qualitative Relevanz erhält sie zumindest auch durch ihre Eigenschaft als zentrales Experimentierfeld für neue Formen digital vermittelter, organisierter und kontrollierter Arbeit. So deutet vieles darauf hin, dass die Covid-19-Krise und die daraus hervorgehenden, schon vorauszusehenden wirtschaftlichen Verwerfungen die Bedeutung der Plattformarbeit noch einmal verstärken werden. Bereits in ihrer heutigen Form ist die Gig Economy ein Produkt der letzten großen Finanz- und Schuldenkrise. Zwar steht die Gig Economy historisch betrachtet in einer langen Genealogie kontingenter Arbeit, sie ist aber in ihrer heutigen Form ein Produkt der globalen Krise ab 2007. In dieser trafen insbesondere in den USA Arbeitskräfte, die aufgrund von Entlassungen und Rezession freigesetzt worden waren, auf großzügig mit Risikokapital ausgestattete Plattformunternehmen und begründeten so einen neuen Kreislauf kontingenter Arbeit.

Die 2009 gegründete Taxi-Plattform Uber lieferte dafür eine Art Blaupause: Wie die meisten Plattformen versteht sich Uber primär als Technologieunternehmen, das zwischen Kund_innen und selbstständigen Taxiunternehmer_innen vermittelt. Dementsprechend hat das Unternehmen selbst nur wenige festangestellte Mitarbeiterinnen. Es organisiert eine große Menge Arbeitskraft *on demand*, um flexibel auf sie zugreifen zu können. Den etwa 20.000 fest angestellten Mitarbeiter_innen bei Uber stehen weltweit über drei Millionen formell selbstständige Fahrer_innen gegenüber. Diese führen mit ihren eigenen Autos einzelne Taxifahrten durch, die ihnen über die Uber-App vermittelt und durch diese einzeln abgerechnet werden. Dieses Modell – die Auslagerung einzelner, zeitlich befristeter Aufträge (der sogenannten Gigs) an formell selbstständige Arbeiter_innen mittels

einer digitalen Plattform – bildet die Grundlage der heutigen Gig Economy. Inzwischen dringen solche Plattformmodelle in fast alle Bereiche vor.

Uber verbindet sein schlankes Geschäftsmodell (Srnicsek 2016), das Fixkosten für Arbeit und Autos weitgehend vermeidet, mit einer kapitalintensiven Disruptionsstrategie. Diese zielt darauf ab, herkömmliche Taxidienste zu unterbieten und so vom Markt zu verdrängen. Zudem lässt sich eine oftmals aggressive Strategie zur Umgehung nationaler und kommunaler Gesetze und Regelungen im Bereich des Personentransports beobachten. Diese führt vielerorts – wie aktuell auch in Deutschland – zu erbitterten Konfrontationen mit Taxiverbänden und Stadtregierungen. Diese Auseinandersetzungen sorgen immer wieder für Rückschläge in der globalen Expansionsstrategie von Uber. Auch das Modell der solo-selbstständigen Fahrer_innen ist rechtlich wie politisch an vielen Orten umkämpft.

Plattformarbeit in Berlin: Kontingenz und Kontrolle

Auch in Berlin ist das Geschäft von Uber rechtlich und politisch umstritten. Ein Effekt dieser Auseinandersetzungen ist, dass die Beschäftigungsverhältnisse bei Uber hier heterogener ausfallen als an anderen Standorten. In Berlin stehen zwischen Plattform und Fahrer_in oft noch verschiedene Subunternehmen. Zugleich ist Uber für viele Fahrer_innen tatsächlich ein Vollzeitjob, auf dessen Einkünfte sie nicht verzichten können (für die Situation in den USA und Kanada: Rosenblatt 2018). Verschärft wird diese Situation oft durch Schulden oder Leasinggebühren, mit denen die Fahrer_innen die Autos für ihre Arbeit finanzieren haben und die sie regelmäßig bedienen müssen – nicht selten bei Uber selbst. Petra, eine Berliner Uber-Fahrerin, die mit dieser Tätigkeit ihre Rente aufbessert, beschreibt die Situation so: „Die Leasing-Autos, die müssen ja immer bezahlt werden. Da ist das Leasing, die Versicherung und das Geld muss natürlich irgendwie reinkommen. Deshalb darf ein Auto auch nicht stillstehen.“ (Interview März, 2020) Petra erzählt, dass sich manchmal zwei Fahrer_innen ein Auto teilen, um es 24 Stunden am Tag zu nutzen und so rentabel zu machen. Ihr Arbeitsalltag wird dabei komplett von der Uber-App auf ihrem Smartphone organisiert. Durch diese bekommt sie ihre Aufträge für die einzelnen Fahrten, die Routen und eine Reihe weitere Informationen. Mit den angestellten Mitarbeiter_innen von Uber im Berliner Büro hat Petra nur in Ausnahmefällen zu tun.

Wie eingangs beschrieben, werden auch die Fahrer_innen der Essenslieferplattform Deliveroo per App durch die Stadt dirigiert. Der hohe Grad an Kontrolle über den Arbeitsprozess, den viele Plattformen über ihre Apps ausüben, lässt die Argumentation der Plattformen, lediglich Aufträge für Selbstständige zu vermitteln, zumindest fragwürdig erscheinen. Komplexe Algorithmen verteilen die Aufträge an die Fahrer_innen und versuchen diese mit Anreizsystemen in Zonen mit hoher Nachfrage zu locken. Gleichzeitig dient die App zur Schichtplanung und zur automatisierten kleinteiligen Organisation jeder einzelnen Lieferung oder Taxifahrt. Dabei werden verschiedenste Daten erhoben wie Fehlzeiten, Verspätungen, Geschwindigkeit, Routen, abgelehnte Aufträge oder Bewertungen der Kundschaft. Diese Daten werden sowohl genutzt, um die Algorithmen zu optimieren als auch um die Arbeit der einzelnen Fahrer_innen umfassend zu vermessen und gegebenenfalls zu sanktionieren.

Teil dieses integrativen Systems „algorithmischen Managements“ (Beverungen 2017) sind verschiedene Bewertungssysteme. Oft strukturieren diese den Zugang zu zukünftigen Aufträgen und dienen so als Disziplinierungsmechanismen für die formell selbstständigen Plattformarbeiter_innen. Bei Uber und Helpling sind darüber hinaus die Bewertungen der Kundschaft enorm wichtig für den Zugang zu zukünftigen Aufträgen. Sie bringen oftmals die Arbeiter_innen in schwierige Situationen gegenüber ihren Kund_innen, etwa wenn diese unbezahlte zusätzliche Leistungen verlangen oder sich übergriffig verhalten. Bei Deliveroo bilden vor allem die individuellen Statistiken zu Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie die Bereitschaft, abends und am Wochenende zu arbeiten, die Grundlage für den Zugang zu neuen Schichten und Aufträgen. Chris, ein US-amerikanischer IT-Arbeiter, der auf der Suche nach einem Job in Berlin bei Deliveroo gelandet ist, erklärt: „When you want shifts, it’s annoying if you have bad statistics.“ (Interview, August 2019) Im Falle von kurzfristigen Terminen, Krankheit oder schlechtem Wetter steht Chris vor der Wahl, entweder trotzdem zu arbeiten oder in der folgenden Woche seinen Zugang zu Aufträgen zu gefährden: „A couple of weeks ago it was [...] really bad. I was working, and it was really raining, really hard and it was kind of like a storm. And it wasn’t even safe to ride. So I went home early and it still affected my statistics.“ (ebd.) Sowohl das Zurückgreifen auf die Kundschaft als ‚Ko-Management‘ als auch das Management über Apps und Algorithmen zielen auf ein System, das weitgehend automatisiert funktioniert und daher kaum angestelltes Personal für Betreuung und Management von Arbeiter_innen und Kundschaft verlangt. Digitale Technologie erlaubt dabei die präzise Organisation, Kontrolle und Vermessung der Arbeit der im Stadtraum verteilten Fahrradkurier_innen, Taxifahrer_innen und Paketlieferant_innen in einer Weise, die vorher nur in der disziplinären Architektur einer Fabrik denkbar war. Nun erfolgt sie aus der Ferne und weitgehend automatisiert – die Plattform als „digitale Fabrik“ (Altenried i. E).

Das generelle Ziel von Plattformunternehmen ist es, ihre Fixkosten (für Arbeit und Produktionsmittel) möglichst weit zu senken. Der Rückgriff auf solo-selbstständige Arbeiter_innen, die mit ihren eigenen Fahrrädern oder Autos unterwegs sind, führt im Zuge der Digitalisierung der Arbeitsorganisation zur Renaissance einer eigentlich als weitgehend historisch betrachteten Lohnform: dem Stücklohn. In der Geschichte des Kapitalismus an den Rand gedrängt, wenn auch nie ausgestorben, sind Stücklöhne in der heutigen Gig Economy ein zentrales Mittel, das einerseits unternehmerische Risiken auf die Arbeiter_innen abwälzt und andererseits deren Leistungskontrolle und Disziplinierung dient. Die Arbeiter_innen werden nur für die einzelnen Aufträge bezahlt, nicht für eine festgesetzte Arbeitszeit. So verursachen sie bei Auftragsflauten keinerlei Kosten für die Unternehmen. Gleichzeitig werden auch die Kosten für Schichtplanung und Arbeitswege auf die Arbeiter_innen abgewälzt. Dies ist zum Beispiel ein Problem für Helpling-Arbeiter_innen, deren Arbeitsorte in der ganzen Stadt verteilt sein können, wie die bereits zitierte Camila erklärt: „A lot of time is lost between transfers, in the train, in the bus [...] Today from seven in the morning to three in the afternoon, I didn’t stop. And at the end of the day, the second house for two hours paid me 15 euros, and the first one, I think, was 19.“ (Interview, Januar 2020)

Stücklöhne funktionieren zugleich als Disziplinierungsinstrument und können so die direkte Kontrolle über den Arbeitsprozess ersetzen. So wirkt sich etwa die Geschwindigkeit eines Deliveroo-Kuriers direkt auf seinen Stundenlohn aus. Die Stücklöhne sind meist flexibel, das heißt sie ändern sich häufig, werden vielfach in Echtzeit an Nachfrage und verfügbare Arbeiter_innen angepasst. Bei Deliveroo ist die Distanz zwischen Abholort und Lieferziel ein zentraler Faktor der Entlohnung. In der Folge müssen die Fahrer_innen jedes Mal, wenn ihnen in der App ein Auftrag angeboten wird, mehrere Faktoren (generelle Nachfrage, potenzielle Wartezeit im Restaurant, Schwierigkeit des Anfahrtsweges, Endpunkt der Lieferung etc.) abwägen, um zu entscheiden, ob es sich für sie lohnt, den Auftrag anzunehmen. Jeder einzelne Auftrag ist stets eine kleine Wette darauf, dass es sich lohnen wird.

Die Plattform Helpling erlaubt es den darauf angemeldeten Putzkräften, ihren Stundenlohn innerhalb einer vorgegebenen Spanne selbst festzulegen. Von diesem Lohn zieht Helpling dann etwa 30 Prozent Vermittlungsgebühr ab. Dadurch stehen die Arbeiter_innen der Plattform in direkter Konkurrenz zueinander um die begrenzten Putzaufträge. Insbesondere Arbeiter_innen mit wenigen oder schlechteren Kund_innenbewertungen können es sich nicht erlauben, ihre Stundenlöhne zu hoch anzusetzen, da sie sonst keine Aufträge mehr erhalten und im Niemandsland der Plattform verschwinden. Natalia, eine weitere Helpling-Arbeiterin aus Argentinien, beschreibt diese Problematik so: „I started to raise [the price] because it doesn't give me enough money to survive, actually. So, I started to upgrade. And then there was a time when it was too high, and I didn't get any offers, so I lowered it once again. Now I have a new model: first more clients, and then I upgrade again.“ (Interview, Januar 2020) Die Gestaltung des Profilfotos, der Klang von Namen und vergeschlechtlichte Zuordnungen sind weitere Faktoren, die bei dieser Konkurrenz eine Rolle spielen.

Die Konkurrenz um volatile Aufträge ist in der Plattformökonomie ein globales Problem. Da selbstständige Arbeiter_innen kaum Fixkosten verursachen, gibt es für die Plattformen selbst kaum Anreize, die Zahl der bei ihnen angemeldeten Arbeiter_innen zu begrenzen, ganz im Gegenteil: Eine hohe Zahl an Arbeiter_innen bietet Plattformen wie Uber und Deliveroo die Möglichkeit, im ganzen Stadtgebiet schnellen Service anzubieten, wie Tommaso, ein Berliner Deliveroo-Fahrer analysiert: „So, their ideal condition would be to have a lot of workers, and then couriers doing just one delivery per hour, and the rest of the time doing nothing.“ (Interview, Juli 2019). Tommaso ist klar, dass sich seine Auftragslage aufgrund einer Zunahme an latenten Arbeitskräften jederzeit verschlechtern kann. In den meisten Ländern ist das Angebot an Arbeiter_innen größer als die Zahl der vorhandenen Aufträge. Plattformen sind meist nicht gewillt, den Arbeiter_innen eine bestimmte Anzahl an Aufträgen zuzusichern. Um der volatilen Auftragslage besser begegnen zu können, sind viele Arbeiter_innen bei mehreren Plattformen gleichzeitig angemeldet. Sie versuchen so, ein ausreichendes Einkommen zusammenzubringen. Selbst wenn die Auftragslage, wie bei Tommaso gut ist, ist das noch keine Garantie für die Zukunft. Der Fahrer reflektiert darüber:

„The problem was actually, there was no guarantee actually for, no protection as a worker, let's say. So, also there was no guarantee actually,

the company would keep the same level of average of deliveries per hour. And there was no control actually over how many people were employed. And basically, I could be fired for overnight. The same thing, flexibility, also in their case, so like the dark side of flexibility.“ (Interview, Juli 2019)

Im selben Interview betont der 38-jährige Fahrer aber auch die „hellen“ Seiten der Flexibilität. Seit er vor über zehn Jahren aus Norditalien nach Berlin gekommen ist, arbeitet er als selbstständiger Stadtführer. Seine vier Jahre bei Deliveroo erlaubten ihm ein gutes Zusatzeinkommen, besonders im Winter, wenn weniger Besucher_innen nach Berlin kommen. Wie Tommaso kritisieren viele Plattformarbeiter_innen die Prekarität dieser Existenzweise. Gleichzeitig betonen sie aber, dass diese Arbeit auch ihnen eine flexible Arbeitszeitplanung ermöglicht. Digital organisierte Plattformarbeit funktioniert in diesem Sinne für manche auch als Ergänzung zu anderen Einkommen oder als Zwischenlösung. Doch niemand möchte langfristig oder ausschließlich davon abhängig sein. Während für den italienischen Stadtführer Deliveroo als Zusatzeinkommen funktioniert hat, haben viele andere Plattformarbeiter_innen häufig weniger Alternativen und sind vollständig auf bestimmte Plattformen angewiesen.

Krankheit oder Unfälle stellen eine zusätzliche ständige Bedrohung dieser prekären Kalkulation dar. In den meisten Fällen bedeuten sie einen hundertprozentigen Verdienstausschlag. Dem stehen in der Regel kaum Ersparnisse gegenüber. Joaquín, ein Helpling-Arbeiter aus Chile, erläutert: „I would not like to get sick because you practically lose money, you cannot work, there is no security. It is a problem to get sick and it is a problem that you have to solve.“ (Interview, Dezember 2019) Arbeitsunfälle stellen dabei ein besonderes Problem dar, da viele der Arbeiter_innen nur unzureichend versichert sind. Deswegen versuchen sie, Arbeitsunfälle als private Unfälle darzustellen oder sie suchen bewusst keine medizinische Hilfe, wie Sofia, eine spanische Deliveroo-Fahrerin, schildert:

„I had a crash in November, a pretty big bad crash. I didn't work for like three weeks. And I have like the European [health insurance] card, but yeah, of course, you have like nothing covered. I ride fixed, and I was going down a hill, and the chain came out of place. So yeah, it was pretty bad. And I was like: 'I'm not calling an ambulance.'“ (Interview, August 2019)

Während einige Arbeiter_innen bewusst darauf verzichten, sich zu versichern, weil dies ihre Einkünfte schmälern würde, liegt es bei vielen häufig an mangelnden Kenntnissen der entsprechenden Gesetze und Regularien sowie ihrer eigenen Rechte. Dies gilt insbesondere für migrantische Arbeiter_innen, für die das deutsche Sozialsystem sowie gesetzliche Regelungen zu Anmeldung, Selbstständigkeit und Versicherung oft auch sprachlich kaum zugänglich sind.

Migration: Plattform-Mobilitäten

„But at the same time, this is the only option that the immigrants or people from Chile or people from India have. Like they cannot work anywhere else. So, even though the work conditions are shit, they – it's

the only thing people have, yeah, the only opportunity. So, for me, I was really happy with it. And as long as I didn't get hit by a car, everything was going to be okay.“ Bastián, Deliveroo-Arbeiter aus Chile (Interview, August 2019)

Plattformarbeit ist vorwiegend migrantische Arbeit. In unseren vorherigen Arbeiten haben wir stets betont, dass Arbeit grundsätzlich nicht ohne die sie konstituierende Mobilität gedacht werden kann (Altenried et al. 2017, Bojadžijev 2020). Dennoch ist die Verbindung zwischen Arbeit und Mobilität historisch unterschiedlich und muss folglich immer wieder neu bestimmt werden. Unsere aktuelle Untersuchung zeigt, dass sowohl in Berlin als auch in den meisten anderen europäischen Städten die deutliche Mehrheit der auf den verschiedenen Plattformen Arbeitenden (oft relativ frisch) zugezogen sind. Während dies bei Uber in Berlin viel mit der langen Migrationsgeschichte des Taxigewerbes in Deutschland zu tun hat, arbeiten bei Deliveroo und Helpling insbesondere junge Migrant_innen, die erst vor Kurzem in die Stadt gezogen sind, etwa aus Lateinamerika oder Südeuropa.

Für viele jüngere Migrant_innen ist Plattformarbeit eine Möglichkeit, direkt nach der Ankunft in Berlin Geld zu verdienen. Die Plattformen verlangen nur ein Minimum an Papieren und da angemeldete Arbeiter_innen keine Fixkosten verursachen, nehmen Plattformen oft alle, die sich bewerben – weitgehend ohne Bewerbungsverfahren, meist ohne Qualifikationsanforderungen und ohne Anlernphase. Die größte Hürde, an andere Jobs zu kommen, sind für die meisten dieser Migrant_innen ihre fehlenden Deutschkenntnisse. Ohne diese verringert sich die Auswahl an verfügbaren Arbeitsmöglichkeiten deutlich; ohne gute Englischkenntnisse sind sie noch weiter eingeschränkt. Die Apps der Plattformunternehmen sind dagegen meistens mehrsprachig und erlauben so auch einen Arbeitseinstieg ohne englische oder deutsche Sprachkenntnisse.

Insbesondere für junge Migrant_innen aus Südamerika, die meist mit einjährigen Visa einreisen, ist die Plattformarbeit eine gute Möglichkeit, den eigenen Lebensunterhalt „in der Migration“ zu verdienen. Für manche wird diese Arbeit zu einem eingeplanten Teil ihrer Migrationsprojekte und stellt so etwas wie eine „Migrationsinfrastruktur“ (Xiang/Lindquist 2014) für mobile Arbeiter_innen dar. Bastián, der bereits zitierte junge Chilene, antwortet auf die Frage, inwieweit Plattformen seine Entscheidung nach Berlin zu kommen, beeinflusst haben:

„It's quite known that both Helpling and Deliveroo are the easy jobs to apply to when you come with a visa, because you only have one year, and this is very immediately. You don't need that much papers, and you don't need to speak German. So, yeah, I always thought that it was an option working as Deliveroo, even when I was in Chile.“ (Interview, August 2019)

Viele migrantische Berliner Plattformarbeiter_innen berichten, dass die Möglichkeit, über Plattformen einen schnellen Einstieg in den Arbeitsmarkt zu finden, ihnen bei ihren Migrationsplänen Zuversicht gegeben hat. Hinzu kommt, dass einige bereits in ihren Heimatländern für Plattformen gearbeitet haben, teilweise sogar für dieselben wie in Berlin. Sie wissen also bereits, wie diese funktionieren. Manche von ihnen haben mittlerweile sogar in mehreren

Ländern für unterschiedliche Plattformen gearbeitet und organisieren so ihre transkontinentale Mobilität.

Nicht wenige dieser migrantischen Plattformarbeiter_innen haben Universitätsabschlüsse und hoffen darauf, im Laufe der Zeit Arbeit in dem Bereich zu finden, in dem sie ausgebildet wurden. Gustavo, ein Stadtplaner aus Peru, der bei Helpling arbeitet, schildert dies so: „While I look for work in my master’s degree, to survive I am working, because, really, if you are fast, you earn more than in a café or restaurant.“ (Interview, Januar 2020) So wie Gustavo nennen die meisten jüngeren Plattformarbeiter_innen Jobs in Cafés oder Restaurants als mögliche Alternative zur Plattformarbeit. Die dortigen Arrangements sind meist ähnlich (schlecht) bezahlt und oftmals noch informeller und prekärer. Deswegen erscheint die per App vermittelte Arbeit ihnen oft als die bessere Option.

Die wenigen Alternativen für migrantische Arbeiter_innen kontextualisieren deren ambivalente Bewertung von Plattformarbeit in den stratifizierten urbanen Arbeitsmärkten. Viele Sektoren, in denen Plattformen in den letzten Jahren eine Rolle zu spielen begannen – insbesondere im Dienstleistungsbereich –, sind historisch von flexibilisierten Arbeitsverhältnissen geprägt. In ihnen sind überdurchschnittlich häufig migrantische und weibliche Arbeiter_innen tätig. In ihrer Analyse der „Global City“ London, diagnostizieren Jane Wills und ihre Kolleg_innen eine Verstärkung, aber auch eine neue Qualität dieser Tendenz. Sie sprechen von einer „neuen migrantischen Arbeitsteilung“ und bezeichnen damit eine Stratifizierung des Arbeitsmarktes, bei der sich Migrant_innen vorwiegend am unteren Ende finden: „While migrants have long populated the lower echelons of the London labour market, supplying the workers who do the dirty, dangerous and difficult jobs, we posit that something new has been going on over the past two decades or so. Most clearly in relation to its rise to global-city status, London has become almost wholly reliant on foreign-born workers to do the city’s ‚bottom-end‘ jobs.“ (Wills et al. 2010: 1). In jüngerer Zeit spielen in dieser Dynamik digitale Plattformen eine wichtige Rolle. Nicht von ungefähr wurde Deliveroo 2013 in London gegründet. Aus der Perspektive nationaler Arbeitsmärkte mögen die Arbeitsverhältnisse bei digitalen Plattformen oft irregulär erscheinen. Aus der Perspektive migrantischer Arbeit sind sie jedoch Teil einer langen Geschichte hyper-flexibler, prekärer und durch Überausbeutung gekennzeichnete Arbeitsverhältnisse für mobile Bevölkerungen.

Gerade für Berlin – kontinuierliches Ziel verschiedenster Migrationsbewegungen – kann die Rolle migrantischer Arbeit nicht nur im Bereich digitaler Plattformen nur schwer überschätzt werden. Plattformen profitieren von den jungen, oft hochqualifizierten migrantischen Arbeiter_innen und nehmen deren heterogene Mobilitätspraktiken auf. Auch wenn die individuellen Geschichten und Motive der Migration sehr verschieden sind, zeigt sich in vielen Städten ein ähnliches Bild wie in Berlin: Es sind Migrant_innen, die den Großteil der On-Demand-Arbeiter_innenschaft der Plattformen stellen. Das gilt auch über Europa hinaus. Auf die Frage, wie die Arbeit bei Essenslieferplattformen in seiner Heimatstadt Santiago de Chile funktioniert, analysiert Tomás, ein Berliner Deliveroo-Fahrer, eine ähnliche Form der migrantischen Arbeitsteilung:

„You see in Chile, it has the same effect as here. A lot of people from Colombia and Venezuela are working there. So, it's like a job that is accessible to them. It's just like the same with us, like another country that is coming with difficulties in terms of economics and opportunities.“ (Interview, Juli 2019)

Die von uns untersuchte Plattformarbeit in Berlin bietet als eine Art Mikrokosmos Einblicke in globale ökonomische und politische Krisen der jüngeren Vergangenheit. Von den Plattformarbeiter_innen kann man ebenso Geschichten über den Krieg in Syrien oder die Währungskrise in Argentinien hören wie über die Verwerfungen der Eurokrise und der Austeritätspolitik in Südeuropa. So berichtet etwa die 22-jährigen Gabriela, dass sie sich in Berlin mehr Chancen auf dem Arbeitsmarkt erhofft als in ihrer Heimat Barcelona:

„To work in Spain is not good. You don't get more than 10 euros per hour. You don't get more. I was working in a restaurant by black. But I was working as dishwasher. But there was also the chef and the waitress. And we all win 5.50 euro per hour, we all.“ (Interview, Mai 2019)

Gabriela arbeitet sowohl für Deliveroo als auch für Helpling. Um ihre Miete zu finanzieren, zieht sie gelegentlich zu ihrem Freund und vermietet ihre Wohnung unter der Hand für einige Tage über Airbnb: Leben unter Bedingungen des Plattform-Urbanismus.

Digitale Plattformen verändern die Welt der urbanen Arbeit umfassend. Das gilt nicht nur, aber in besonderer Weise für Migrant_innen. Deren Mobilität, Prekarisierung und Flexibilisierung bildet die Grundlage derartiger Arbeitsverhältnisse in der digitalen Ökonomie. Während die Arbeit auf der Putzplattform Helpling unsichtbar und in privaten Räumen bleibt, sind die Fahrer_innen der Essenslieferdienste oder die inzwischen mehrere Tausend Uber-Taxis aus dem Stadtbild Berlins kaum noch wegzudenken. Das lässt wiederum darauf schließen, dass sich mit der Transformation der Arbeit auch Praktiken und Muster urbanen Konsums, transnationaler Mobilität und sozialer Reproduktion verändern – und damit der urbane Raum selbst. Neben den bisher genannten Plattformen müssen noch viele weitere als Teil dieser Veränderung berücksichtigt werden: von Airbnb bis Google, von TripAdvisor bis Amazon. Deswegen wollen wir im Folgenden unseren Blick über die Plattformarbeit hinaus richten und diesen emergenten Plattform-Urbanismus grob skizzieren.

3. Plattform-Urbanismus: Geisterküchen und On-Demand-Geografien

Kehren wir zurück zu dem virtuellen Restaurant in Berlin-Kreuzberg im Juni 2019, von dem der Deliveroo-Kurier die Bestellung abgeholt hat. Es liegt versteckt im zweiten Hinterhof. Wer sich hier nach einem konventionellen Restaurant umschaute, wird lange suchen müssen. So wie der Kurier, als er zum ersten Mal hier eine Bestellung abholte. Neben einer unscheinbaren schwarzen Tür hängt ein dezentes Schild mit dem Firmennamen und den Logos gleich mehrerer in Berlin tätiger Essenslieferdienste. Zahlreiche Fahrradkuriere gehen ein und aus. Hinter der Tür öffnen sich die Räume zur Küche. In diesen

virtuellen Restaurants ist alles für die Auslieferung optimiert. Die üblichen kulturellen Insignien eines Restaurants fehlen vollständig, alles findet unter der Maßgabe von Hygiene und Effizienz statt. An einem Regal hängen zahlreiche Tablets, über die im Minutentakt Bestellungen eingehen, die irgendwo in der Stadt per App getätigt wurden. Einige der beliebtesten „Restaurants“ auf diesen Plattformen existieren tatsächlich nur in diesem Raum. In diesem Geisterrestaurant werden mexikanische Burritos, Thaicurry, vegane Hotdogs und hawaiianische Poke Bowls direkt nebeneinander gekocht. Den meisten Kund_innen wird das nicht auffallen: Die Kochstile und Nationalküchen, die hier von denselben Köch_innen zubereitet werden, treten in den Apps der Lieferdienste wie verschiedene Restaurants auf.

Global entstehen in urbanen Kontexten immer mehr solcher Restaurants, in denen ausschließlich für die Lieferung gekocht wird. Oft werden sie als „dark kitchens“, „cloud kitchens“ oder „ghost kitchens“ bezeichnet. Weil die bestehenden Restaurants, die gleichzeitig Laufpublikum bedienen müssen, sich oft als zu ineffizient für die Anforderungen der Auslieferung erweisen und die beliebten Innenstadtlagen für solche Restaurants mit hohen Mietkosten verbunden sind, steigt die Zahl dieser Geisterrestaurants und damit die Bedeutung der sie begleitenden Geschäftsmodelle. So baute beispielsweise Travis Kalanick, der Mitgründer und ehemalige CEO von Uber, die Firma Cloud Kitchens auf, die auf die Auslieferung optimierte „virtuelle Küchen“ an bestehende Restaurants vermietet, damit sie diese von ihren Restaurantküchen trennen können. Kitchen United, ein von Google finanziertes Start-up, bietet neben Räumen und Küchenausstattung auch Software für Lieferküchen an und verspricht dabei eine Einsparung von 75 bis 80 Prozent des Personals im Vergleich zu herkömmlich organisierten gastronomischen Küchen.

Auch die Lieferplattform Deliveroo hat auf die Erfahrung reagiert, dass viele Restaurants mit der Nachfrage nach Essenslieferungen überfordert sind und das Programm „Deliveroo Editions“ aufgesetzt. So stehen beispielsweise auf einem heruntergekommenen Parkplatz im Londoner Stadtteil Blackwell, der einst ein Umschlagplatz für Kleidung und Wolle war, zehn fensterlose Container in den Farben der Plattform. In jedem dieser kleinen Container arbeitet das Küchenpersonal beliebter Restaurants aus der Umgebung und kocht Essen – ausschließlich für die Auslieferung, etwa in die benachbarten Bürotürme in Canary Wharf, einem früheren Teil des Hafens, der jetzt ein neues Finanzzentrum ist.

Die Container, die, abgesperrt durch Metallzäune unter den Schienen der Hochbahn stehen und mit Flutlicht beleuchtet werden, bieten ein eher trostloses Bild. Das Personal beschwert sich über die Temperaturen in den fensterlosen Containern: Je nach Jahreszeit ist es zu kalt oder zu heiß. In anderen Londoner Stadtteilen oder in anderen Städten Großbritanniens, Australiens, Frankreichs oder in Hongkong, in denen es solche Geisterküchen gibt, nutzt „Deliveroo Editions“ alte Warenhäuser oder Fabrikgebäude. Neben der großen Kapazität und den geringen Mieten sind effiziente Abläufe ein zentraler ökonomischer Faktor dieser „virtuellen Küchen“. Zur Projektierung solcher Editions-Küchen nutzt Deliveroo die Daten aus Millionen vorhergegangener Bestellungen. Mit diesen lassen sich unter anderem die Nachfrage nach bestimmten Restaurants und Kochstilen für potenzielle Standorte bestimmen. Die Editions-Küchen sowie die zunehmende Automatisierung und

Standardisierung des Kochens spielen eine wichtige Rolle für das langfristige Unternehmensziel, die gelieferten Essen preislich an die Kosten für selbst gekochtes Essen anzunähern.

Logistische Städte und neuer Plattform-Urbanismus

Diese Entwicklungen zeigen, dass Plattformen wie Deliveroo Teil tiefgreifender Veränderungen sind, die nicht nur die Welt der Arbeit betreffen, sondern auch die Transformation des urbanen Raums. Produktion und Konsumption von Essen sind ein wichtiger Faktor, der den urbanen Raum, seine Kultur und seine Sozialität prägt, insbesondere in Innenstädten. Im Kontext einer sich immer mehr verbreitenden On-Demand-Logik verändert sich jedoch nicht nur das Essensverhalten, sondern auch das Konsumverhalten insgesamt. Immer mehr Waren – von Büchern über Käse zu Waschmaschinen – werden bis an die Haustüre geliefert. Die logistischen Prozesse bei der letzten Meile der Auslieferung werden dabei immer wichtiger; die Anforderungen an Geschwindigkeit, Flexibilität und Effizienz steigen. Amazon benötigt beispielsweise seit einigen Jahren in den Innenstädten neue Distributionszentren, um seine Prime-Kundschaft zu beliefern, die teilweise mit „Same Hour“-Lieferversprechen umworben wird. In Berlin entstanden neue städtische Amazon-Distributionszentren zuerst am Kurfürstendamm und später in Tegel. Diese neuen, innerstädtischen Lieferzentren tauchen jüngst in vielen größeren Städten auf. Sie ergänzen die großen Distributionszentren, die Amazon normalerweise an strukturschwachen und oftmals von hoher Arbeitslosigkeit gekennzeichneten Orten in der Peripherie von Städten platziert, um Miete und Lohnkosten zu sparen – wie in Brieselang bei Berlin.

In ihrem Buch *Learning from Logistics* spekuliert die Urbanistin und Architektin Clare Lyster, dass die Logistik inzwischen zum zentralen Paradigma der Stadtplanung geworden ist, da Ströme von Menschen, Waren und Daten eine immer größere Bedeutung bekommen. Um diesen neuen Urbanismus zu verstehen, schlägt Lyster vor, Zeit und Effizienz als die wichtigsten Vektoren der Urbanisierung zu begreifen und fordert uns auf: „Hypothesize that time is the most critical attribute of city making, reconceptualise the city as integrated service platform rather than a series of figural artefacts.“ (Lyster 2016: 13) Im Blick auf die logistischen Geografien der On-Demand-Logik, die Same-Day- oder Same-Hour-Versprechen der Plattformen, die variablen Lieferzonen, die Stadtbewohner_innen bestimmte Dienstleistungen ermöglichen oder sie von ihnen ausschließen oder die Heat Maps, die Nachfrage in Echtzeit darstellen und automatisch mit Anreizsystemen für Taxi- oder Lieferfahrer_innen verbinden, lassen sich die Umrisse dieser Rationalität erkennen (vgl. Altenried 2019).

Die neuen Distributionszentren, die Geisterküchen und die von Fahrradkurier_innen und Liefervans bevölkerten Straßen sind sichtbare Ausdrücke materieller Veränderungen urbanen Lebens. Dazu kommen noch viele weitere, zum Teil weniger sichtbare Plattformen. Man denke an die versteckten Geografien urbaner Reproduktionsarbeit und deren Re-Organisation über Plattformen wie Helpling oder Care.com (Altenried/Dück/Wallis 2021), an WeWork – ein Start-up, das Co-Working-Spaces und Büroflächen kurzfristig

vermietet – oder an die omnipräsente Ferienwohnungsplattform Airbnb mit ihren teils drastischen Auswirkungen auf Immobilienmärkte, Praktiken des Wohnens und Vermietens sowie auf Gentrifizierungsprozesse. Ein weiteres Beispiel sind Uber, ShareNow, Lime und ihre Effekte auf urbane Mobilität. Manchmal scheint es, als gäbe es keinen Sektor urbanen Lebens, der sich nicht „uberisieren“ ließe. All diese Plattformen interagieren mit den vorhandenen städtischen Ökonomien und Infrastrukturen und transformieren diese zum Teil drastisch. Plattformen spielen auch eine wichtige Rolle beim Aufstieg der sogenannten Smart City. Der Begriff bezeichnet ein Ensemble aus Technologien, Diskursen und neuen Formen der Inwertsetzung des Urbanen, in dem große Plattformen und Technologieunternehmen eine wichtige Rolle spielen.

Wie lassen sich diese komplexen Entwicklungen analysieren und konzeptualisieren? Hier kommt der Begriff des Plattform-Urbanismus ins Spiel, wie das gleichnamige Buch von Sarah Barns (2020), der digitale Roundtable der Zeitschrift *Mediapolis* (Rodgers/Moore 2018) oder der Schwerpunkt der Zeitschrift *Urban Geography* (Sadowski 2020) zeigen. Weder gemeinsam noch einzeln liefern diese Debattenbeiträge einen kohärenten Theorieansatz oder einen fertigen analytischen Rahmen. Sie bieten aber Ansatzpunkte für ein Nachdenken über die neueren Entwicklungen und die Urbanisierung des digitalen Kapitalismus. Der Begriff des Plattform-Urbanismus erlaubt einerseits eine Analyse der Verräumlichung von Plattformen und der Geografien des Plattform-Kapitalismus (Srnicek 2016). Der Blick auf die Geografie von Plattformen zeigt andererseits, dass diese meist ein dezidiert urbanes Phänomen sind.^[3] Uber, Deliveroo oder Helpling können ihre Netzwerkeffekte am besten im verdichteten Raum der Stadt entfalten. Hier, wo sie auf mobile, prekäre und flexibilisierte Arbeit zurückgreifen können, entwickeln sie ihre Dynamik.

Wie bereits erwähnt wollen wir die unterschiedlichen Plattformen und ihre variablen Einflüsse auf städtisches Leben nicht vereinheitlichen. Zugleich fehlt es hier am nötigen Platz, um die Umriss einer Theorie des Plattform-Urbanismus vertieft zu diskutieren. Dennoch erscheint uns die Infrastrukturwerdung von Plattformen als möglicher Ausgangspunkt für solche Überlegungen zentral zu sein. Wie wir gezeigt haben, zielen die meisten Plattformen auf unterschiedliche Weisen darauf ab, unverzichtbare Infrastrukturen des Alltagslebens zu werden. Die beobachtbare *Plattformisierung von Infrastruktur* und die *Infrastrukturisierung von Plattformen* (vgl. Plantin et al. 2018) lassen sich dementsprechend vielleicht als die zentrale Wirkungsweise von Plattformen auf den urbanen Raum fassen. Die Diskussion des Plattform-Urbanismus im Kontext der digitalen Re-Konfiguration räumlicher und informationeller Infrastruktur (Easterling 2014, Bratton 2016) erschließt auch eine politische Kritik der plattformgetriebenen Transformation des urbanen Raums. Schließlich zeichnet sich die Plattformisierung städtischer Infrastruktur fast immer durch eine massive Ökonomisierung dieser Infrastrukturen aus. Zudem geht sie mit einer Verschärfung existierender Ungleichheiten und der immer weitergehenden Inwertsetzung neuer Bereiche urbanen Lebens einher. Das aggressive Vorgehen von Plattformen wie Uber und Airbnb sowie die Probleme verschiedener Städte, sich dagegen zu wehren, markieren die Relevanz dieses Phänomens. Die Arbeitskämpfe auf verschiedenen Plattformen oder der breite Widerstand gegen Airbnb mit seinen globalen

Auswirkungen zeigen allerdings auch, dass der Prozess der Plattformisierung der Stadt nicht linear und unwidersprochen verläuft. Auch die Algorithmen der Arbeitsplattformen sind nicht allmächtig, Arbeiter_innen finden immer wieder Lücken und Praxen, um die Algorithmen zu ihrem Vorteil auszutricksen. Obwohl die Plattformen selbst gerne den Anschein erwecken, ist die Plattformisierung keineswegs ein lückenloser, unumkehrbarer und allumfassender Prozess, sondern praktisch auf jeder Ebene umkämpft und kontingent.

4. Schluss: Berlin, März 2020

Im Vergleich zur eingangs beschriebenen Szene hat sich viel verändert. Nur wenige Wochen später, im August 2019, hat die Plattform Deliveroo ihr Deutschlandgeschäft eingestellt. Über die Gründe lässt sich nur spekulieren. Die circa 1.000 Berliner Fahrer_innen der Plattform waren davon völlig überrascht. Wenige Tage bevor die Entscheidung öffentlich bekannt wurde, hatten alle Deliveroo-Fahrer_innen eine Nachricht erhalten, dass im Büro neue Ausrüstung für sie zur Abholung bereitliege. Kurz darauf folgte eine E-Mail, die das Ende der Plattform zum Ende der Woche ankündigte. Der spontane Rückzug löste bei vielen Unglauben und Panik aus, bedeutete er doch für sie plötzliche (Teil-)Arbeitslosigkeit und massive finanzielle Einbußen. Er verdeutlichte so auf drastische Weise die enorme Prekarität der Plattformarbeit. Die Einstellung verweist darauf, dass die meist risikokapitalfinanzierten Interventionen von Plattformen in den urbanen Raum auch im Falle ihres Scheiterns drastische Folgen haben können.

Wenige Monate später, im März 2020, arbeiten viele der ehemaligen Deliveroo-Fahrer_innen beim Konkurrenten Lieferando, der inzwischen das Geschäft mit Essenslieferungen in Berlin dominiert. Ihr Alltag hat sich damit jedoch nicht wieder normalisiert. In Folge der Covid-19-Pandemie ist die Stadt im Lockdown. Obwohl Lieferando seit Beginn der Krise mit „kontaktloser Lieferung“ wirbt, sind die Fahrer_innen erheblichen gesundheitlichen Risiken ausgesetzt. Sie schwanken zwischen der Angst, sich durch die zahlreichen Kontakte mit der Kundschaft und in Restaurants anzustecken und der Befürchtung, dass ihre Tätigkeit eingestellt wird. Lieferando versprach zwar Schutzausrüstung, lieferte diese aber zur Verärgerung vieler Fahrer_innen wochenlang nicht aus. Im Gegensatz zu Deliveroo sind die Fahrer_innen bei Lieferando per Minijobs oder mit anderen Teilzeitverträgen angestellt. So stehen sie bei der Befürchtung sich anzustecken immerhin vor der Wahl, Urlaub zu nehmen oder Fehlzeiten anzuhäufen. Solo-selbstständige Arbeiter_innen anderer Plattformen haben keine derartige Absicherung. Arbeiter_innen von Helpling berichten, dass die Aufträge seltener werden und sie ohne Schutzausrüstung Angst haben, die Wohnungen der Kund_innen zu betreten. Wie unzählige Plattformarbeiter_innen auf der ganzen Welt stehen sie derzeit vor der Wahl, entweder auf Einkommen zu verzichten oder ihre Gesundheit aufs Spiel zu setzen. Hier zeigt sich besonders deutlich das stratifizierte Risiko in Zeiten der globalen Pandemie. Für mobile Bevölkerungen gilt dies sowohl hinsichtlich ihrer Arbeit als auch ihres prekären Zugangs zur Gesundheitsversorgung.

Auch wenn einige Plattformen wie Airbnb und Uber während der Covid-19-Pandemie zunächst deutlich unter dem generellen Rückgang der Mobilität

litten, spricht vieles dafür, dass die Pandemie auf längere Sicht zum weiteren Aufstieg der Plattformen beitragen wird. Während der ersten Lockdowns etwa in Paris und Mailand waren die Fahrer_innen von Deliveroo und anderen Lieferdiensten oft die einzigen Menschen, die noch auf den leer gelegten Straßen zu sehen waren. Im Vereinigten Königreich führten Uber, Deliveroo und Just Eat Gespräche mit der Regierung, um gegebenenfalls die Versorgung älterer Menschen zu übernehmen. Seit Beginn der Covid-19-Krise bieten viele dieser Essensplattformen zusätzlich die Lieferung von Gütern des täglichen Bedarfs an. In China führte der Ausbruch von Covid-19 zu einem Boom von Plattformen, die Essen und Lebensmittel an die Haustüren der isolierten Kund_innenschaft liefern. Auch in Deutschland ist die Nachfrage nach Lieferungen ins eigene Zuhause enorm gestiegen. Amazon stellte Hunderttausende neue Liefer- und Lagerarbeiter_innen ein, um die explodierende Nachfrage zu bewältigen. Jetzt, im Zuge der Covid-19-Krise, zeigt sich die gesellschaftliche Relevanz dieser Plattformen noch deutlicher, ebenso wie die Prekarität ihrer Arbeitsmodelle: Sie sind ein Gesundheitsrisiko für vorwiegend migrantische Arbeitskräfte, die sich damit in diesen Zeiten ihre Reproduktion sichern. Daher nimmt zugleich auch die Kritik an diesem Geschäftsmodell zu. Einige Plattformen sehen sich inzwischen genötigt, ihre Arbeiter_innen im Krankheitsfall zu unterstützen. Auch wenn diese Unterstützung Garantien und soziale Rechte nicht ersetzen können, sind sie doch Ausdruck eines politischen Drucks nicht zuletzt der Plattformarbeiter_innen selbst. Auch dieser verstärkt sich mit der aktuellen Krise weiter.

Dieser Artikel wurde durch Publikationsmittel im Forschungsprojekt Plattform Labour in Urban Spaces (PLUS) gefördert, finanziert durch die Europäische Kommission im Rahmen des Programms Horizon 2020 (Grant agreement No. 822638).

Endnoten

- [1] Es handelt sich zum einen um das von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) unterstützte Projekt „Digitalisierung von Arbeit und Migration“ (Fördernummer 398798988), in dem wir (Moritz Altenried und Manuela Bojadžijev) gemeinsam mit Mira Wallis und Felix Busch-Geertsema forschen: <http://www.platform-mobilities.net/>. Zum anderen geht es um das von der Europäischen Kommission im Rahmen des Programms Horizon 2020 geförderte Forschungsprojekt „Platform Labour in Urban Spaces“ (PLUS, Grant agreement No. 822638), in dem außer uns (Moritz Altenried, Stefania Animento und Manuela Bojadžijev) Valentin Niebler und Roxana Weger arbeiten. Die Unterstützung der Europäischen Kommission für die Erstellung dieser Veröffentlichung stellt keine Billigung des Inhalts dar, welcher nur die Ansichten der Verfasser wiedergibt, und die Kommission kann nicht für eine etwaige Verwendung der darin enthaltenen Informationen haftbar gemacht werden.
- [2] Sämtliche Namen von Interviewten haben wir geändert.
- [3] Eine Ausnahme bilden sogenannte Crowdfunding-Plattformen, deren genuine Qualität darin besteht, über den gesamten Globus verteilte digitale Arbeiter_innen miteinander zu verbinden. Crowdfunding-Plattformen bilden eine Art digitaler Fabrik räumlich verteilter Heimarbeiter_innen und kreieren so eine eigenständige Geografie, die sich nicht unbedingt mit den urbanen Zentren deckt.

Autor_innen

Stefania Animento hat ihre Schwerpunkte im Bereich Mobilität, Migration und Klasse sowie Stadt- und Gentrifizierungsforschung.
animento@leuphana.de

Manuela Bojadžijev interessiert sich für gegenwärtige Transformationsprozesse von Mobilität und Migration sowie von Rassismus, im Zusammenspiel mit Veränderungen von Arbeit und Alltag durch Digitalisierung und Logistik, vorwiegend in urbanen Räumen.
manuela.bojadzijev@hu-berlin.de

Moritz Altenried arbeitet empirisch und theoretisch unter anderem zu Digitalisierung, Arbeit, Migration, Plattformen und Logistik im globalen Kapitalismus.
moritz.altenried@hu-berlin.de

Literatur

- Altenried, Moritz (2019): On the last mile: Logistical urbanism and the transformation of labour. In: *Work Organisation, Labour & Globalisation* 13/1, 114-129.
- Altenried, Moritz (i. E.): *The digital factory. The human labor of automation*. Chicago/London: University of Chicago Press.
- Altenried, Moritz / Bojadžijev, Manuela / Höfler, Leif Jannis / Wallis, Mira / Mezzadra, Sandro (2017): *Logistische Grenzlandschaften. Das Regime mobiler Arbeit nach dem Sommer der Migration*. Münster: Unrast.
- Altenried, Moritz / Dück, Julia / Wallis, Mira (Hg.) (2021): *Plattformkapitalismus und die Krise der sozialen Reproduktion*. Münster: Westfälisches Dampfboot.
- Animento, Stefania / Di Cesare, Giorgio / Sica, Cristian (2017): Total eclipse of work? In: *PROKLA. Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaft* 47/2, 271-290.
- Barns, Sarah (2018): Smart cities and urban data platforms. Designing interfaces for smart governance. In: *City, culture and society* 12, 5-12.
- Barns, Sarah (2020): *Platform urbanism. Negotiating platform ecosystems in connected cities*. Singapore: Palgrave Macmillan.
- Beverungen, Armin (2017): Algorithmisches Management. In: Timon Beyes / Jörg Metelmann / Claus Pias (Hg.), *Nach der Revolution. Ein Brevier digitaler Kulturen*. Berlin: Tempus, 51-63.
- Beverungen, Armin / Sprenger, Florian (2017): Editorial: Computing the City. In: *The Fibreculture Journal* 29. <http://twenty-nine.fibreculturejournal.org/issue-29-fcj-212-computing-the-city/> (letzter Zugriff am 3.10.2020).
- Bojadžijev, Manuela (i. E.): "The spirit of Europe". Differential migration, labour and logistification. In: Sandro Mezzadra / Giorgio Grappi (Hg.), *Contested justice. Europe and migration in a global perspective*. London: Routledge.
- Bratton, Benjamin H. (2016): *The stack. On software and sovereignty*. Cambridge (Mass.): MIT Press.
- Briken, Kendra (2018): Arbeit. In: Bernd Belina / Matthias Naumann / Anke Strüver (Hg.), *Handbuch kritische Stadtgeographie*. 3. Auflage. Münster: Westfälisches Dampfboot, 241-246.
- Cant, Callum (2019): *Riding for Deliveroo. Resistance in the new economy*. London: John Wiley & Sons.
- Easterling, Keller (2014): *Extrastatecraft: The power of infrastructure space*. London: Verso.
- Gillespie, Tarleton (2010): The politics of "platforms". In: *New Media & Society* 12/3, 347-364.
- Halpern, Orit / LeCavalier, Jesse / Calvillo, Nerea / Pietsch, Wolfgang (2013): Test-bed urbanism. In: *Public Culture* 25/270, 272-306.
- Harvey, David (2010): *Social justice and the city*. Athens/London: Univ. of Georgia Press.
- Harvey, David (2013): *Rebellische Städte*. Berlin: Suhrkamp.
- Heeks, Richard (2019): How many platform workers are there in the global south? ICTs for development. In: *ICT4DBlog*, 29.1.2019. <https://ict4dblog.wordpress.com/2019/01/29/how-many-platform-workers-are-there-in-the-global-south/> (letzter Zugriff am 22.4.2020).

- Huws, Ursula / Spencer, Neil / Coates, Matthew / Sverre Syrdal, Dag / Holts, Kaire (2019): The platformisation of work in Europe. Results from research in 13 European countries. Brussels: Foundation for European Progressive Studies (FEPS).
- Luque-Ayala, Andrés / Neves Maia, Flávia (2019): Digital territories. Google maps as a political technique in the re-making of urban informality. In: *Environment and Planning D: Society and Space* 37/3, 449-467.
- Lyster, Claire (2016): *Learning from logistics. How networks change our cities*. Basel: Birkhäuser.
- Miles, Sam (2017): Sex in the digital city. Location-based dating apps and queer urban life. In: *Gender, Place & Culture* 24/11, 1595-1610.
- Pesole, Annarosa / Brancati, Cesira Urzi / Fernández-Macías, Enrique / Biagi, Federico / González Vázquez, Ignacio (2018): *Platform workers in Europe*. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- Plantin, Jean-Christophe / Lagoze, Carl / Edwards, Paul N. / Sandvig, Christian (2018): Infrastructure studies meet platform studies in the age of Google and Facebook. In: *New Media & Society* 20/1, 293-310.
- Rodgers, Scott / Moore, Susan (2018): Platform urbanism. An introduction. In: *Mediapolis* 23/4, <https://www.mediapolisjournal.com/2018/10/platform-urbanism-an-introduction/> (letzter Zugriff am 22.4.2020).
- Rosenblat, Alex (2018): *Uberland. How algorithms are rewriting the rules of work*. Oakland: University of California Press.
- Sadowski, Jathan (2020): Cyberspace and Cityscapes. On the emergence of platform urbanism. In: *Urban Geography* 41/3, 1-5.
- Srnicek, Nick (2016): *Platform capitalism*. Cambridge: Polity.
- Wachsmuth, David / Weisler, Alexander (2018): Airbnb and the rent gap. Gentrification through the sharing economy. In: *Environment and Planning A: Economy and Space* 50/6, 1147-1170.
- Wills, Jane / Datta, Kavita / Evans, Yara / Herbert, Joanna / May, Jon / McIlwaine, Cathy (2010): *Global cities at work. New migrant divisions of labour*. London/New York: Pluto Press.
- Woodcock, Jamie / Graham, Mark (2019): *The gig economy. A critical introduction*. Cambridge: Polity.
- Xiang, Biao / Lindquist, Johan (2014): Migration infrastructure. In: *International Migration Review* 48, 122-148.

Platform urbanism. Labour, migration and the transformation of urban space

The contribution analyses how digital platforms transform labour and life just as well lived space and material architecture of the contemporary city. This concerns not only labour relations, but also everyday forms and practices of mobility, consumption or reproduction. Based on extensive ethnographic research, we describe, firstly, the rise of platform labour in Berlin, with a focus on Uber, Deliveroo and Helpling. We analyse new forms of algorithmic organization, control and measure of labour in urban space and describe platform labour as primarily migrant work. Secondly, we sketch the outlines of an emerging platform urbanism, which includes an understanding of the spaces and geographies of digital platforms as well as a theoretical perspectivation of the term. And thirdly, we emphasize that critical analyses of emerging platform urbanism can help to understand how platforms aim to become indispensable urban infrastructures. This infrastructural emergence of urban platforms is not a smooth process, however, but is politically and economically contested.



Konturen eines Plattform-Urbanismus

Soziale und räumliche Ausprägungen eines *digital divide* am Beispiel Smart Mobility

Sybille Bauriedl

Henk Wiechers

Smart Cities sind mit großen Versprechen hinsichtlich einer verbesserten urbanen Lebensqualität durch digitale Technologien verbunden. Diese technologieoptimistische Stadtentwicklung schließt an Modernisierungsversprechen der „unternehmerischen Stadt“ an. Vielfältige Versorgungsaufgaben in Städten werden mittlerweile über Onlineplattformen vermittelt, die von internationalen IT-Konzernen betrieben und durch digitale Infrastrukturen im öffentlichen Raum unterstützt werden. Dieser Prozess wird in der Stadtforschung als Plattform-Urbanismus bezeichnet.

Der Beitrag geht von der These aus, dass Smart-City-Infrastrukturen und -Dienstleistungen räumlich exklusiv realisiert werden. Er stellt am Beispiel von Smart Mobility in europäischen Städten die vielfältigen plattformvermittelten Mobilitätsangebote vor und diskutiert, welche Nachfrage sie ansprechen und ob damit urbane Mobilitätsdefizite und sozialräumliche Segregation behoben werden können oder aber durch einen ungleichen Digitalisierungszugang Mobilitätsungerechtigkeit verstärkt wird. Diese Frage wird mit Referenz auf Studien zu Geschlechterverhältnissen im Mobilitätsalltag diskutiert und dient als Grundlage für unsere Abschlussthese, die die Folgen von Standardisierung, Normierung und Universalisierung als Merkmale des Plattform-Urbanismus in Europa kritisch beleuchten.

Ersteinreichung: 21. Mai 2020; Veröffentlichung online: 23. April 2021

An English abstract can be found at the end of the document.

1. Einleitung

Die kritische Stadtforschung hat in den vergangenen Jahren die vielfältigen Ausformungen und Ambivalenzen einer digitalisierten Stadtentwicklung aufgespürt und Smart-City-Strategien als Ausdruck unternehmerischer Stadtpolitik beschrieben (vgl. Söderström et al. 2014; Bauriedl/Strüver 2018). IT-Konzerne wie IBM, Cisco und Telekom sowie Plattformkonzerne wie Alphabet, Facebook, Amazon, Airbnb und Uber haben Städte als neue Märkte entdeckt, und insbesondere wettbewerbsorientierte Stadtregierungen, die sich an den Idealen einer „unternehmerischen Stadt“ orientieren (vgl. Heeg/Rosol 2007), sehen deren Smart-City-Produkte und -Dienstleistungen zunehmend als Säulen ihrer Stadtentwicklungsstrategie. Damit hat ein sehr dynamischer Prozess der Integration digitaler Technologien und Infrastrukturen im öffentlichen und privaten Raum eingesetzt, der in der Stadtforschung als „smart urbanism“ (Marvin et al. 2016) und „platform urbanism“ (Barns 2020) beschrieben wird. An dieser Stelle wollen wir die Beobachtung

eines Plattform-Urbanismus als neue Qualität digitaler Transformation aus der Perspektive der kritischen Stadtforschung kenntlich machen.

In diesem Beitrag beschäftigen wir uns mit der jüngsten Stadtforschungsdebatte zum Plattform-Urbanismus und legen dabei einen sektoralen Fokus auf urbane Mobilität[1] und einen sozialen Fokus auf Geschlechterverhältnisse. Sektorale Plattformen und plattformvermittelte Dienstleistungen sind ein nicht mehr neues, aber immer relevanteres Phänomen der Organisation von Alltagsaktivitäten im Stadtraum. Mobilitätsplattformen sind aktuell besonders sichtbar durch ihre Infrastrukturen (reservierte Parkplätze, Fahrzeugflotten) und ihre Alltagsnutzung sowie aufgrund der öffentlichen Debatte zu den positiven Potenzialen einer Smart Mobility, die von vielen Stadtregierungen und Mobilitätsunternehmen vorangetrieben wird. Smart Mobility (und damit verbundene Multimodalitäten) wird mittlerweile innerhalb der Mobilitätsforschung und Verkehrspolitik als hegemoniale Alternative zur Automobilität verhandelt.

Die daraus resultierenden räumlichen, sozialen und politischen Dynamiken machen wir nachvollziehbar, indem wir einerseits darstellen, welche neuen Mobilitätsangebote über Plattformen bereitgestellt werden, und andererseits zeigen, welche Mobilitätsnachfrage damit generiert beziehungsweise ignoriert wird. Angesichts der Beobachtung, dass (urbane) Mobilität sozial und räumlich ungleich verfügbar ist (Law 1999), haben wir aus vorliegenden Studien Erkenntnisse darüber zusammengeführt, ob neue Smart-Mobility-Dienstleistungen alle Verkehrsteilnehmer_innen ansprechen oder bereits privilegierte Gruppen und Stadträume priorisieren und damit städtische Ungleichheiten reproduzieren. In diesem Beitrag führen wir auf Basis einer Literaturlarbeit die aktuellen Positionen der kritischen Stadtforschung zu Plattform-Urbanismus, der Mobilitätsforschung zu Smart Mobility Governance und der Feministischen Geographie zu vergeschlechtlichter Mobilität zusammen und arbeiten damit die Narrative und Materialisierungen des Plattform-Urbanismus am Beispiel von Smart Mobility heraus.[2] Wir zeigen auf diese Weise, dass die positiv konnotierten Fortschritts- und Modernisierungsversprechen von Smart Mobility nur zum Preis von Normierung, Standardisierung und Universalisierung spezifischer Vorstellungen von Urbanität zu haben sind.

Unsere Schlussfolgerungen konzentrieren sich auf europäische Großstädte, da erstens plattformvermittelte Mobilitätsdienstleistungen hier eine sehr große Verbreitung haben und sich Automobilkonzerne auf Großstädte als neuen Markt für Smart Mobility konzentrieren, zweitens die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs und nicht-motorisierter Verkehrsmittel im Vergleich zum Mobilitätsalltag in anderen Regionen einen höheren Stellenwert hat und drittens die Regulationsmechanismen einer urbanen Mobilitätstransformation stärker ausgeprägt sind (Docherty et al. 2018). Europäische Städte sind durch vielfältige Formen räumlicher Segregation und sozialer Polarisierung geprägt, die mit digitalen Infrastrukturen und plattformvermittelten Mobilitätsangeboten nicht automatisch behoben werden (vgl. Graham 2002). Es besteht hingegen das Risiko, dass eine digitale Transformation in Städten soziale Ungleichheit und sozialräumliche Ungerechtigkeit sogar verschärft (vgl. WBGU 2019: 1).

Diesen Potenzialen und Risiken des Plattform-Urbanismus gehen wir in fünf Abschnitten nach. Darin skizzieren wir zuerst den Stellenwert der

Plattformökonomie für Urbanisierungsprozesse und damit verbundene sozial-räumliche Differenzstrukturen (*digital divide*). Danach stellen wir die aktuelle Angebotsstruktur und die dominierenden Akteure von plattformvermittelten Mobilitätsdienstleistungen in europäischen Großstädten vor, um im nächsten Schritt die damit verbundenen unterschiedlichen Zugänglichkeiten zu Mobilitätsoptionen zu diskutieren (*multimodal divide*). Diese Argumente vertiefen wir mit Blick auf die Differenzproduktion und Identitätsnormierung von Geschlechterverhältnissen (*gendered multimodal divide*) mit Bezug auf die feministische Mobilitäts- und Stadtforschung. Die Konzepte von *digital divide*, *multimodal divide* und *gendered multimodal divide* bauen aufeinander auf. *Gendered multimodal divide* beschreibt schließlich die entlang vergeschlechtlichter Differenzlinien ungleich verteilten Zugangsmöglichkeiten und Ausstattungen im Mobilitätssektor. Wir sprechen hier explizit nicht von geschlechtsspezifischer (binär gedacht weiblicher oder männlicher) Mobilität, sondern von vergeschlechtlichter Mobilität, die entlang von geschlechtlicher Arbeitsteilung, Rollenzuweisungen und Geschlechtsidentität organisiert ist (Hanson 2010; Singh 2019). In unseren Schlussfolgerungen fassen wir die sozialräumlichen Implikationen der genannten Konzepte und der Plattformisierung urbaner Mobilität zusammen und stellen alternative, ermöglichende Potenziale einer nachhaltigeren Stadtentwicklung zur Diskussion.

2. Plattform-Urbanismus als Ausdruck einer technokapitalistischen Modernisierung von Städten

Die Argumentation dieses Beitrags beruht auf unserer laufenden Studie zu Plattform-Urbanismus,[3] die von der These geleitet ist, dass Smart-City-Infrastrukturen und -Dienstleistungen räumlich exklusiv realisiert werden. Das zeigt sich darin, dass digitale Infrastrukturen im Rahmen des Smart-City-Wettbewerbs europäischer Städte eher der Aufmerksamkeitsproduktion für innovative digitale Infrastrukturen in ausgewählten Stadtteilen als der Versorgung der Grundbedürfnisse der gesamten Stadtbevölkerung dienen. Digitale Plattformen und Smart Mobility verstehen wir in diesem Sinne als hochpolitische Innovationen, da sie zentrale Aspekte der sozialen Gleichheit, Nachhaltigkeit und Demokratie, des Rechts auf Stadt und der Gestalt des öffentlichen Raums maßgeblich beeinflussen.

Digitale Plattformen werden im urbanen Alltag vielfältig genutzt und dringen in immer mehr private und öffentliche Lebensbereiche vor. Plattformen vermitteln Informationen (z. B. Stadtpläne, Wetterprognosen), Arbeitsleistungen (z. B. Lieferdienste, Fahrdienste) und temporäre Nutzungsrechte (z. B. für Fahrzeuge) und Güter (z. B. Gebrauchsgüterversteigerung). Informationen, Arbeit oder Nutzungsrechte werden über Plattformen zu Tauschwaren, die gegen Geld und/oder persönliche Daten und/oder Werbung gehandelt werden. Durch die Plattformvermittlung werden diese Tauschwaren der Einbettung in zwischenmenschliche Vertrauensverhältnisse, der Interaktionen und in weiten Teilen auch der zivilgesellschaftlichen Kontrolle entzogen, und gleichzeitig generieren sie neue Verbindungen und Interaktionen. Plattformen sind dennoch mehr als Vermittler zwischen Angebot und Nachfrage. Auch wenn Unternehmen wie Uber oder Airbnb sich als reine Technologieunternehmen präsentieren, die Plattformen bereitstellen, sind sie auch Transport- und

Immobilienunternehmen und nehmen über ihre Algorithmen Einfluss auf Konsument_inneninteressen, Arbeitsverhältnisse und Hotspots ihrer Dienstleistungen in den Städten, in denen sie ihre Dienste anbieten (dürfen). Die Algorithmenprogrammierung nimmt eine Selektion darüber vor, was Kund_innen zu sehen bekommen, und lässt das dahinterliegende Geschäftsmodell nur schwer erkennen.

Die auf den Plattformen angebotene Auswahl kann fix vorprogrammiert, individuell zugeschnitten oder durch Künstliche Intelligenz generiert werden (wenn viele Kund_innen nach A das Angebot B wählen, wird nach der nächsten Wahl von A ebenfalls B angeboten werden; Angebote können je nach Standort variieren etc.). Dahinter liegen also einerseits gezielte Strategien der Plattformbetreiber, andererseits vorurteilsverstärkende Algorithmen, die auf Big Data beruhen.

Digitale Plattformen sind für den Lebens- und Arbeitsalltag wie auch für die Stadtforschung ein relativ neues Phänomen, das aus diversen Perspektiven relevant ist. Plattformen stellen nicht nur eine innovative Technologie dar und ein neues Geschäftsmodell, sie funktionieren auch als virtuelle Kontaktzone, in der Entscheidungen getroffen werden; sie bilden eine soziotechnische Infrastruktur, die Normierungen vornimmt, sie dienen als Disziplinierungsinstrument für prekäre Arbeitsverhältnisse der Dienstleistungsanbieter, sie werden von den Betreibern neben der nachgefragten Dienstleistung auch zur Werbung für Produkte und zum Abschöpfen von Daten genutzt, und sie bieten die technische Möglichkeit der Kontrolle all dieser Funktionen. Das Geschäftsmodell von Carsharing-Plattformen ist mit dem Verleih von Fahrzeugen allein ökonomisch nicht profitabel (Stehlin et al. 2020: 6). Das ökonomische Interesse zielt auf Netzwerkeffekte durch die Ausweitung der Dienste, auf Markendominanz durch die Sichtbarkeit neuer Fahrzeugmodelle in Großstädten und auf die Vermarktung von Beiprodukten (insbesondere personifizierter Bewegungsmuster).

Nick Srnicek theoretisiert diesen Prozess als Erster unter dem Begriff „platform capitalism“ (Srnicek 2016). Er bezeichnet damit die digitale Transformation des Kapitalismus seit der globalen Finanzkrise 2007/08, die durch globale IT-Unternehmen vorangetriebene Entwicklung digitaler Plattformen als neues Geschäftsmodell sowie die daraus resultierende Unternehmensmacht. In der kritischen Plattformforschung wird auch der Begriff Technokapitalismus verwendet, um die sozialräumlichen Transformationen des urbanen Alltagslebens zu rekonstruieren (Sadowski 2020). Die Betreiber von intermediären Plattformen[4] versuchen, den auf Datenextraktivismus basierenden Plattform-Kapitalismus auch in der Branche der Mobilitätsdienstleistungen zu etablieren. Hier werden Kund_innen nicht nur als Nutzer_innen einer Dienstleistung betrachtet, sondern auch als Datenproduzent_innen. Insbesondere die Multimodalität im städtischen Verkehr bietet der Plattformökonomie vielfältig verwertbare Nutzer_innendaten. Die Anwendung der intermediären Plattformdienstleistungen ist in der Regel kostenlos (z. B. Google Maps), aber alle Nutzer_innen- und Standortdaten können unter bestimmten Rahmenbedingungen des Datenschutzes von den Betreibern der Plattformen weiterverwertet und damit ökonomisch in Wert gesetzt werden. Mobilitätsplattformen werden damit zu Datenzulieferanten, und die Carsharing-Nutzer_innen optimieren

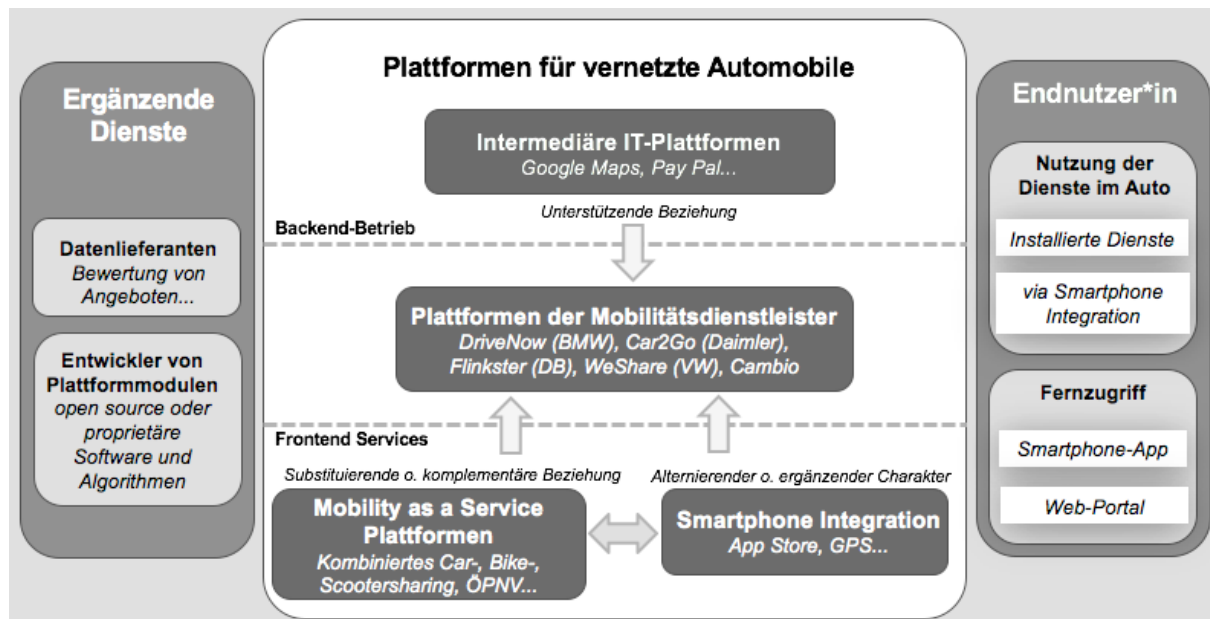
die angebotenen Dienstleistungen durch ihre weiterverarbeiteten Daten quasi selbst (Daum 2018: 60).

Die zunehmende Plattformisierung (*platformization*) des Alltags wirft die Frage auf, wer für die Verankerung öffentlicher Werte in einer Plattformgesellschaft verantwortlich ist oder sein sollte. Dazu gehören individuelle Privatsphäre und Datensicherheit genauso wie die Berücksichtigung öffentlicher Interessen wie Fairness, Zugänglichkeit, demokratische Kontrolle, Transparenz und Rechenschaftspflicht. Um diese Werte konkurrieren in der Plattformgesellschaft Privatwirtschaft, Regierung und Zivilgesellschaft (van Dijck et al. 2018). Im Fall der europäischen Mobilitätsplattformen werden diese Werte fast ausschließlich von den Gesellschafts- und Zukunftsvorstellungen US-amerikanischer IT-Konzerne und deutscher Automobilkonzerne vorgegeben.

Plattform-Urbanismus ist eine spezifische Entwicklung der Smart City – aber nicht mit ihr gleichzusetzen. Die frühere Phase des *smart urbanism* wurde noch top down in Public-private-Partnerships zwischen Stadtverwaltungen und IT-Konzernen wie Cisco und IBM vorangetrieben, die Software und digitale Infrastrukturen für kommunale Managementaufgaben (Verkehrssteuerung, Müllentsorgung etc.) installierten und in Kontrollzentren überwachten (Marvin et al. 2016). Der Plattform-Urbanismus führte nun zu einem stärker gouvernementalen Modus. Hier geht es um die Vermittlung von Dienstleistungen, die von Nutzer_innen aktiv für ihre Versorgungsbedarfe abgefragt werden und die indirekt Nutzer_inneninformationen in das System einspeisen. Einige Autor_innen sprechen mittlerweile von einer Plattformisierung, um den neuen Modus dieser Smart-City-Entwicklung zu kennzeichnen (Barns 2019; Stehlin et al. 2020; Lee et al. 2020). Ausgangspunkt der plattformvermittelten Dienstleistungen sind nicht Defizite der kommunalen Daseinsvorsorge, sondern ist die ökonomische Logik einer Diversifizierung des Angebots mit dem Ziel, eine zusätzliche Nachfrage zu generieren.

Im Bereich der Mobilität ist diese Plattformisierung spezifisch ausgeprägt und wird für Urbanisierungsprozesse in besonders relevanter Weise sichtbar, da ein konkretes Produkt zur zeitlich und räumlich begrenzten Nutzung vermittelt wird. Mobilitätsplattformen funktionieren anders als soziale oder Lernplattformen, die Informationen oder digitale Medien für beliebig viele Nutzer_innen zur Verfügung stellen, da sie eine materielle Infrastruktur an konkreten Orten für Einzelnutzer_innen verfügbar machen. Jede Plattform ist das Ergebnis von Aushandlungen verschiedener Akteure, die notwendige Teile der digitalen Infrastruktur bereitstellen und kontrollieren. In diesem integrierten System (vgl. Abb. 1) treffen die sektoralen Plattformbetreiber aus Automobilwirtschaft und öffentlichen Transportunternehmen mit der Digitalwirtschaft zusammen. Die digitalen Infrastrukturen materialisieren sich an unterschiedlichen Orten: in den Plattformservern, über das Internet in den digitalen Endgeräten (Smartphones), in den Identifikationssensoren der Fahrzeuge. Und mittels globaler Navigationssysteme (GPS) findet eine permanente Ortung der eingesetzten Endgeräte und Fahrzeuge statt.

Die Betreiberstruktur von Mobilitätsplattformen stellt eine Übergangsform von traditionellen zu neuen Akteuren dar. Betrieben werden diese fast ausschließlich von Automobilkonzernen, die intermediäre Plattformen der IT-Konzerne nutzen, um ihre Dienste anbieten zu können. Die aktuell größten



IT-Konzerne (Alphabet, Facebook, Amazon, Apple, Microsoft) haben über ihren Anteil an der Plattformsoftware und -infrastruktur in nur einem Jahrzehnt enorme Macht erlangt, die privaten und urbanen Lebensräume von Milliarden Menschen weltweit zu gestalten. Diese Macht ist mit einer geringen Rechenschaftspflicht gegenüber gesellschaftlichen Institutionen und einem geringen Interesse verbunden, in lokale Versorgungsbedarfe zu investieren. Mobilitätsplattformen sind auf diese Weise gleichzeitig in raumzeitliche Kontexte eingebettet und aus ihrer lokalen Verantwortung herausgelöst (Graham 2020: 2).

Die Ausprägung eines Plattform-Urbanismus ist nicht vorbestimmt oder alternativlos. Die neuen Formen von Konnektivität und Echtzeitdatenübermittlung können zur Ermöglichung progressiver Prozesse beitragen und gleichzeitig zu Problemen einer marktorientierten Stadtpolitik führen.

3. Entwicklungslinien vernetzter Mobilität in Europa

Smart Cities sind mit großen Versprechen hinsichtlich einer verbesserten Lebensqualität verbunden. Den Herausforderungen von Vielfachkrisen, die insbesondere Stadtgesellschaften treffen (Klimakrise, Verkehrskrise, Care-Krise, Wohnungskrise), soll in der Vorstellung vieler Stadtregierungen und IT-Konzerne mit digitalen Steuerungstechnologien, Allzeitkonnektivität und Assistenzdienstleistungen begegnet werden. Mobilität spielt dabei eine besondere Rolle. Immer wieder aufgerufene Stichworte sind gesteigerte Ressourceneffizienz (weniger Fahrzeuge produzieren und teilen), Flexibilität (permanenter Zugang zu bedarfsgerechten Verkehrsmitteln), Optimierung (gesteuerter Verkehrsfluss) und Beschleunigung (Informationen über schnellste Verbindungen). Smart Mobility ist ein Bereich innerhalb des neuen Konzepts der Smart City, der ganz oben auf der europäischen Politik- und Forschungsagenda steht. Auch wenn der Nutzungsanteil von digital vermittelten Mobilitätsdienstleistungen im Vergleich zum öffentlichen Transport und zum motorisierten Individualverkehr noch sehr gering und bisher ein Großstadtphänomen ist (vgl. Bauriedl 2020), dient dieses neue Mobilitätsangebot vielen Stadtregierungen als sichtbarstes Smart-City-Produkt.

Abb. 1 Systematik intermediärer Plattformen, Online-Dienstleister und digitaler Kommunikationsmedien für die Nutzung von Mobilitätsplattformen (eigene Darstellung basierend auf Bosler et al. 2017)

Die plattformvermittelte Mobilität ist von einer Vielzahl verschiedener Angebote geprägt (vgl. Tab. 1). Zentrale Unterscheidungsmerkmale sind neben der Stationsgebundenheit oder -ungebundenheit und dem Selbstfahren oder Chauffiertwerden die Art der institutionellen Einbettung sowie die Organisation der Dienstleistung. Beispiele für stationäre Carsharing-Netzwerke sind Cambio oder Flinkster. Als Peer-to-Peer-Plattformen (P2P-Plattformen) sind Snappcar und Getaround in Europa dominant. Allen Plattformen gemein ist die Nutzung von Plattformtechnologien zur Vermittlung der jeweiligen Dienstleistung. Dabei variieren die Verflechtungsintensität und die Informationsdichte digitaler Konnektivität bei den verschiedenen Sharing-Formen. Stationäre Carsharing-Angebote bedürfen meist keiner Datenvermittlung in Echtzeit und keiner permanenten Ortung der zur Verfügung stehenden Fahrzeuge. Diese Form des Carsharings ist in Deutschland bereits seit den 1980er Jahren verbreitet (Bauriedl 2020). Mobility-as-a-Service-Plattformen (MaaS-Plattformen) verknüpfen verschiedene Mobilitätsdienstleister mit anderen innovativen Diensten; sie verfügen über keine eigene physische Infrastruktur.

Beispielhaft für die oben genannten Mobilitätsdienstleistungen beschäftigen wir uns in diesem Artikel mit Angeboten des Free-Floating-Carsharing (FFC) und in Ergänzung mit dem Konzept Mobility as a Service (MaaS). Der Begriff Mobilitätsdienstleistung meint dabei als Oberbegriff alle Formen mobilitätsbezogener Dienstleistungen. FFC und MaaS beschreiben Unterkategorien und spezifische Formen der plattformvermittelten Mobilitätsdienstleistung. Im Folgenden betrachten wir die Praxis der dominanten Betreiber von FFC- und MaaS-Plattformen in Europa und lokal spezifische Ausnahmen in den jeweiligen Sektoren im Detail. Die Ausführungen stellen eine Momentaufnahme zum Zeitpunkt der Internetrecherche im Mai 2020 dar und stehen exemplarisch für einen ausdifferenzierten und im Umbruch befindlichen Mobilitätssektor.

Der Schwerpunkt der FFC-Angebote innerhalb Europas bezüglich der Zahl der Mobilitätsangebote und der Größe der Fahrzeugflotten liegt eindeutig in Deutschland. Dieser Markt wird momentan vor allem von der Plattform ShareNow geprägt, die von BMW und Daimler betrieben wird. ShareNow wurde Anfang 2019 in einer Fusion aus DriveNow (BMW) und Car2Go (Daimler) gegründet, die schon seit 2011 beziehungsweise 2009 FFC anboten. Die Plattform bezeichnet sich selbst als „ältester und bedeutendster Carsharing-Anbieter auf dem Markt“ (Share Now GmbH 2020). Aktuell (Mai 2020) befinden sich nach Selbstauskunft der Unternehmen

Tab. 1 Plattformvermittelte Sharing-Angebote im Mobilitätssektor (eigene Zusammenstellung)

Carsharing	stationär	Das Fahrzeug kann an festen Stationen innerhalb der Stadt ausgeliehen und an der jeweiligen Station wieder zurückgegeben werden. Im Falle des <i>One-way-Carsharing</i> kann das Fahrzeug auch an einer anderen Station abgestellt werden.
	free floating	Das Fahrzeug kann jederzeit an einem Standort ausgeliehen und an einem beliebigen Standort innerhalb des Geschäftsbereichs des Anbieters abgestellt werden. Dasselbe Prinzip gilt in den meisten Fällen für Scooter-, Roller- und Bike-Sharing.
	peer-to-peer	Privatpersonen vermieten das eigene Fahrzeug an andere Privatpersonen.
Ridehailing		Privatpersonen bieten über eine App Fahrdienste mit dem eigenen Pkw an.
Ridepooling		Mehrere Personen mit Fahrtzielen in der gleichen Richtung teilen sich ein Fahrzeug mit Fahrer_in und Abholservice an der Straße. Die Strecke wird über einen Algorithmus berechnet.
Mobility as a Service (MaaS)		Über eine gemeinsame Plattform kann auf Mobilitätsplattformen verschiedener Anbieter zugegriffen werden, die die effizienteste Fahrzeugkombination für die gewünschte Strecke zum Pauschalpreis berechnet.

rund 14.000 Fahrzeuge in acht europäischen Ländern im Einsatz. Neben dem Joint Venture von Daimler und BMW positionieren sich weitere Automobilhersteller auf dem Markt. Bei allen Anbietern ist der Anteil elektrisch betriebener Fahrzeuge sehr hoch und weiter wachsend (Bauriedl 2020). Die Plattform WeShare von Volkswagen bietet in Berlin ausschließlich elektrisch betriebene Fahrzeuge an. Nach der dortigen Implementierung der Carsharing-Plattform im Juni 2019 planen die Betreiber eine Einführung in sieben weiteren europäischen Städten (Volkswagen AG 2020). Weitere internationale Automobilhersteller auf dem europäischen FFC-Markt sind Renault mit der Plattform Zity in Paris und Madrid sowie die PSA Group (Peugeot, Citroën, Opel, DS Automobiles, Vauxhall) mit der Plattform free2move in Paris, Madrid und Lissabon (Groupe PSA 2017). Das schwedische Automobilunternehmen Volvo betreibt die Plattform „M“ in den Städten Stockholm, Göteborg und Malmö (Volvo Car Mobility 2020). Renault ist Partner der FFC-Plattform Green Mobility, die seit 2016 Carsharing-Dienste in Kopenhagen anbietet und seitdem schrittweise nach Oslo (2017), Malmö (2018) und zukünftig nach Göteborg expandiert (Green Mobility A/S 2020).

Neben Automobilherstellern sind zunehmend als Autovermietungen bekannte Unternehmen auf dem Carsharing-Markt aktiv. Die Autovermietung Sixt kündigte beispielsweise an, mit der Plattform Sixt Share den Unterschied zwischen Autovermietung und Carsharing auflösen zu wollen (Stüber 2019), und bietet seit Anfang 2019 in Berlin, Hamburg und München auch FFC an. Damit wird deutlich, dass sich Automobilhersteller und -dienstleister in Ergänzung zu ihrem Kerngeschäft auf dem FFC-Carsharing-Markt positionieren. Ein Gegenentwurf zu diesem Geschäftsmodell der Automobilkonzerne ist die Mobilitätsplattform Mobility in der Schweiz, die 1997 als Genossenschaft gegründet wurde. Sie bietet neben stationärem Carsharing in den Städten Basel und Genf auch eine Free-Floating-Option an (Mobility Genossenschaft 2020).

Analog zur Diversifizierung des FFC-Marktes nimmt seit etwa 2015 die Zahl der MaaS-Plattformen im Bereich der Mobilitätsdienstleistungen stetig zu. Die Plattformen, die unter dem Label MaaS gefasst werden, unterscheiden sich von Anbieter zu Anbieter und von Stadt zu Stadt in der Art der Bezahlung des Services, in der Zusammensetzung der Mobilitätsdienstleistungen und hinsichtlich der beteiligten öffentlichen und privaten Unternehmen. Vorreiter in der Entwicklung und Implementierung von MaaS-Plattformen ist das finnische Unternehmen MaaS Global. Die dazugehörige App „Whim“ bietet verschiedene Bezahlungsmöglichkeiten, vom Monats- bis zum Jahrestarif. Im gebuchten Zeitraum können Kund_innen alle im Zahlungsumfang enthaltenen Transportmittel teilweise unbegrenzt, teilweise zu den normalen oder reduzierten Konditionen des jeweiligen Anbieters buchen. Außer in Helsinki wurde die Plattform in den West Midlands in der Umgebung Birmingham, in Antwerpen und in Wien etabliert (MaaS Global Oy 2020). Ein weiteres Unternehmen auf dem europäischen MaaS-Markt ist Trafi. Es startete im Sommer 2019 in Berlin mit der App „Jelbi“ in Kooperation mit den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) die erste MaaS-Plattform in Deutschland. „Jelbi“ kombiniert Mobilitätsangebote des ÖPNV mit Roller-, Bike-, Scooter-, Car- und Ridesharing (Berliner Verkehrsbetriebe 2020). Basierend auf der Zieleingabe schlägt die Plattform-App eine geeignete Route vor. Alle Leistungen können mit einem einzigen digitalen Ticket über die App bezahlt werden.

In der zusammenfassenden Betrachtung der Mobilitätsplattformen in Europa wird deutlich, dass sich die Angebote des FFC größtenteils auf die Großstädte beschränken, dass Automobilkonzerne und Autovermietungen an den meisten Plattformen beteiligt sind und durch Bereitstellung und Instandhaltung der Fahrzeugflotte deren Angebotsstruktur bestimmen. Grundsätzlich erstrecken sich die Geschäftsbereiche der Anbieter jeweils nur auf die Innenstadtbereiche. Die Stadtränder dürfen befahren, die Fahrzeuge dort aber nicht abgestellt werden.

Neben diesen grundlegenden Tendenzen kommt es zu Spezialisierungen und zur Vernetzung der verschiedenen Angebote untereinander. Diese Vernetzung erfolgt unter anderem in Form der beschriebenen MaaS-Plattformen, auf denen die jeweiligen Carsharing-Angebote nur einige von vielen Transportmöglichkeiten sind. Der deutsche FFC-Anbieter Miles ist Teil der „Jelbi“-App. ShareNow kooperiert im Rahmen der „HVV Switch“-App in Hamburg mit anderen Carsharing-Anbietern, Taxiunternehmen und dem ÖPNV. Im Bereich der MaaS-Plattformen besteht durch die Kooperationen des kommunalen ÖPNV mit privaten Mobilitätsdienstleistern das Risiko, dass öffentliche Anbieter bestimmte Dienstleistungen an private auslagern und damit ihren Versorgungsauftrag vernachlässigen, zum Beispiel indem sie die Mobilitätsversorgung in peripheren Bereichen „Ridepooling“-Unternehmen wie Moia (VW) überlassen.

Wie oben beschrieben, sind Plattformen wie ShareNow momentan in mehreren europäischen Städten mit denselben Dienstleistungen vertreten. WeShare bewegt sich in eine ähnliche Richtung, indem das Unternehmen in weitere Städte expandieren will. Damit wird ein standardisiertes Geschäftsmodell in Städten mit unterschiedlicher lokaler Struktur implementiert, ohne auf vielfältige Gegebenheiten und Bedarfe eingehen zu können. Ein Grund dafür kann die Bindung von Kund_innen sein, die Carsharing in unterschiedlichen Städten nutzen. Das einheitliche Design schafft einen Wiedererkennungswert auch an anderen Standorten.

Sektorale Plattformen sind auf zweierlei Weise mit anderen sektoralen oder intermediären Plattformen vernetzt (vgl. Abb. 1): zum einen über die oben beschriebene Bündelung in MaaS-Apps. Zum anderen greifen die Plattformen zu großen Teilen auf dieselben intermediären Plattformen wie Google Maps oder PayPal zurück. Stehlin, Hodson und McMeekin beschreiben Plattformen im Unterschied zu materiellen Infrastrukturen der Vermittlung von Gütern und Dienstleistungen als eher fragil (Stehlin et al. 2020: 14). Dennoch folgen Automobilhersteller und andere Mobilitätsdienstleister dieser Entwicklung, um eine autogerechte Stadtentwicklung auch in Zeiten der Plattformisierung fortführen zu können oder um ihre dominante Stellung in den neuen Märkten der Mobilitätsdienstleistungen zu wahren.

4. Probleme des Zugangs zu Smart-Mobility-Angeboten

Die Debatte um den aufkommenden Plattform-Urbanismus orientiert sich oftmals ausschließlich an den damit einhergehenden technischen Möglichkeiten und Zusammenhängen (Lee et al. 2020; Stehlin et al. 2020). Dies zeigt sich auch anhand des Mobilitätssektors und der damit verknüpften Angebote und Entwicklungen im Bereich Smart Mobility. Das hohe

Tempo der technologischen Entwicklung (insbesondere bei Sensortechnik, Datengeschwindigkeit, Speicherkapazitäten und Konnektivität) und die Notwendigkeit, infolge der Klimakrise neue Formen urbaner Mobilität zu entwickeln, geht in den meisten Städten mit einer stark technologieoptimistischen Verkehrspolitik einher. Die Mobilitätsdebatte ist in großen Teilen von Aussagen zu den positiven Potenzialen technologischer Innovationen geprägt (Liyanage et al. 2019) und verweist auf Studien zur Effizienzsteigerung durch digitale Technologien, die zu einem nachhaltigeren Umgang mit begrenzt verfügbaren Ressourcen verhelfen soll (Rid et al. 2018). Im Vergleich zu den versprochenen großen Effekten einer ökologischen Transformation (Ressourceneinsparung) werden die notwendigen sozialen Transformationen (gerechter Ressourcenzugang) vernachlässigt.

Zudem wird der Einfluss neuer Mobilitätsangebote vor dem Hintergrund einer potenziellen gesellschaftlichen Abkehr von individueller Automobilität diskutiert (Groth 2019c; Kent/Dowling 2013). Wir folgen in diesem Aufsatz der von Sheller und Urry (2006) ausgerufenen „Mobilitätswende“ in den Sozialwissenschaften. Diese hat nicht nur zu einem neuen Verständnis von Verkehrsströmen (konventionell wie virtuell) geführt, sondern darüber hinaus die Mobilitätsforschung für qualitative Zugänge und interpretative Ansätze geöffnet. Mobilitätskontexte werden nun intensiver als Orte der Aushandlung sozialer Verhältnisse und Konflikte untersucht; damit ist die Voraussetzung für eine theoretische Auseinandersetzung mit den Spannungsfeldern urbaner Mobilität geschaffen.

Im Folgenden setzen wir im Anschluss an diesen Perspektivwechsel die im vorausgegangenen Abschnitt beschriebenen diversifizierten technologischen Entwicklungen in Bezug zu realer und potenzieller sozialer Ausgrenzung und fragen, wie sich Formen der Ausgrenzung konzeptionell fassen lassen und welche Konfliktlinien dabei in Erscheinung treten. Unser Argument fokussieren wir auf Konzepte, die am Schnittpunkt zwischen Mobilität und sozialer Ausgrenzung in europäischen Städten verortet werden können. Konzepte mit Blick auf Potenziale neuer Technologien (Kenyon et al. 2002) oder die Bedeutung von Smart Mobility für die Konnektivität ländlicher Räume (Velaga et al. 2012) können an dieser Stelle nicht im Detail diskutiert werden. Auch Studien zu Smart Mobility in den USA, die zum Beispiel Einstellungsmuster zu neuen emissionsfreien Carsharing-Fahrzeugen (Shaheen et al. 2020) untersuchen, haben wir nicht mit einbezogen, da sich Mobilitätsnachfrage und -kultur sehr von der Dynamik in europäischen Großstädten unterscheiden.

Mobilitätsinfrastrukturen sind ein Ergebnis gesellschaftlicher Auseinandersetzungen in der Vergangenheit, und sie bestimmen die Möglichkeiten der Mobilitätsteilhabe in Gegenwart und Zukunft. Church et al. (2000: 198 ff.) fassen Formen der Ausgrenzung basierend auf verschiedenen Charakteristika des Mobilitätssektors zusammen und bieten damit einen konzeptionellen Rahmen für den Zusammenhang zwischen sozialer Ausgrenzung und Mobilität:

1. physische Ausgrenzung: zum Beispiel durch das Design des Fahrzeugs;
2. geographische Ausgrenzung: etwa durch die Wohnlage im suburbanen oder ländlich-peripheren Raum und die Zerschneidung der Stadt durch Schnellstraßen;

3. Ausgrenzung von zentralen Einrichtungen: So kann etwa der Zugang zu Schulen oder Gesundheitseinrichtungen durch große Entfernungen zu diesen erschwert werden;
4. ökonomische Ausgrenzung: zum Beispiel durch hohe fixe und/oder flexible Mobilitätskosten;
5. zeitbasierte Ausgrenzung: etwa der Zeitmangel für Mobilität (*time poverty*) verursacht durch die Doppelbelastung von Lohn- und Care-Arbeit;
6. Ausgrenzung durch Angst: zum Beispiel bei Sicherheitsbedenken und/oder Gewalterfahrungen im Zusammenhang mit spezifischen Transportmitteln oder -wegen;
7. räumliche Ausgrenzung: zum Beispiel durch Gated Communities.

Den einzelnen Ausgrenzungsaspekten kommt je nach gesellschaftlichem Kontext und sozioökonomischer Positionierung der jeweiligen Person oder Personengruppe verschieden große Bedeutung zu. Außerdem können sich diese Ausgrenzungserfahrungen und -praktiken überlagern und dadurch für spezifische Situationen, Tageszeiten oder Räume potenzieren. Auch wenn die Ausführungen von Church et al. (2000) schon vor zwei Jahrzehnten veröffentlicht worden sind, bleiben die damit verbundenen Forderungen einer Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs und einer lokal spezifischen und qualitativ informierten Behandlung der Probleme mobilitätsbezogener Ausgrenzung auch heute relevant (vgl. ebd.: 203 f.).

Aufbauend auf der konzeptionellen Rahmung von Church et al. (2000) hat Karen Lucas (2012) zur Beschreibung des Zusammenhangs von sozialer Ausgrenzung und Mobilität den Begriff der „transport poverty“ (ebd.: 107) geprägt. Laut Lucas überlagern sich entlang der Ausgrenzungsdimensionen verschiedene Formen mobilitätsbezogener Benachteiligung (z. B. der Mangel an Information über Mobilitätsmöglichkeiten oder hohe Transportkosten) mit Aspekten sozialer Benachteiligung (z. B. geringes Einkommen oder mobilitätsbeeinträchtigender Gesundheitszustand) (ebd.). Die Mobilitätseinschränkung kann wiederum mangelnde Zugänge zu politischen Beteiligungsprozessen, sozialen Netzwerken oder beruflichen Entwicklungsmöglichkeiten zur Folge haben und damit zu sozialer Ausgrenzung führen. Lucas betont somit den Anspruch an digitale Mobilitätsplattformen und neue Mobilitätsangebote, das Problem der „transport poverty“ zu berücksichtigen (ebd.: 108). Die Frage ist, ob und inwieweit FFC- und MaaS-Angebote zur Abschwächung der genannten Ausgrenzungen dienen können.

Sören Groth (2019a) beschreibt eine Veränderung, Verschärfung und Reproduktion der Formen mobilitätsbezogener sozialer Ausgrenzung infolge zunehmender Digitalisierung am Konzept des *multimodal divide*. Er argumentiert, dass den Personen, die von *transport poverty* betroffen sind, neben den oben beschriebenen gesellschaftlichen Teilhabemöglichkeiten auch die „digitalen Möglichkeiten zur Ausübung eines multimodalen Verhaltens auf der Basis vernetzter Mobilitätsdienstleistungen“ fehlen (ebd.: 25). Das Konzept ist im Anschluss an den Begriff *digital divide* zu verstehen, der die Spaltung der Gesellschaft entlang der kognitiven, finanziellen und technologischen Möglichkeiten zur digitalen Teilhabe beschreibt. Groth nennt das Beispiel der infrastrukturellen Unterversorgung ländlicher Regionen (z. B. mit

Breitband-Internetzugang), die die gesellschaftliche Teilhabe an einer digitalen Transformation der dort lebenden Bevölkerung einschränkt (Groth 2019b: 61). Auf individueller Ebene benennt er drei spezifische Formen, in denen sich diese Ausgrenzung im Sinne eines *multimodal divide* manifestiert:

1. Die Teilhabe an vernetzten Mobilitätsdienstleistungen ist voraussetzungsvoll. Neben dem Besitz eines Smartphones sind auch Zugang zu und Kenntnis von Ressourcen wie der Nutzung einer Kreditkarte oder der Verfügung über ein Bankkonto sowie eine Meldeadresse Bedingung. Diese Wissensbestände und materiellen wie institutionellen Zugänge sind gesellschaftlich sehr ungleich verteilt. Die Wissensbestände im Umgang mit digitalen Technologien weisen außerdem eine deutliche Generationenkluft auf.
2. Plattformbasierte Mobilitätsdienstleistungen sind auf eine technik- und digitalisierungsaffine, erwerbstätige Personengruppe ausgerichtet. Kate Pangbourne et al. (2020: 44) beschreiben diese als „urbane Elite, die es sich leisten kann“.
3. Die Teilhabe an den beschriebenen Plattformen bedarf einer bereitwilligen Freigabe von persönlichen Daten bei der Registrierung und gewährt dem Betreiber der intermediären Plattform damit – im Rahmen mehr oder weniger weitreichender Regulierungen – den personalisierten Zugriff auf Bewegungsdaten mittels permanenter Ortung in der jeweiligen Anwendung.

Datensouveränität ist ein nicht zu unterschätzender Ausgrenzungsaspekt im Plattform-Urbanismus. Nutzer_innen der Angebote sind nicht nur Konsument_innen einer Mobilitätsdienstleistung, sondern auch Produzent_innen von Bewegungsdaten, die zur Optimierung der Plattformdienste verwendet werden. Sie sind gezwungen, sich auf den gouvernementalen Modus der Plattformbetreiber einzulassen (Stehlin et al. 2020). Auf diese Weise werden kategorisch jene Menschen von der Nutzung der Angebote ausgeschlossen, die sich aus politischen, technologiekritischen oder sonstigen Gründen diesem Zugriff verweigern.

5. Genderbezogene Kluft der Smart-Mobility-Praxis

Mobilität ist nicht geschlechtsneutral, da Geschlechterverhältnisse und Mobilitätsstrukturen auf tiefgreifende und oft subtile Weise miteinander verbunden sind. Mobilität als gesellschaftliche und räumliche Praxis und insbesondere die Kultur der Automobilität in Industrieländern sind über Jahrzehnte vergeschlechtlicht (Uteng/Cresswell 2008) und rassifiziert (Sheller 2015) durch Repräsentationen, Bedeutungen und Praktiken. Diese Feststellung gilt auch für Smart Mobility. Die Idee von Smart Mobility ist eng verknüpft mit dem Versprechen effizienter genutzter Fahrzeuge und einem optimierten Verkehrsstrom. Damit lässt sich auch die Idee einer „autogerechten Stadt“ fortsetzen, die die gegenwärtige europäische Stadt seit den 1960er Jahren geprägt und zu sozial segregierten Städten und vergeschlechtlichter Mobilität geführt hat. Reproduzieren Carsharing und Mobilitätsplattformen diese Ungleichheitsstrukturen und führen auf diese Weise zu einem *gendered platform urbanism*?

Die vorliegenden Analysen zur Carsharing-Nutzung (die sich entweder auf die Zahl der Registrierungen auf den Mobilitätsplattformen oder auf Ausleihvorgänge beziehen) zeigen deutlich, dass soziodemografische Variablen hier eine wichtige Rolle spielen. Schlüsselvariablen sind in den meisten Studien Geschlecht, Alter, Einkommen und Bildungsstatus. In allen Studien verfügen die Nutzer_innen von Carsharing über einen hohen Ausbildungsgrad und ein überdurchschnittliches Einkommen, und sie leben häufig allein. Die Nutzer_innen von stationärem Carsharing sind durchschnittlich älter als die Nutzer_innen von FFC. Frühe Studien aus den USA (insbesondere aus San Francisco um 2005) zeigen einen auffällig höheren Anteil von Frauen als Hauptnutzer_innen, was mit der Bedeutung des Autobesitzes als maskulinem Statussymbol erklärt wird (Hildebrand/Sheller 2018). In chinesischen Städten nutzen eher Männer und ältere Menschen Carsharing; Nutzungsmotive sind vor allem Einkaufs- und Freizeitfahrten.

Studien zu europäischen Städten zeigen wiederum ein anderes Bild: Hier sind eindeutig Männer die Hauptnutzer_innen und die Nutzung wird stärker von den Kosten und dem Zugang zu Parkplätzen motiviert als vom Wegezweck (Alonso-Almeida 2019: 38). Quantitative Studien für verschiedene deutsche Großstädte zeigen, dass FFC-Nutzer_innen bis zu 80 Prozent männlich, überdurchschnittlich gut gebildet und vollzeitberufstätig sind (Giesel/Nobis 2016). Zu vielen Nutzungsaspekten, die für Aussagen zur sozialräumlichen Privilegierung oder Exklusion relevant wären, liegen allerdings keine Daten vor. Etwa, welche Bedingungen gegebenenfalls gegen die Registrierung auf einer Mobilitätsplattform sprechen oder ob es signifikante räumliche Schwerpunkte der Wohnorte der Nutzer_innen gibt (Innenstadt, Stadtrand oder Umland, in größerer oder geringerer Entfernung vom Nutzungsort).

Feministische Mobilitätsforschung untersucht seit den 1970er Jahren Ausschlussfaktoren von Mobilität – also eher Immobilität. Im Vordergrund des Forschungsinteresses steht dabei der Aspekt sozialer Ermächtigung durch Mobilität, nicht etwa beschleunigte oder effizientere Distanzüberwindung. Mobilität stellt eine Möglichkeit dar, das Haus zu verlassen und in die Öffentlichkeit zu treten; die Einschränkung von Mobilität ist immer auch eine Beschränkung sozialer und gegebenenfalls ökonomischer Teilhabe. Zentral war und ist die Frage, wie die Mobilität(-smöglichkeit) Geschlechterverhältnisse und Geschlechtsidentität prägt und wie dies in patriarchale Machtverhältnisse eingebettet ist (Hanson 2010: 8).

Fast alle vorliegenden Mobilitätsstudien betrachten Geschlechterverhältnisse aus einer differenztheoretischen Perspektive. Darin werden immer wieder vier Ungleichheitsstrukturen als entscheidend für vergeschlechtlichte Mobilitätsformen hervorgehoben:

1. Geschlechtliche Arbeitsteilung, die durch einen höheren Frauenanteil in der Teilzeitarbeit und im Niedriglohnsektor mehr Kurzstreckenmobilität von Frauen zur Folge hat. Zudem führt die stärkere Belastung mit unbezahlter Sorgearbeit zu einem höheren Frauenanteil bei der Versorgungsmobilität, die mit komplexen Wegeketten und mehr multimodaler Mobilität von Frauen verbunden ist. Mehrheitlich in Vollzeit lohnarbeitende Männer verfolgen größtenteils Start/Ziel-Wege zu Hauptverkehrszeiten mit längeren Wegstrecken (Uteng 2011);

2. sexistische Belästigungen gegenüber Frauen, die ein besonderes tageszeitspezifisches Sicherheitsbedürfnis von Frauen im öffentlichen Raum und die Vermeidung von als gefährdend empfundenen Mobilitätsformen zur Folge haben;[5]
3. vergeschlechtlichter Status von Verkehrsmitteln, der Automobilität mit männlicher Freiheit, Unabhängigkeit und Schutz der Familie assoziiert und große, schnelle Autos eher mit Männlichkeit und kleine, praktische Autos eher mit Weiblichkeit konnotiert;
4. geschlechtliche Einkommensunterschiede, die die hohen Anschaffungskosten von Privatfahrzeugen eher für Männer ermöglichen und Frauen eher auf den öffentlichen Transport oder nicht-motorisierte Mobilität angewiesen machen, die keine fixen Kosten verursachen, aber höhere flexible Kosten erzeugen.

Diese Faktoren verstärken sich gegenseitig. Die eingeschränkte Verkehrsmittelwahl von Frauen hat zum Beispiel einen höheren Zeitaufwand durch langsamere Verkehrsmittel zur Folge (*transport poverty*).

Neben dem Fokus auf Mobilitätsbarrieren hat sich die feministische Forschung seit den 1990er Jahren mit der Hierarchisierung von Mobilitätsformen beschäftigt. Dem automobilen Subjekt wird in der Positionierung mobiler Subjekte in der Stadtplanung und der stadtpolitischen Debatte seit Jahrzehnten der höchste Status eingeräumt. Es steht in Konkurrenz zu Fußgänger_innen, Benutzer_innen des öffentlichen Verkehrs, Radfahrer_innen und motorisierten Mikromobilist_innen, denen damit eine von der dominanten sozialen Norm abweichende und im Straßenraum störende Position zugewiesen wird. Abzulesen ist dieses Verhältnis auch in der Prioritätensetzung der Raumplanung bei der Gestaltung des öffentlichen Raums und der kommunalen Budgets für Fuß- und Radwege im Vergleich zur Subventionierung von Straßen- und Parkraum für Pkw. Durch Carsharing wird es vielen Menschen möglich, den Status eines automobilen Subjekts zu erlangen, da die hohen Anschaffungskosten entfallen und die Verfügbarkeit von Autos erhöht wird. Gleichzeitig schränkt dieses zusätzliche Automobilangebot den Nutzungsraum für nicht-motorisierte Mobilität ein.

Obwohl Smart-Mobility-Plattformen noch ein relativ junges Phänomen sind, liegen hierzu schon einige Arbeiten aus Perspektive der Geschlechterforschung vor (vgl. den Sammelband *Gendering Smart Mobilities* von Uteng et al. 2019). Die Beiträge befassen sich vor allem mit der Implementierung von Geschlechtergerechtigkeit in der Mobilitätsforschung und Planungspraxis. Zudem kritisieren sie die binären Geschlechterkategorien („männlich“/„weiblich“) der meisten Mobilitätsstudien, da diese fast ausschließlich auf quantitativen Erhebungen basieren und sich Aussagen zu normativen Setzungen von Smart-Mobility-Dienstleistungen sowie eine Privilegierung von männlich konnotierten Mobilitätsformen nicht differenziert verifizieren lassen.

In ihrem Literaturreview zur Smart-Mobility-Forschung fragt Yamini Singh: „Is smart mobility also gender-smart?“ (2019), und kommt zu dem Schluss, dass es zu einer positiven Antwort wenig Anlass gebe und dies auch gar nicht die Intention von Smart-Mobility-Angeboten sei. Zum Geschäftsmodell von Smart-Mobility-Plattformen gehört, wie bereits ausgeführt,

das Abschöpfen von Bewegungsprofilen der Nutzer_innen, auf die weitere Angebote abgestimmt werden. Damit tritt ein sich selbst verstärkender Prozess ein, der allein spezifische soziale Gruppen und urbane Identitäten sowie deren Mobilitätsbedürfnisse anspricht. Solange die Bewegungsmuster etwa von Sorgearbeiter_innen unsichtbar bleiben und Carsharing nach bewährtem Muster angeboten wird, verstärkt sich der *gendered digital gap* (Strüver/Bauriedl 2020; Alonso-Almeida 2019: 38).

Das Ideal einer ‚Mobilität für alle‘ und die formulierte Aufmerksamkeit für diverse urbane Identitäten und Lebensqualitäten in Smart-Mobility-Kampagnen erscheinen eher als Dekoration und als weiche Faktoren der technologischen Fixierung auf Konnektivität und Automatisierung (Balkmar/Mellström 2018). In Imagekampagnen von Carsharing-Anbietern werden Frauen, Kinder und ältere Menschen auf den Passagiersitz verbannt, falls sie überhaupt an Bord genommen werden.

Weder FFC- noch MaaS-Plattformen sind für die Verkettung von Wegen zum Arbeitsplatz, Arztbesuch, Schule, Kindergarten, Einkauf und anderen Zielen eingerichtet. Gleichzeitig erhält mit der Priorisierung von Smart-Mobility-Plattformen der öffentliche Nahverkehr Konkurrenz, und so wird gegebenenfalls der Ausbau dieses Mobilitätsangebots gebremst, das aktuell stärker von Frauen und Menschen mit geringeren Einkommen genutzt wird.

6. Schlussfolgerungen

In unserer Analyse zur sozialen und räumlichen Differenzproduktion durch Plattformen und digitalisierte Mobilitätsdienstleistungen, die mittlerweile in fast allen Großstädten Europas und in besonderem Umfang in deutschen Städten angeboten werden, ist eine Plattformisierung der Stadtentwicklung deutlich geworden. Diese Plattformisierung resultiert aus dem Zusammenwirken soziotechnischer und politisch-ökonomischer Transformationen, die zu einer wachsenden Gestaltungsmacht von Automobil- und IT-Konzernen in Städten geführt hat. Aus unserer Sicht lassen sich fünf zentrale Prozesse des *platform urbanism* identifizieren, die eine sehr spezifische Wahrnehmung von Städten und bestimmte Vorstellungen von Stadtzukunft vonseiten der Plattformbetreiber und Smart-City-Protagonist_innen offenlegen:

„Stadt ohne Ränder“:

Selektive Raumwahrnehmung von Plattformunternehmen

Smart-Mobility-Dienstleistungen sind nicht nur selektiv auf supervernetzte Menschen ausgerichtet, sie sind auch räumlich selektiv. Die Angebote sind auf Innenstadtquartiere in Städten mit über 300.000 Einwohner_innen beschränkt. Diese räumliche Konzentration ist nicht durch fehlende Netzkapazitäten oder unzureichende Verkehrsinfrastruktur im suburbanen Raum begründet, sondern allein durch die ökonomische Logik der privaten Mobilitätsanbieter: In den Zentren von Großstädten finden sie die favorisierten Kund_innen beziehungsweise Datenproduzent_innen und die gewünschte Aufmerksamkeit für ihre Produkte (Alonso-Almeida 2019; Bauriedl 2020). Das heißt: Carsharing verfolgt nicht primär das Ziel, Lösungen für sozial-räumliche Ungleichheiten und Mobilitätsdefizite zu bieten.

Carsharing könnte ein alternatives Transportmittel bieten – als ergänzendes Mobilitätssystem, das in Stadtteilen eingesetzt wird, in denen der öffentliche Transport nicht zuverlässig, effizient oder erreichbar ist. Die kurzen Wege des innerstädtischen Verkehrs können am umweltgerechtesten, sichersten und gesündesten über ÖPNV und nicht-motorisierte Mobilität bewältigt werden. Die MaaS-Angebote haben durch die Kombination mit dem öffentlichen Transport zwar eine größere Reichweite, lassen aber komplexe Wegeketten von Lohn- und Sorgearbeit schwer realisieren. Die Angebote sind auf räumlich-lineare Mobilitätsbedarfe mit Start- und Zielpunkten ausgerichtet und somit auch geschlechtlich selektiv. Die Mobilitätsmuster insbesondere von vielen Frauen, die Lohn- und Sorgearbeit kombinieren oder von den suburbanen Siedlungsräumen mit fehlendem Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr ins Zentrum gelangen wollen, werden nicht bedient. Durch diese räumliche Struktur der Reichweite und Streckenberechnung für Einfachziele wird eine vergeschlechtlichte Segregation verstärkt.

„Stadt als Folie“:

Standardisierung der Stadtzukunft durch Mobilitätsplattformen

Die Plattformisierung von städtischer Mobilität ist aus zwei Gründen immer mit Standardisierungseffekten verbunden: Erstens beruht die Logik von intermediären Plattformen auf Kommunikations- und Vernetzungsstandards und standardisierten Schnittstellen, und zweitens werden die Mobilitätsangebote der sektoralen Plattformbetreiber von den gleichen Akteuren weitergetragen, die auch schon die Stadtentwicklung der vergangenen Jahrzehnte dominiert haben – autoaffine Stadtplaner_innen und Automobilkonzerne. Diese gehen davon aus, dass die Stadtgesellschaften der Gegenwart noch die gleichen Anforderungen an eine urbane Mobilität stellen wie in den Anfängen der autogerechten Stadt der 1960er Jahre. Diese Standardangebote treffen auf eine stark diversifizierte Gesellschaft, deren Ansprüche an Urbanität, soziale Dichte, Stadtkultur und Zugänglichkeit des öffentlichen Raums sich stark gewandelt haben. Die europäischen Smart Cities bleiben jedoch mit der Präferenz für Carsharing, Ridepooling und perspektivisch mit dem vollautomatisierten Fahren auf dem Pfad der ‚autogerechten Stadt‘ und schaffen eine räumliche Fixierung von digitalen Mobilitätsinfrastrukturen (Sensoren für Parkraummanagement und autonomes Fahren).

„Stadt als Ort ohne Eigenschaften“:

Universalisierung der Plattformdienstleistungen

In den meisten europäischen Städten agieren dieselben Betreiber von Mobilitätsplattformen. Sie verfolgen für alle Standorte der angebotenen Plattformdienstleistungen dieselben Vorstellungen von Stadtzukunft und Stadtgestaltung und bieten entsprechende Universallösungen für alle Mobilitätsanforderungen an, ohne lokal gewachsene Strukturen und Bedarfe zu berücksichtigen. Diese Ausblendung urbaner Diversität folgt der unternehmerischen Logik, durch Angebote, die schon aus anderen Städten bekannt sind, eine Nachfrage zu generieren (vgl. die Verbreitung von Scootern). Aufgrund der in Abschnitt 3 beschriebenen konstanten Ausweitung der

Dienstleistungen internationaler Mobilitätsplattformen ist davon auszugehen, dass sich die Tendenz der Universalisierung verstärken wird.

Wettbewerbsorientierte Stadtregierungen haben eher ihre Platzierung auf internationalen Smart-City-Rankings im Blick als lokale Probleme der Mobilitätsversorgung und lokalspezifische Sicherheitsdefizite. Mobilitätsplattformen und Apps werden nicht politisch gefördert und subventioniert, um diverse und heterogene Mobilitätsinteressen gestaltbar zu machen und zu bedienen, sondern um globalisierten Digitalisierungs- und Mobilitätsvorstellungen zu folgen. Paradoxerweise wachsen das Carsharing-Angebot und damit der Einfluss der Plattformen auf urbane Mobilität genau an den Orten, wo es hervorragende öffentliche Verkehrsmittel und gute Radfahrmöglichkeiten gibt und oft schon andere Carsharing-Angebote zu finden sind.

„Stadt(-gesellschaft) ohne Vielfalt“:

Normierung von urbanen Identitäten durch Plattformen

Plattformen sind keine sozial neutralen Mobilitätsermöglicher. Die verwendeten Algorithmen implizieren Normen und Werte, und das Angebot adressiert bewusst spezifische Bevölkerungsgruppen. Mobilitätsbedarfe von Sorgeleistenden werden durch Smart-Mobility-Dienstleistungen nicht explizit bedient. Weder die angebotenen Fahrzeuge noch die offerierten Dienstleistungen sind darauf ausgerichtet, verschiedene Ziele und Zwischenaufenthalte in einem Leihvorgang zu kombinieren und dabei Menschen mit speziellen Bedarfen oder Dinge im größeren Umfang zu transportieren. Diese für Sorgeleistende übliche Praxis erscheint als nicht-normales Mobilitätsverhalten für Plattformbetreiber und wird dem öffentlichen Nahverkehr überlassen.

„Stadt als Utopie“:

Reproduktion der Zukunftsvisionen der Moderne

In den (vielfach visualisierten) Visionen der Smart City zeigen sich Ideen der Moderne mit digitaler Konnektivität zwischen Menschen und ‚smarter‘ Infrastruktur im städtischen Raum – einschließlich seiner vergeschlechtlichten Formation. In der damit verbundenen Materialisierung wird das Automobil zur Hülle eines Multimediarums. Smart-City-Lobbyist_innen betrachten dabei FFC nur als Zwischenstufe zum selbstfahrenden, fahrerlosen Automobil beziehungsweise zum autonomen Fahren. Das ‚Verhalten‘ des Autos soll zukünftig vollständig von Algorithmen und mit Künstlicher Intelligenz erlernten Erfahrungswerten bestimmt sein und nicht die individuellen Gefühle und Bedürfnisse der Mitfahrenden nach Sicherheit, Wohlbefinden oder Geschwindigkeit berücksichtigen. Werden die Standardisierungen und Normierungen der aktuell installierten Plattformen weitergeführt, wird diese Mobilitätszukunft den aktuellen (*generational and gendered*) *digital divide* verstärken.

Mit unserem Befund, dass Smart-Mobility-Plattformen soziale Ungleichheit in Städten eher verschärfen als ausgleichen, befinden wir uns in guter Gesellschaft. Kritische Stadtforscher_innen üben seit einigen Jahren eine fundamentale Kritik an einer algorithmenbasierten und durch IT-Konzerne geprägten

Stadtentwicklung. Dies ist jedoch nicht per se digitalisierungsfeindlich oder technikdystopisch. Die Autor_innen kritisieren die Priorisierung einer technologischen Transformation ohne explizite Strategien für eine sozial gerechte Transformation und betonen die emanzipatorischen Potenziale in digitalen Raumpraktiken. Rob Kitchin (2018: 2) folgert aus seiner Kritik des *smart urbanism*, dass es notwendig sei, sich Smart Cities neu vorzustellen, neu zu rahmen und neu zu gestalten („reimagine, reframe and remake smart cities“), um Urbanisierung mit Fairness, Gerechtigkeit, Ethik und Demokratie verbinden zu können. Mark Graham (2020: 3) führt diesen Ansatz mit einer praktischen Anleitung für einen *platform urbanism* unter den Stichworten „regulate, replicate, resist“ weiter. Er schlägt vor, Plattformen lokal reguliert einzubetten. Nur so könnten Datensouveränität und eine Kontrolle über die Nutzungsgebühren der Dienstleistungen erlangt werden. Eine demokratische Gestaltungsmacht über räumlich und sozial selektive Informationen der Plattformen ist nur über Open-Source-basierte Plattformen zu gewährleisten, die durch kommunale Kooperation und Schwarmintelligenz (weiter-)entwickelt werden.

Eine nachhaltige digitale Transformation sollte einem Gemeinwohlideal folgen, das von den Bedürfnissen und Fähigkeiten der Bewohner_innen der Stadt ausgeht und erst danach die verfügbaren Technologien sucht (WBGU 2019: 1). Sie müsste gekennzeichnet sein durch eine Stärkung zivilgesellschaftlicher Partizipation an Stadtgestaltungsprozessen und eine Minimierung digitaler Segregation (*digital divide*) innerhalb der Städte und der Stadt-Land-Beziehungen sowie zwischen Gruppen unterschiedlicher Generationen, Geschlechter, Einkommensverhältnisse und Herkunft.

Für das Beispiel geschlechtergerechter Smart-Mobility-Dienstleistungen könnte eine nachhaltige Transformation alternativ auch auf Suffizienz anstatt Ressourceneffizienz und Optimierung basieren: Technologien einer digitalen Konnektivität können genauso gut dazu genutzt werden, motorisierten Verkehr aus der Stadt zu halten und Fußverkehr sowie kostenfreien öffentlichen Transport zu befördern, um den Straßenraum als gesunden, sicheren und gemeinschaftlich geteilten öffentlichen Raum nutzen zu können. Aufgrund der aktuellen Krisen infolge der Coronapandemie und des Klimawandels ist schwer absehbar, in welcher Geschwindigkeit sich ein plattformvermitteltes Carsharing ausbreitet oder gar vom vollautomatisierten Fahren überholt wird. Die politischen Entscheidungen für oder gegen eine Subventionierung der Automobilwirtschaft, für oder gegen einen deregulierten Plattformkapitalismus und für oder gegen einen vergrößerten *digital divide* werden gegenwärtig getroffen und damit die Potenziale von Mobilität und urbaner Transformation festgelegt.

Dieser Artikel wurde durch die Universität Graz im Elisabeth-List-Fellowship „Geschlechtergerechtigkeit und Smart Cities“ gefördert.

Endnoten

- [1] Die oft synonym verwendeten Begriffe Mobilität, Transport und Verkehr implizieren unterschiedliche sozialräumliche Komplexität. Transport und Verkehr bezeichnen die Bewegung von Menschen in einem instrumentellen Verständnis (Messung von Zeit, Distanz, Kosten). In der kritischen Stadtforschung wird seit dem *cultural turn* um die Jahrtausendwende der Begriff Alltagsmobilität verwendet, um die neue Einbettung des Themas in soziale und kulturelle Mobilitätsgeographien zu signalisieren (Law 1999). In diesem Beitrag verwenden wir „Mobilität“ explizit für (analoge) Alltagsmobilität mit Wegezwecken für Arbeit, Freizeit, Geselligkeit und Versorgung (und explizit nicht als Bezeichnung für virtuelle Mobilität, soziale Mobilität oder Migration).
- [2] Dieser Text wurde geschrieben, während kurzzeitig die Produktionsbänder deutscher Automobilkonzerne stillstanden, der städtische Verkehr aufgrund von Kurzarbeit, Homeoffice sowie phasenweise geschlossener Gastronomiebetriebe und Kultureinrichtungen stark reduziert war und hygienebedingt plattformvermittelte Mobilitätsdienstleistungen kaum nachgefragt waren – also in einer Phase ungeplanter Alternativen zur motorisierten Massenmobilität und gleichzeitig einer Phase verstärkter Wahrnehmung von vergeschlechtlichter Arbeitsteilung und unbezahlter häuslicher Sorgearbeit. Wir sehen zwar wie viele andere kritische Stadtforscher_innen die Ermöglichung von alternativen Strukturen in Krisenzeiten, es ist jedoch keine Abkehr von einer autogerechten Stadt zu erkennen. Wir halten daher unsere Argumentation für europäische Städte auch in der Post-Pandemie-Phase für relevant.
- [3] Vgl. das Forschungsprojekt „Geschlechtergerechte Stadtentwicklung in Smart City Kontexten“ im Elisabeth-List-Fellowship-Programm der Universität Graz (2020/21) von Anke Strüver, Sybille Bauriedl, Henk Wiechers, Yannick Ecker und Marcella Rowek (<https://fellowship-geschlechterforschung.uni-graz.at/de/projekte/smart-city>).
- [4] Intermediäre Plattformen vermitteln digitale Inhalte und stellen keine eigenen Produkte oder Dienstleistungen bereit. Darunter fallen Suchmaschinen (z. B. Google, Yahoo), soziale Netzwerke (z. B. Facebook), App-Plattformen (z. B. Apple App Store), User-generated-content-Plattformen (z. B. Instagram) oder Verkaufsplattformen (z. B. eBay).
- [5] Dies gilt auch für Nicht-Weiße, Transgender und Menschen, die sich mit nicht-normativen Sexualitäten identifizieren und sich vor Aggressionserfahrungen im öffentlichen Raum schützen.

Autor_innen

Sybille Bauriedl ist Geographin mit den Arbeitsschwerpunkten Klimagerechtigkeit, digitale Transformation, Energiewende, Politische Ökologie, feministische Geographie und postkoloniale Geographie.

sybille.bauriedl@uni-flensburg.de

Henk Wiechers ist Stadtgeograph. Seine Arbeitsschwerpunkte sind Wohnungslosigkeit, Digitalisierung und qualitative Forschungsmethoden.

henk.wiechers@uni-flensburg.de

Literatur

- Alonso-Almeida, María del Mar (2019): Carsharing. Another gender issue? Drivers of carsharing usage among women and relationship to perceived value. In: *Travel Behaviour and Society* 17, 36-45.
- Balkmar, Dag / Mellström, Ulf (2018): Masculinity and autonomous vehicles. A degendered and resegregated future system of automobility. In: *Transfers. Interdisciplinary Journal of Mobility Studies* 8/1, 44-63.
- Barns, Sarah (2019): Negotiating the platform pivot. From participatory digital ecosystems to infrastructures of everyday life. In: *Geography Compass* 13/9, 1-13.

- Barns, Sarah (2020): Platform urbanism. Negotiating platform ecosystems in connected cities. Singapore: Springer Nature.
- Bauriedl, Sybille (2020): Luxusmodelle für den Klimaschutz? E-Carsharing in Großstädten als Experimentierfeld der Automobil- und Digitalwirtschaft. In: Achim Brunnengräber / Tobias Haas (Hg.): Baustelle Elektromobilität. Sozialwissenschaftliche Perspektiven auf die Transformation der (Auto-)Mobilität. Bielefeld: transcript, 161-180.
- Bauriedl, Sybille / Strüver, Anke (Hg.) (2018): Smart City. Kritische Perspektiven auf die Digitalisierung in Städten. Bielefeld: transcript.
- Berliner Verkehrsbetriebe (2020): Die Jelbi-Mobilitätspartner. <https://www.jelbi.de/mobilitaetspartner> (letzter Zugriff am 14.5.2020).
- Bosler, Micha / Jud, Christopher / Herzwurm, Georg (2017): Connected-car-services. Eine Klassifikation der Plattformen für das vernetzte Automobil. In: HMD Praxis der Wirtschaftsinformatik 54/6, 1005-1020.
- Church, Andrew / Frost, Martin / Sullivan, Katie (2000): Transport and social exclusion in London. In: Transport Policy 7, 195-205.
- Daum, Timo (2018): Das Auto im digitalen Kapitalismus. Berlin: Rosa-Luxemburg-Stiftung.
- Docherty, Iain / Marsden, Greg / Anable, Jillian (2018): The governance of smart mobility. In: Transportation Research Part A 115, 114-125.
- Giesel, Flemming / Nobis, Claudia (2016): The impact of carsharing on car ownership in German cities. In: Transportation Research Procedia 19 (C), 215-224.
- Graham, Mark (2020): Regulate, replicate, and resist. The conjunctural geographies of platform urbanism. In: Urban Geography 41/3, 453-457.
- Graham, Stephen (2002): Bridging urban digital divides? Urban polarisation and information and communications technologies (ICTs). In: Urban Studies 39/1, 33-56.
- Green Mobility A/S (2020): Our Journey. <https://partner.greenmobility.com/our-journey> (letzter Zugriff am 14.5.2020).
- Groth, Sören (2019a): Multioptionalität: Ein neuer („alter“) Terminus in der Alltagsmobilität der modernen Gesellschaft? In: Raumforschung und Raumordnung 77/1, 17-34.
- Groth, Sören (2019b): Multimodal divide. Reproduction of transport poverty in smart mobility trends. In: Transportation Research Part A: Policy and Practice 125, 56-71.
- Groth, Sören (2019c): Von der automobilen zur multimodalen Gesellschaft? Multioptionalität als Voraussetzung für multimodales Verhalten. Bielefeld: transcript.
- Groupe PSA (2017): Groupe's Websites. <https://www.groupe-psa.com/en/groups-website> (letzter Zugriff am 14.5.2020).
- Hanson, Susan (2010): Gender and mobility. New approaches for informing sustainability. In: Gender, Place and Culture 17/1: 5-23.
- Heeg, Susanne / Rosol, Marit (2007): Neoliberale Stadtpolitik im globalen Kontext. Ein Überblick. In: Prokla. Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaft 37/149, 491-510.
- Hildebrand, Julia M. / Sheller, Mimi (2018): Media ecologies of autonomous automobility. Gendered and racial dimensions of future concept cars. In: Transfers. Interdisciplinary Journal of Mobility Studies 8/1, 64-85.
- Kent, Jennifer L. / Dowling, Robyn (2013): Puncturing automobility? Carsharing practices. In: Journal of Transport Geography 32, 86-92.
- Kenyon, Susan / Lyons, Glenn / Rafferty, Jackie (2002): Transport and social exclusion. Investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. In: Journal of Transport Geography 10/3, 207-219.
- Kitchin, Rob (2018): Towards a genuinely humanizing smart urbanism. The programmable city working paper 42. <https://osf.io/preprints/socarxiv/5jkk4> (letzter Zugriff am 12.5.2020).
- Law, Robin (1999): Beyond „women and transport“. Towards new geographies of gender and daily mobility. In: Progress in Human Geography 23/4, 567-588.
- Lee, Ashlin / Mackenzie, Adrian / Smith, Gavin J. D. / Box, Paul (2020): Mapping platform urbanism. Charting the nuance of the platform pivot. In: Urban Planning 5/1, 116-128.
- Liyanage, Sohani / Dia, Hussein / Abduljabbar, Rusul / Bagloee, Saeed (2019): Flexible mobility on-demand. An environmental scan. In: Sustainability 11/5, 1-39.
- Lucas, Karen (2012): Transport and social exclusion. Where are we now? In: Transport Policy 20, 105-113.
- MaaS Global Oy (2020): Find your plan. <https://whimapp.com/plans> (letzter Zugriff am 14.5.2020).

- Marvin, Simon / Luque-Ayala, Andrés / McFarlane, Colin (Hg.) (2016): *Smart urbanism. Utopian vision or false dawn?* New York: Routledge.
- Mobility Genossenschaft (2020): *Die Mobility Genossenschaft*. <https://www.mobility.ch/de/mobility-genossenschaft/ueber-uns> (letzter Zugriff am 14.5.2020).
- Motsiefer, Hendrik (2019): Warum BMW und Daimler ihr Carsharing-Angebot zurückfahen. In: *Der Tagesspiegel*, 19.12.2019. <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/extrem-schwierige-realitaeten-warum-bmw-und-daimler-ihr-carsharing-angebot-zurueckfahen/25351634.html> (letzter Zugriff am 14.5.2020).
- Pangbourne, Kate / Mladenović, Miloš N. / Stead, Dominic / Milakis, Dimitris (2020): Questioning mobility as a service. Unanticipated implications for society and governance. In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 131, 35-49.
- Rid, Wolfgang / Parzinger, Gerhard / Grausam, Michael / Müller, Ulrich / Herdtle, Carolin (2018): *Carsharing in Deutschland. Potenziale und Herausforderungen, Geschäftsmodelle und Elektromobilität*. Wiesbaden: Springer.
- Sadowski, Jathan (2020): Who owns the future city? Phases of technological urbanism and shifts of sovereignty. In: *Urban Studies*, 1-13. <https://doi.org/10.1177/0042098020913427>
- Shaheen, Susan / Martin, Elliot / Totte, Hannah (2020): Zero-emission vehicle exposure within U.S. carsharing fleets and impacts on sentiment toward electric-drive vehicles. In: *Transport Policy* 85, 23-32.
- ShareNow GmbH (2020): *Über ShareNow*. <https://www.share-now.com/de/de/faq/about-share-now/> (letzter Zugriff am 14.5.2020).
- Sheller, Mimi (2015): Racialized mobility transitions in Philadelphia. Connecting urban sustainability and transport justice. In: *City & Society* 27/1, 70-91.
- Sheller, Mimi / Urry, John (2006): The new mobilities paradigm. In: *Environment and Planning A: Economy and Space* 38/2, 207-226.
- Singh, Yamini J. (2019): Is smart mobility also gender-smart? In: *Journal of Gender Studies* 29/7, 1-15.
- Söderström, Ola / Paasche, Till / Klauser, Francisco (2014): Smart cities as corporate storytelling. In: *City* 18/3, 307-320.
- Srnicek, Nick (2016): *Platform capitalism*. Cambridge, Malden: Polity Press.
- Stehlin, John / Hodson, Michael / McMeekin, Andrew (2020): Platform mobilities and the production of urban space. Toward a typology of platformization trajectories. In: *Environment and Planning A: Economy and Space*, 1-19.
- Strüver, Anke / Bauriedl, Sybille (2020): Smart Cities und sozialräumliche Gerechtigkeit. Wohnen und Mobilität in Großstädten. In: Christine Hannemann / Frank Othengrafen / Jörg Pohlen / Brigitta Schmidt-Lauber / Rainer Wehrhahn / Simon Güntner (Hg.), *Jahrbuch StadtRegion 2019/2020. Schwerpunkt: Digitale Transformation*. Wiesbaden: Springer, 91-112.
- Stüber, Jürgen (2019): „Wir lösen den Unterschied zwischen Autovermietung und Carsharing auf“. <https://www.gruenderszene.de/automotive-mobility/sixt-carsharing-interview-gabriel> (letzter Zugriff am 14.5.2020).
- Uteng, Tanu Priya (2011): *Gendered bargains of daily mobility. Citing cases from both urban and rural settings*. The World Bank.
- Uteng, Tanu Priya / Christensen, Hilda Rømer / Levin, Lena (Hg.) (2019): *Gendering smart mobilities*. London: Routledge.
- Uteng, Tanu Priya / Cresswell, Tim (Hg.) (2008): *Gendered mobilities. Towards a holistic understanding*. London: Routledge.
- van Dijck, José / Poell, Thomas / De Waal, Martijn (2018): *The platform society. Public values in a connective world*. Oxford: Oxford University Press.
- Velaga, Nagendra R. / Beecroft, Mark / Nelson, John D. / Corsar, David / Edwards, Peter (2012): Transport poverty meets the digital divide. Accessibility and connectivity in rural communities. In: *Journal of Transport Geography* 21, 102-112.
- Volkswagen AG (2020): *WeShare expandiert ins europäische Ausland*. <https://www.volkswagenag.com/de/news/2020/01/WeShare.html> (letzter Zugriff am 14.05.2020).
- Volvo Car Mobility (2020): *Stations. Find cars in your neighbourhood*. <https://m.co/se/en-US/stations> (letzter Zugriff am 14.5.2020).
- WBGU – Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (2019): *Hauptgutachten. Unsere gemeinsame digitale Zukunft*. www.wbgu.de/de/publikationen/publikation/unsere-gemeinsame-digitale-zukunft (letzter Zugriff am 12.5.2020).

Platform urbanism in Europe. Digital divide and gendered Smart Mobility

Smart Cities are associated with great promises of improved urban quality of life through digital technologies. This technology-optimistic urban development follows on from the modernization promises of the Entrepreneurial City. A wide variety of supply tasks in cities are now being provided via online platforms operated by international IT companies and supported by digital infrastructures in public spaces. In urban studies, this process is termed platform urbanism.

Smart und/oder partizipativ?

Eine kritische Betrachtung der SmartCity Cologne

Alexander Follmann

Stephen Leitheiser

Holger Kretschmer

Smart-City-Konzepte versprechen einfache Lösungen für eine Vielzahl komplexer sozio-ökologischer Probleme und Herausforderungen. Die vielfältigen Visionen von Smart Cities basieren auf der Vorstellung, digitale Technologien seien der Hauptantrieb für positive soziale und ökologische Veränderungen. Der Kern dieses Ansatzes ist, dass Effizienzsteigerungen aufgrund von Digitalisierung neue Möglichkeiten für Städte schaffen, wirtschaftliches Wachstum, Nachhaltigkeit und Klimaschutz miteinander zu vereinen. Zudem verspricht die Digitalisierung der Stadt auch eine zunehmende Demokratisierung durch neue, digitale Partizipationsmöglichkeiten sowie onlineunterstützte Bottom-up-Prozesse. Vorliegende empirische Studien zur Smart City kritisieren jedoch die dominierende Top-down-Implementierung, die prägende Rolle privatwirtschaftlicher Akteur_innen sowie den technokratischen Charakter vieler Projekte, obwohl diese ganz explizit als *bürger_innenorientiert* formuliert sind und umfangreiche Partizipationsmöglichkeiten versprechen. Der vorliegende Beitrag untersucht vor diesem Hintergrund die Rolle der Bürger_innenbeteiligung in Smart-City-Konzepten anhand des Entstehungs- und Implementierungsprozesses der SmartCity Cologne (SCC). Auf der Grundlage semi-strukturierter Expert_inneninterviews sowie einer umfassenden Dokumentenanalyse legt der Beitrag dar, wie die *Smartifizierung* der Stadtentwicklung in Köln konzeptionell verankert ist, wie sie lokal ausgehandelt und implementiert wird und welche Rolle dabei die Bürger_innenbeteiligung spielt. Der Schwerpunkt der empirischen Untersuchung liegt auf der Diskrepanz zwischen der nach außen kommunizierten bedeutsamen Rolle der Bürger_innen bei der SCC und der tatsächlich erfolgten Bürger_innenbeteiligung bei der Konzeption der SCC sowie bei der Umsetzung einzelner Teilprojekte. Theoretisch-konzeptionell basiert der Beitrag auf Sherry Arnsteins Arbeit zu Partizipationsprozessen sowie aktuellen Erweiterungen ihres Ansatzes im Kontext von Smart City und verbindet diese mit der Debatte um die post-politische Stadt.

Ersteinreichung: 30. Mai 2020; Veröffentlichung online: 23. April 2021

An English abstract can be found at the end of the document.

1. Einleitung

In Gestalt der Smart City hat die Digitalisierung in den letzten Jahren die Stadtentwicklung erreicht. Mit dem Einsatz neuer Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) verbinden sich vielfältige Chancen und Herausforderungen (Gebhardt/Klemme/Wiegandt 2014; Lobeck/Wiegandt 2017; Rabari/Storper 2014). Durch eine umfassende Digitalisierung nahezu aller Bereiche des urbanen Lebens verspricht die Smart City einfache Lösungen für eine Vielzahl komplexer Probleme, wie die Schaffung ökologischer Nachhaltigkeit oder die Anpassung an den Klimawandel, sowie eine höhere Lebensqualität in der Stadt (vgl. u. a. Bauriedl/Strüver 2018a; Herrschel 2013; Karvonen/Cugurullo/Caprotti 2018). Smart-City-Konzepte

umfassen in der Regel Entwicklungsziele im Bereich der Digitalisierung, die auf einzelne Themenbereiche bzw. Sektoren, insbesondere Verkehr und Energie, heruntergebrochen werden. Diese Konzepte sind häufig verknüpft mit normativen Zukunftsvisionen, die von Modernisierungsversprechen dominiert sind (Bauriedl/Strüver 2018a) und in denen technischer Fortschritt als Haupttreiber für sämtliche zukünftigen Entwicklungen fungiert (Luque-Ayala/Marvin 2015: 2105).

Obwohl der Begriff der Smart City im Rahmen der Stadtentwicklung seit mehr als 20 Jahren diskutiert wird, mangelt es nach wie vor an einer abschließenden Definition. Was genau an der Stadt ‚smart‘ sein soll, scheint nahezu beliebig zu sein – Hauptsache es ist irgendwie mit Digitalisierung verbunden (Albino/Berardi/Dangelico 2015). Die Verknüpfung von Stadt und Digitalisierung verlangt von der (Stadt-)Planung ein hohes Maß an Abstraktionsvermögen: Smart City soll eher Prozesse innerhalb einer Stadt transformieren als deren gebaute Umwelt. Trotz oder gerade wegen dieser scheinbaren Universalität ist der Begriff Smart City weit verbreitet (Hollands 2008).

In der wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit der Smart City sind zwei Forschungsbereiche erkennbar: Der erste nimmt technikorientierte Aspekte in den Fokus und untersucht vor allem die Idee der Transformation zur Nachhaltigkeit durch neue digitale Technologien (vgl. Bibri 2018). Der zweite Forschungsbereich beschäftigt sich mit den Defiziten der Smart City hinsichtlich der Nachhaltigkeit (Evans et al. 2019; Trivellato 2017) sowie mit den Fragen von Raumproduktion und Legitimation der Smart City angesichts der Einflussnahme privatwirtschaftlicher Akteur_innen (Bauriedl/Strüver 2017, 2018b; Luque-Ayala/Marvin 2015; Söderström/Paasche/Klauser 2014; Vanolo 2014). Forscher_innen kritisieren hier insbesondere die zunehmende Diskrepanz zwischen einer inklusiven Rhetorik, der zufolge ‚jede/r mitmachen kann‘ und der tatsächlichen Umsetzung partizipativer Prozesse in Smart-City-Konzepten. So zeigen empirische Studien, dass Bürger_innenbeteiligung und zivilgesellschaftliches Engagement im Rahmen der Smart City in der Regel konzeptionell verankert sind, aber in der Umsetzungspraxis häufig nur eine geringe oder gar keine Rolle spielen (vgl. u. a. Cardullo/Kitchin 2019a; Smigiel 2020; Späth/Knieling 2020; Wiig 2016).

Empirische Fallstudien, die sich kritisch mit der Implementierung von Smart-City-Konzepten in Deutschland befassen, sind zurzeit noch rar (vgl. Beinrott 2015; Leitheiser/Follmann 2020; Späth/Knieling 2018, 2020).[1] Dieser Beitrag untersucht daher den Entstehungs- und Implementierungsprozess der SmartCity Cologne (SCC) mit einem Fokus auf den Partizipationsmöglichkeiten der sozial heterogenen Bevölkerung Kölns – im Folgenden als *Bürger_innen* bezeichnet. Wir möchten damit einen empirisch-konzeptionellen Beitrag zur Diskussion um Partizipation in der Smart City leisten. Die empirische Untersuchung konzentriert sich dabei auf die Diskrepanz zwischen der in der Außenkommunikation propagierten und der tatsächlich erfolgten Bürger_innenbeteiligung bei der Konzeption und der Umsetzung der SCC. Unser Interesse gilt dabei vor allem den folgenden beiden Fragen:

1. Welche Rolle spielt Bürger_innenbeteiligung in real-existierenden Smart-City-Initiativen?
2. Welche Aspekte stehen einer breiteren Partizipation in Smart-City-Initiativen entgegen?

Aufbauend auf semi-strukturierten Expert_inneninterviews sowie einer Dokumentenanalyse legt dieser Beitrag dar, wie die *Smartifizierung* der Stadtentwicklung in Köln konzeptionell verankert ist, wie sie lokal ausgehandelt wird und welche Rolle dabei die Bürger_innenbeteiligung spielt. In unserer Analyse unterscheiden wir dabei explizit zwischen Bürger_innenbeteiligung und Bürger_innenorientierung. Unter Bürger_innenbeteiligung verstehen wir eine aktive Rolle von Bürger_innen bei der Gestaltung des Smart-City-Konzepts, während diesen bei der Bürger_innenorientierung lediglich eine passive Rolle als Zielgruppe der Smart City zukommt (vgl. Beinrott 2015).[2] Theoretisch-konzeptionell greift unser Beitrag Sherry Arnsteins (1969) Arbeit zu Partizipationsprozessen sowie die von Cardullo/Kitchin (2019a) erarbeiteten Erweiterungen der sogenannten Beteiligungsleiter im Zusammenhang mit der Smart City auf (siehe nächster Abschnitt). Bei der abschließenden Beantwortung der genannten Fragen nehmen wir Bezug auf die Debatte um die post-politische Stadt (vgl. Mouffe 2005; Swyngedouw 2007). Wir bauen dabei auf unsere früheren Arbeiten auf (Leitheiser/Follmann 2020) und konzentrieren uns daher auf die Gründe, die einer Bürger_innenbeteiligung in der Smart City entgegenstehen.

2. Partizipation in der Smart City:

Bürger_innenbeteiligung vs. Bürger_innenorientierung

Wie bereits erwähnt unterscheiden wir bei unserer Analyse der Partizipation zwischen Bürger_innenorientierung und Bürger_innenbeteiligung. Der Unterschied liegt in der Rolle, die der Stadtbevölkerung zugedacht wird. Bürger_innenorientierung steht für eine passive Rolle der Bürger_innen als Konsument_innen, Nutzer_innen oder Datenlieferant_innen (Cardullo/Kitchin 2019b). Im Zentrum steht hierbei die Annahme, Bürger_innen seien weniger Akteur_innen als vielmehr eine (vermeintlich homogene) Zielgruppe neuer Technologien. Im Sinne eines *civic paternalism* (Cardullo/Kitchin 2019a) sollen *die* Bürger_innen dadurch zu mehr Nachhaltigkeit angeleitet oder gar erzogen werden (vgl. Clark 2020). Bürger_innenbeteiligung hingegen bedeutet eine *aktive* Rolle der Bürger_innen. Beinrott (2015) betont jedoch, dass erst eine Bürger_innenbeteiligung auch eine tatsächliche Bürger_innenorientierung ermögliche: „Durch die Beteiligung der Bürger ist die Ermittlung von Bedürfnissen möglich. Die Ausrichtung an den Bedürfnissen der Bürger wiederum ermöglicht eine echte Bürgerorientierung.“ (ebd.: 24) Diesem Verständnis schließen wir uns an. Wir möchten nur kurz an die allgemeinen Ziele der Bürger_innenbeteiligung erinnern, die aus unserer Sicht auch für die Smart City gelten. Demnach sollen vor allem *informelle* Beteiligungsangebote als Ideengeber für die Stadtentwicklung fungieren, Akzeptanz verbessern, Identifikation mit den Projekten stiften. Daneben sollen sie die Bildung von Netzwerken zwischen zivilgesellschaftlichen, privaten und öffentlichen Akteur_innen fördern sowie zur demokratischen Legitimation von Entscheidungen beitragen (Danielzyk/Sondermann 2018: 971). In diesem Zusammenhang werden Digitalisierung und neue IKT auch mit den Möglichkeiten der *citizen science* sowie mit der Chance auf mehr Demokratisierung verknüpft. Grund hierfür ist, dass die digitale Partizipation zeitliche und räumliche Einschränkungen

überwindet und so eine breitere und effektivere Beteiligung zulässt, aber zugleich eine schnellere Umsetzung von Projekten ermöglicht (BBSR 2017b; Clark 2020; Gebhardt/Klemme/Wiegandt 2014). Zudem wird argumentiert, dass durch die Einbindung onlinebasierter Tools die Transparenz von Entscheidungen verbessert werden kann, etablierte Beteiligungsverfahren geöffnet werden und eine „Beteiligung auf Augenhöhe“ angestrebt werde (Gebhardt/Klemme/Wiegandt 2014: 115). Diesen positiven und zum Teil positivistischen Hoffnungen stehen jedoch erhebliche Zweifel gegenüber. So wird kritisiert, dass digitale Beteiligungsverfahren die vielfach diskutierten Grenzen und Probleme von partizipativen Verfahren nicht überwinden können. Hier stehen vor allem gesellschaftliche Differenzen mit sozioökonomischen Ursachen im Fokus, die zu einer unterschiedlichen Teilhabe unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen führen und somit die Planungen und Projektumsetzung beeinflussen (vgl. u. a. Nanz/Fritzsche 2012; Wagner 2013; Selle 2018). Hinzu kommen neue, sozial exkludierende Effekte, die sich unter dem Stichwort *digital divide* zusammenfassen lassen (Graham 2011). Damit ist die gesellschaftliche Spaltung zwischen Bürger_innen gemeint, die Zugang zu den neuen IKT haben und diese auch nutzen und jenen, die aufgrund sozialer oder ökonomischer Faktoren keinen oder nur eingeschränkten Zugang zu IKT haben. Hinzu kommen Bedenken bzgl. des Datenschutzes und der Rolle von privatwirtschaftlichen Akteur_innen in der Smart City (Bauriedl/Strüver 2017, 2018b; BBSR 2017b; Clark 2020).

Aus der Sicht einer Vielzahl von Autor_innen dient die rhetorische Betonung der Rolle der *Bürger_innen* in Smart-City-Konzepten vor allem der öffentlichen Legitimation dieser Konzepte, wobei der tatsächliche Einfluss von Bürger_innen auf die inhaltliche Ausrichtung der Smart City jedoch begrenzt bleibt (vgl. u. a. Cardullo/Kitchin 2019b; Cowley/Joss/Dayot 2018; March/Ribera-Fumaz 2016; Smigiel 2020; Späth/Knieling 2018). Hinzu kommt die Frage, *welche* Bürger_innen überhaupt beteiligt werden. Libbe (2014: 77) kritisiert, dass im Rahmen von Smart-City-Initiativen lediglich „interessierte Kreise“ eingeladen [werden], am Prozess mitzuwirken“, es diesen jedoch an „demokratische[r] Bindung“ oder an Legitimation fehle. Obwohl Smart-City-Agenden also breite, partizipative Entscheidungsprozesse propagieren, liegt der tatsächliche Fokus der Aktivitäten oftmals nicht auf einer umfassenden Beteiligung. Der gezielte Aufbau dauerhafter (digitaler) Partizipationsstrukturen erfolgt in Smart-City-Projekten daher in der Regel nicht (Clark 2020).

Vor diesem Hintergrund haben Cardullo/Kitchin (2019a) die „Beteiligungsleiter“ („*ladder of citizen participation*“) von Arnstein (1969) zu einem Beteiligungsgerüst („*scaffold of citizen participation*“) erweitert (vgl. Tab. 1), um die Rolle von Bürger_innen in Smart-City-Konzepten zu analysieren. Im Vergleich zu Arnsteins Original umfasst das erweiterte Konzept eine neunte Sprosse: „*consumerism*“. Hiermit nehmen sie die Verbraucher_innenmacht der Bürger_innen als weitere Form der Partizipation auf und siedeln diese zwischen Nicht-Partizipation und Alibi-Partizipation an (Cardullo/Kitchin 2019a: 4-5; vgl. Tab. 1). Sie betonen damit, dass Bürger_innen in der neoliberalen Stadt vor allem als Konsument_innen auftreten und mit der Stadt und sowie anderen Akteur_innen hauptsächlich über den Markt interagieren.

Cardullo/Kitchin (2019a) haben darüber hinaus weitere Kategorien entwickelt, die unterschiedliche Rollen von Bürger_innen, verschiedene

Form und Ebene der Partizipation		Rolle der Bürger_innen	Form der Beteiligung: Bürger_innen...	Politischer Diskurs/ Rahmung	Modalität der Beteiligung
Bürger_innenmacht	Bürger_innenkontrolle	Leader, Mitglieder	bringen Ideen & Visionen ein; übernehmen Federführung	Rechte, Bürger_innenschaft (Citizenship) Gemeingüter (Commons)	inklusiv, bottom-up, kollektiv, selbstständig, experimentell
	Delegierte Macht	Entscheider_innen, Macher_innen, Gestaltende			
	Partnerschaftliche Kooperation	Mitgestaltende	verhandeln und gestalten mit	Partizipation, Mitgestaltung	
Alibi-Partizipation	Inszenierte Mitwirkung	Vorschlagende	schlagen Maßnahmen vor	Kapitalismus, Markt	top-down, bevormundend, gesteuert, zum Erfolg verpflichtet
	Konsultation	Teilnehmende, Tester_innen	geben Rückmeldung & Bewertung		
	Information	Empfänger_innen	hören zu, konsumieren & spielen mit		
Konsumismus/ Verbraucher_innenmacht	Konsumentscheidung	Bewohner_innen, Konsument_innen			
Nicht-Partizipation	Therapie	Patient_innen, Lernende, Nutzer_innen, Produkte, Datenbereitstellende	werden gesteuert, motiviert & kontrolliert	Verwaltung, Technokratie, Bevormundung	
	Manipulation				

Tab. 1 Das Beteiligungsgerüst von Cardullo/Kitchin (2019a: 5), basierend auf Arnstein (1969: 217). (Eigene Übersetzung, teilweise unter Rückgriff auf Nanz/Fritzsche 2012: 23)

Formen der Bürger_innenbeteiligung, deren diskursive Rahmung sowie deren Modalität in Smart Cities abbilden (vgl. Tab. 1, Spalten 3-5). Bezüglich der Modalität von Beteiligung trennen sie scharf zwischen Top-down- und Bottom-up-Ansätzen. In Anlehnung daran ziehen auch wir hier die Grenze zwischen einer die Smart City legitimierenden Bürger_innenorientierung (mit einer passiven Rolle der Bürger_innen) und einer aktiven Bürger_innenbeteiligung im Sinne einer partizipativen Mitgestaltung. Wir folgen Arnstein (1969) und Cardullo/Kitchin (2019a) insofern, als dass Bürger_innenbeteiligung in der Smart City eine Mitgestaltung von Ideen, Zielen und Visionen beinhalten sollte. Weiterhin sollten sozial exkludierende Beteiligungsformate vermieden werden, um tatsächlich allen Bewohner_innen einer Stadt eine Teilhabe zu ermöglichen und die Belange unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen zu berücksichtigen. Sind diese Bedingungen nicht erfüllt, so sprechen wir von Bürger_innenorientierung. Bevor wir im empirischen Teil die Bürger_innenbeteiligung bei der SmartCity Cologne mithilfe des erwähnten Beteiligungsgerüsts einordnen, möchten wir im folgenden Abschnitt zunächst auf die in der Literatur diskutierten Gründe für die Grenzen der Partizipation in der Smart City eingehen.

3. Grenzen der Partizipation in der Smart City: Technokratie, Austerität und Multiskalarität

In der Literatur werden unterschiedliche Gründe diskutiert, weshalb die Partizipation von Bürger_innen in der Smart City begrenzt ist. Diese Gründe lassen sich in drei miteinander verbundenen Dimensionen zusammenfassen: Technokratie, Austerität und Multiskalarität.

Politische Entscheidungsträger_innen binden bei der Erstellung von Smart-City-Konzepten zunehmend externe, technische Expert_innen sowie privatwirtschaftliche Akteur_innen mit ein. Die inhaltliche Ausgestaltung dieser Konzepte – von der Problemdefinition und -analyse bis zur inhaltlichen Ausrichtung des Transformations- oder Entwicklungsprozesses – obliegt damit häufig Expert_innen (Shelton/Zook/Wiig 2015; Söderström/Paasche/Klauser 2014), wobei wichtige Entscheidungen meist auf intransparente Weise getroffen werden (Wiig 2016). Smart-City-Initiativen folgen demnach einem Konsens von Expert_innen bzw. Eliten (Béal 2012: 406), der von einer technokratischen Problemdefinition bis zu vordefinierten Lösungsstrategien reicht und alternative Visionen außen vorlässt (Leitheiser/Follmann 2020; Luque-Ayala/Marvin 2015). Zusätzlich steuert die wachsende Datenmacht privatwirtschaftlicher Akteur_innen den Prozess der Ausgestaltung (Bauriedl/Strüver 2018a). Insgesamt, so der Tenor der kritischen Stadtforschung, verstärkt die Smart City damit eine Entpolitisierung planerischer Entscheidungen und trägt zur weiteren Verankerung einer neoliberalen Stadtentwicklungspolitik bei (Smigiel 2019). Am Beispiel Hamburgs stellen Späth/Knieling (2018, 2020) heraus, dass nicht nur die Bürger_innen nicht beteiligt werden, sondern auch demokratisch legitimierte, politische Instanzen auf kommunaler Ebenen (wie die hamburgischen Bezirksversammlungen) nicht ausreichend in die Projektkonzeption miteinbezogen werden. Der Kern der Kritik zielt auf das technokratische Politikverständnis der Smart City (Wiig 2016: 4), mit dem ein kleiner Kreis von Expert_innen die jeweiligen Initiativen und Projekte erarbeitet, die dann ohne breite Beteiligung in *public private partnerships* umgesetzt werden.

Bei der Konzeptionierung von Smart-City-Projekten spielen zudem Austeritätspolitiken eine wichtige Rolle. Pollio (2016) etwa argumentiert, dass Smart-City-Konzepte dem Spardiktat einer strengen Haushaltspolitik folgten und dieses verfestigten (vgl. Smigiel 2019). Dabei haben ökonomische sowie sparpolitische Interessen selbst dann Vorrang, wenn sie sozialen oder ökologischen Aspekten widersprechen (Jonas/While 2007). Wirtschaftlichkeit hat oberste Priorität bei der Konzeptualisierung der Smart City. In Ermangelung öffentlicher Gelder, ist ihre Umsetzung auf privates Kapital angewiesen. Zudem macht der Sparzwang eine umfassende, informelle Beteiligung, nicht zuletzt aufgrund ihrer Kosten umso schwerer, je weiter sie über die gesetzlichen Vorgaben hinausgeht. Die technokratische Ausrichtung der Smart City sowie ihre Einbettung in dominierende Austeritätspolitiken unterstützen somit „post-demokratische“ (Mouffe 2005) bzw. „post-politische“ (Swyngedouw 2007) Entwicklungen.

Ergebnisoffene Partizipation auf städtischer Ebene ist zudem oftmals schwer umsetzbar, weil Smart-City-Projekte in komplexe, multiskalare Förderpolitiken (insbesondere der EU, aber auch weiterer Ebenen) sowie in nationale Stadtentwicklungsprogramme eingebettet sind (u. a. Cardullo/Kitchin 2019b; Pollio 2016; Smigiel 2019, 2020). Wie Smigiel (2020) darstellt, griff die Europäische Kommission das Thema Smart City erstmals 2009 im Rahmen ihres Strategieplans für Energietechnologie (SET-Plan) auf. Sie formulierte das Ziel, mit der Smart-City-Initiative einen Markt für Energieeffizienztechnologien zu schaffen (Europäische Kommission 2009). Seitdem prägt die Europäische Kommission die Implementierung von

Smart-City-Strategien in Europa mit eben dieser ökonomischen Ausrichtung (vgl. u. a. Cardullo/Kitchin 2019b; Späth/Knieling 2020). Dabei ist die Bürger_innenorientierung eine wichtige Voraussetzung für die Gewährung von Fördermitteln, etwa im Rahmen des Förderprogramms „Horizon 2020“ (Europäische Kommission o. D.).

Neben der EU-Ebene spielen auch nationalstaatliche Zielvorgaben eine große Rolle bei der Ausgestaltung der Smart City. In Deutschland sind dies u. a. die „Hightech-Strategie“ der Bundesregierung sowie die 2013 formierte „Nationale Plattform Zukunftsstadt“, die eine CO₂-neutrale, energieeffizientere und klimaangepasste Stadt zum Ziel hat (Libbe 2014: 77). Dem Text der Innovationsplattform „Zukunftsstadt“ zufolge spielt „die Einbeziehung und das Engagement der Zivilgesellschaft eine wesentliche Rolle“ (BMBF 2015). Weiter heißt es: „Nur mit den Bürgern gemeinsam kann Nachhaltigkeit verwirklicht werden. Deshalb müssen die Kenntnisse, Erfahrungen und Ideen der Menschen vor Ort genutzt werden.“ (ebd.). Die „Smart City Charta“ des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) von 2017 folgt dieser Maßgabe und betont den Nexus zwischen Digitalisierung und Partizipation:

„Kommunen sollten die Digitalisierung dazu nutzen, politische Entscheidungen und ihre Hintergründe aktiv und transparent zu kommunizieren, z. B. durch Ratsinformationssysteme oder die Publikation von Haushaltsdaten. Digitale Prozesse können Informationen besser verfügbar machen, die für demokratische Entscheidungen wichtig sind. Sie können zum politischen Diskurs vor Ort beitragen und die Zivilgesellschaft aktiver in Planungs- und Entscheidungsprozesse einbinden. [...] Ein aktivierender, integrativer und inklusiver Ansatz der Beteiligung ist wichtig, damit nicht ohnehin artikulationsstarke Teile der Bevölkerung Positionen vorbestimmen, sondern eine ausgewogene Meinungsbildung ermöglicht wird.“ (BBSR/BMUB 2017: 12)

Ergänzend unterstreicht das BBSR mit seiner Publikation „Die Weisheit der Vielen. Bürger_innenbeteiligung im digitalen Zeitalter“ die „Partizipation als zentrales Element der smarten Stadtentwicklung“ (BBSR 2017a). Mit Blick auf den aktuellen Stand der Beteiligung kommt das BBSR jedoch zu dem Ergebnis, dass Bürger_innen „in einer zumeist technologisch geprägten Smart-City-Entwicklung vielfach eher als Probanden und Datenlieferanten denn als Wissensträger und Partner guter Stadtentwicklung verstanden“ werden (BBSR 2017a: 37).

Zusammengefasst wird den Bürger_innen sowohl auf europäischer Ebene als auch auf Bundesebene eine bedeutende Rolle in der Smart City zugeschrieben. Weshalb ist diese Multiskalarität dennoch ein Faktor, der die Partizipation de facto erschwert? Aus kritischer Perspektive wird vor allem das EU-Förderprogramm „European Innovation Partnership for Smart Cities and Communities“ als hemmendes, neoliberales Finanzierungsinstrument angesehen, da es die EU-Austeritätspolitik in der Smart City festschreibt (Pollio 2016) und den Bürger_innen primär die Rolle als Konsument_innen zuschreibt (Cardullo/Kitchin 2019b). Bürger_innenorientierung bedeutet in diesem Zusammenhang nicht mehr, als Konsummuster in den Bereichen Energie und Verkehr zu lenken und *für* die Konsument_innen geeignete Technologien anzubieten.

Darüber hinaus ist die Antragstellung für EU-Förderungen zeitaufwendig und komplex. EU-Förderanträge zur Smart City müssen von öffentlich-privaten Konsortien gestellt werden, was ein hohes Maß an Koordination erfordert. Eine Bürger_innenbeteiligung bleibt dabei in der Regel außen vor, da sie aus Sicht von Expert_innen wenig hilfreich ist und den Koordinationsaufwand weiter erhöht. Die damit verbundenen Kosten sind auch aufgrund lokaler Austeritätspolitiken nicht tragbar (Cardullo/Kitchin 2019a: 819). Doch auch nach der erfolgreichen Mitteleinwerbung wird die Bürger_innenbeteiligung durch die in den jeweiligen Förderanträgen dargelegten Ziele und Maßnahmenpakete eingeschränkt (Cardullo/Kitchin 2019a: 820). Die Multiskalarität der Smart City erscheint daher als ein weiterer Faktor, der im Zusammenspiel mit einem technokratischen Verständnis der Smart City und der vorherrschenden Austeritätspolitik auf der lokalen Ebene einer Partizipation strikte Grenzen setzt (vgl. Smigiel 2020; Späth/Knieling 2018, 2020). Insofern erscheint fraglich, ob Smart-City-Initiativen tatsächlich eine neue Chance für eine Form der Bürger_innenbeteiligung bieten, bei der nicht nur unterschiedliche Interessen diskutiert werden, sondern auch emanzipatorisch-demokratisch (vgl. Gomes de Matos 2013) neue (digitale) Diskussionsräume zur Zukunft der Stadt geschaffen werden.

Aktuelle Studien zu Barcelona (Lynch 2020; Ribera-Fumaz 2019) zeigen jedoch, dass auch bei bestehenden Smart-City-Projekten, deren Konzeptualisierung und Umsetzung durch Technokratie, Austerität und Multiskalarität geprägt war, durch eine Re-Politisierung durchaus eine Verschiebung der Agenda hin zu Bürger_innen- oder Gemeinschaftsinteressen möglich ist. Wir argumentieren in diesem Kontext, dass die Smart City nicht von Natur aus dem „*corporate storytelling*“ (Söderström/Paasche/Klauser 2014) und einer damit verbundenen Top-down-Implementierung gehorchen muss (Leitheiser/Follmann 2020). Vielmehr ist die lokale Umsetzung von Smart-City-Konzepten stets politisch umstritten, wobei sich Machtverhältnisse auch verschieben können. Anders formuliert: Obwohl lokale Smart-City-Initiativen häufig top-down ins Leben gerufen werden, werden sie doch immer lokal ausgehandelt und in ortsspezifische Kontexte übersetzt (Stollmann et al., 2016). Dies ist ein fortwährender Prozess, der eine Neuausrichtung real-existierender und ursprünglich top-down gesteuerter Initiativen möglich macht (vgl. McFarlane/Söderström 2017; Morozov/Bria 2017). In den folgenden Abschnitten möchten wir – nach Vorstellung unserer Methodik – zeigen, wie die Smart City in Köln diskursiv verankert ist, wie sie implementiert wird und welche Rolle dabei Bürger_innenbeteiligung spielt.

4. Methodik

Unsere Analyse der SmartCity Cologne (SCC) basiert auf semi-strukturierten Expert_inneninterviews mit städtischen und privatwirtschaftlichen Akteur_innen der SCC sowie mit zivilgesellschaftlichen Akteur_innen aus dem Bereich Klimaschutz (vgl. Tab. 2). Diese Interviews wurden ergänzt durch eine umfangreiche Dokumentenanalyse (u. a. von Mitteilungen der Verwaltung der Stadt Köln an die Kommunalpolitik, Ratsbeschlüssen, Geschäftsberichten des kommunalen Energieversorgungsunternehmens RheinEnergie, Evaluations- und Umsetzungsberichten der Begleitforschung

Tab. 2 Übersicht der Expert_inneninterviews 2017

Organisation	Interviewpartner_innen
Stadt Köln	Koordinationsstelle Klimaschutz (2 Personen: Projektleitung und Mitarbeiter_innen)
Stadt Köln	Koordinationsstelle Klimaschutz (Leitung)
RheinEnergie	3 Personen: Öffentlichkeitsarbeits-Team/technische Leitung des Projekts GrowSmarter
Deutsche Wohnungsgesellschaft	2 Personen: Geschäftsführung/technische Partner_in des Projekts GrowSmarter
Tschö RheinEnergie (Bürger_inneninitiative)	Gründungsmitglied
Grüne Lunge Köln (Bürger_inneninitiative)	Gründungsmitglied
Köln mitgestalten (Bürger_inneninitiative)	Gründungsmitglied

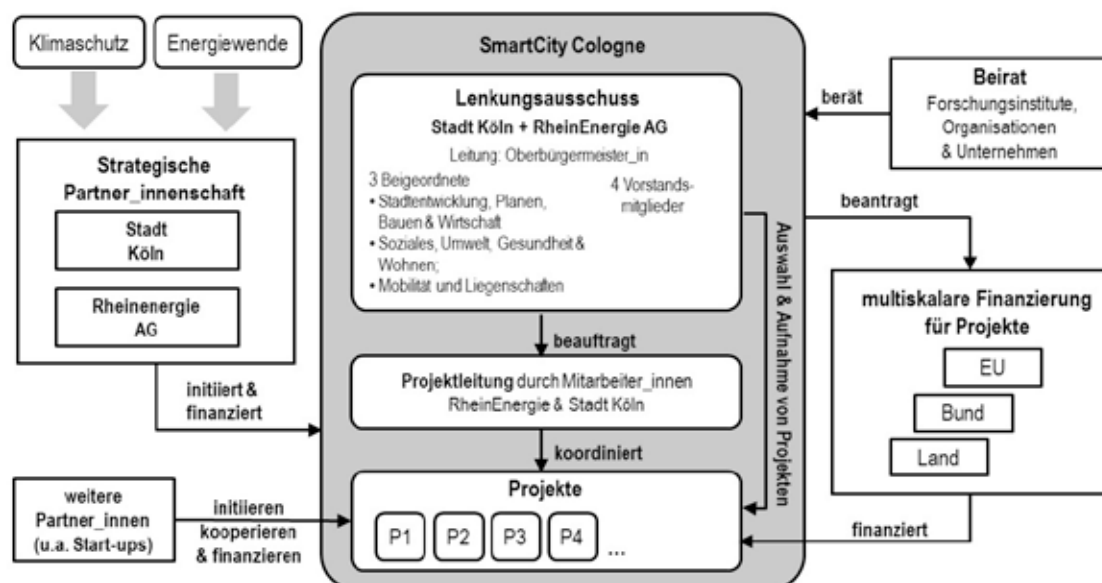
zum EU-geförderten Projekt „GrowSmarter“) sowie die teilnehmende Beobachtung an öffentlichen Veranstaltungen, u. a. den SmartCity-Cologne-Konferenzen 2017, 2018 und 2019. Mit Blick auf die in der Einleitung formulierten Forschungsfragen haben wir den so generierten Textkorpus mit Verfahren der qualitativen Inhaltsanalyse ausgewertet.

5. Empirische Analyse von SmartCity Cologne

5.1. Implementierung und Organisationsstruktur

Abb. 1 Organisationsstruktur der SmartCity Cologne (eigene Darstellung)

SmartCity Cologne (SCC) wurde 2011 gemeinsam von der Stadt Köln und dem kommunalen Energieversorger RheinEnergie als „strategische Partnerschaft“ initiiert (Stadt Köln 2012: 2). Unter dem Motto „zusammen die Energiewende umsetzen“ (SCC 2020a) sieht sich SCC als *die* Lösung für die vielfältigen Probleme und Herausforderungen, vor denen die Stadtentwicklung angesichts des Klimawandels steht (Möhlendick[3] 2017: 26). Folgerichtig ist SCC seit 2014 im Rahmen des städtischen Klimaschutzes institutionalisiert. SCC ist eine wichtige Komponente des „Integrierten Klimaschutzkonzeptes“



der Stadt Köln (2014), das ressortübergreifend über verschiedene Ämter der Stadt hinweg verankert ist. Ein Schwerpunkt von SCC liegt deshalb auf energieeffizienten Technologien zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes. SCC wird hierbei zugleich als „Vision“ (langfristiges Ziel), als „urbanes Labor“ (zum Experimentieren mit Innovationen) und als „Prozess“ verstanden, der auch die städtische Verwaltung grundlegend verändern soll (vgl. Möhlendick 2017).

Die Organisationsstruktur von SCC ist stark hierarchisch und top-down (vgl. Abb. 1). Dies sah die Stadtverwaltung insbesondere in der Einführungsphase als notwendig an (Interview Stadt Köln, Koordinationsstelle Klimaschutz 2017). Allerdings dauert diese vermeintliche ‚Phase‘ bereits fast seit zehn Jahren an, ohne dass sich die Strukturen verändert hätten. SCC begann 2011 mit fünf Projekten und umfasst heute mehr als vierzig Projekte (SCC 2020a). Diese wurden entweder speziell für SCC entwickelt oder es werden bereits bestehende Projekte von Start-ups und Unternehmen mit einem SCC-Label ausgezeichnet, wenn sie dem Konzept und den Handlungsfeldern von SCC (Klimaschutz, Energieeffizienz, Innovation und integrierter Governance-Ansatz) entsprechen.

5.2. Jede_r kann mitmachen – aber wie?

Nach eigenen Aussagen spielt die Bürger_innenbeteiligung bei SCC eine zentrale Rolle:

„Bürgerbeteiligung ist ein zentraler Punkt von SmartCity Cologne: Die Bewohner Kölns erhalten die Möglichkeit, sich einzubringen und das Lebensgefühl ihrer Stadt spürbar zu verändern. Bessere Umweltbedingungen, zu denen jeder seinen Beitrag leisten kann, stärken die Verbundenheit mit Köln als moderner und innovativer Stadt.“ (SCC 2020a)

Die SCC-Website lädt alle Bewohner_innen Kölns zur Teilnahme ein („mitmachen kann jeder“, SCC 2020a). Zudem beschreibt die Projektleitung einen Bottom-up-Ansatz nicht nur als Ziel von SCC, sondern signalisiert darüber hinaus, dass die Stadt diesen bereits umgesetzt habe:

„Nun in gewisser Weise war es zunächst ein Top-down-Projekt, aber dann haben wir [jetzt] ein Bottom-up-Projekt. Jedes Jahr lädt die Bürgermeisterin in das Rathaus ein – und etwa 500 Menschen diskutierten darüber, welche Smart-City-Maßnahmen für ihre Stadt wichtig wären.“ (Interview Stadt Köln, Koordinationsstelle Klimaschutz 2017)

Während der jährlichen, üblicherweise zwei- bis vierstündigen „SmartCity Cologne-Konferenz“ – bereits der Name spricht nicht unbedingt eine breite Stadtbevölkerung an – beschränkt sich die Bürger_innenbeteiligung auf ein bis zwei etwa 15-minütige Brainstorming-Sitzungen, bei Bürger_innen eingeladen werden, ihre Ideen für Projekte oder ihre Bedenken dagegen zu äußern.[4] Hierzu werden in der Regel vorgegebene und eng formulierte Fragen gestellt. Die SCC-Konferenzen dienen vorrangig der Information über bereits bestehende Projekte sowie der Vorstellung neuer Start-up-Projekte. Die Bürger_innenbeteiligung erfolgt also nur auf sehr niedrigem Niveau. Die Besucher_innen können ihre Rückmeldungen und Bewertungen zu

Projekten abgeben und ggf. Maßnahmen vorschlagen. Dabei sind nach unseren Beobachtungen ‚normale‘ Bürger_innen eher in der Unterzahl, während Vertreter_innen von Unternehmen oder anderen Kommunen dominieren. Diskussionen über übergeordnete Themen, etwa über die Ausrichtung der Smart City, finden auf den Konferenzen nicht statt. Wir ordnen die SCC-Konferenzen daher im zuvor skizzierten Beteiligungsgerüst (vgl. Tab. 3) als inszenierte Mitwirkung oder Alibi-Partizipation ein.

Neben den Konferenzen führte SCC zwei Wettbewerbe zur Ideengenerierung durch, einen an einer Universität und einen an einer Grundschule. Aus diesen Wettbewerben ging bislang keine Initiative hervor, die das SCC-Label bekommen hat. Onlinebasierte Beteiligungsformate gibt es bei SCC nicht. Auch die SCC-Website dient ausschließlich der Informationsvermittlung und Werbung (vgl. SCC 2020a).

Das Aushängeschild von SCC ist das EU-geförderte Projekt „GrowSmarter“ in der Stegerwaldsiedlung in Köln-Mülheim. Im Kern geht es dabei um die energetische Sanierung einer in den 1950er- bis 1960er-Jahren überwiegend im Geschosswohnungsbau errichteten Siedlung sowie um die Erprobung ‚smarter‘ Technologien durch ein öffentlich-privates Konsortium (Stadt Köln o. D.). Ein zweites Projekt ist die sogenannte „Klimastraße“, in der u. a. durch Straßenbeleuchtung mit LED, ein energieeffizientes Bezirksrathaus sowie Ladestationen für Elektroautos und -fahrräder gezeigt werden soll, „wie eine zukünftige SmartCity aussehen könnte“ (SCC 2020b). Weiter heißt es:

„Innovativen Unternehmen bietet die Klimastraße die Möglichkeit ihre neuen Produkte und Dienstleistungen im Alltag testen zu lassen. Dabei finanzieren Firmen ihre Projekte wenn möglich weitestgehend selbst, erfolgsversprechende [sic!] Projekte werden aus dem Projektbudget der RheinEnergie AG gefördert.“ (SCC 2020b)

Tabelle 3 gibt einen Überblick über die Bürger_innenbeteiligung bei SmartCity Cologne und verortet ausgewählte Beispiele im Beteiligungsgerüst.

Unsere Interviews mit zivilgesellschaftlichen Akteur_innen bestätigen, dass die öffentliche Wahrnehmung von SCC gering und die Bewertung sogar negativ ist. Eine Bürgerin, die sich für mehr Klimaschutz in der Stadt engagiert, war in der Tat überrascht, als sie erfuhr, dass sich SCC mit Klimaschutz befasst. Sie erklärte: „Ich bin seit fünf Jahren in Köln im Klimaschutz engagiert und habe noch nie davon [von SCC] gehört.“ (Interview Grüne Lunge, 2017). Ein anderer Interviewter beklagte, SCC sei „Öffentlichkeitsarbeit. Es ist eine Imagesache der RheinEnergie [...] Es wird sich beim Klimawandel nichts bewegen.“ (Interview Tschö RheinEnergie, 2017). SCC umfasst derzeit auch keine Bürger_inneninitiativen, die sich mit Themen wie Klimawandel oder Nachhaltigkeit beschäftigen und von denen in Köln mehrere existieren (vgl. Leitheiser/Follmann 2020; Viehoff/Follmann 2017). Insofern besteht (auch) in Köln eine deutliche Diskrepanz zwischen dem formulierten Anspruch von Bürger_innenbeteiligung und der tatsächlichen Einbindung von Bürger_innen. Die mangelnde Bindung an die Stadtgesellschaft und die Bürger_innen ist den Initiator_innen von SCC durchaus bewusst:

„[International] sind wir wirklich eine Leuchtturmstadt in Sachen Klimaschutz und Smart City. Aber wenn man die Leute hier in Köln

Projekt (Jahr)	Kurz-Beschreibung	Beteiligte Akteur_innen	Bürger_innenbeteiligung	Einordnung der Partizipation (vgl. Indikatoren in Tab. 1)
Konzeption der SmartCity Cologne als Plattformform (2011)	Die Initiierungsphase war explizit top-down gestaltet und motiviert durch den Impuls für RheinEnergie, neue Geschäftsmodelle zu entwickeln und gleichzeitig die Stadt klimafreundlicher, nachhaltiger und lebenswerter zu machen.	Stadt Köln, RheinEnergie	keine, Bürger_innen als Nutzer_innen und Konsument_innen nachhaltiger Produkte und Dienstleistungen	Nicht-Partizipation – Therapie bzw. Konsumismus/Verbrauchermacht
SmartCity-Colongne-Konferenzen (seit 2015 jährlich)	Jährliche Veranstaltung, zu der Bürger_innen, Unternehmen, Politik und Verwaltung aus Köln und anderen Städten eingeladen werden.	Stadt Köln, RheinEnergie (Organisation) sowie geladene Sprecher_innen, Aussteller_innen und Gäste_innen aus Politik, Verwaltung, Unternehmen, Bürger_innen	Bürger_innen können sich über SCC-Projekte informieren und an kurzen „Brainstorming“-Sitzungen teilnehmen, bei denen sie Feedback und Ideen für Projekte äußern können	Alibi-Partizipation – Inszenierte Mitwirkung
GrowSmarter (2015 bis 2019)	EU-gefördertes Projekt in Kooperation mit den Städten Stockholm und Barcelona (Fördervolumen 25 Mio. Euro). Zielsetzungen: Verbesserung der Luftqualität, Senkung Feinstaubbelastung und Energieverbrauch, nachhaltigere Mobilität, Klimaschutz, Schaffung von 1.500 Arbeitsplätzen. Projektgebiet: Stegerwaldsiedlung in Köln-Mülheim. Maßnahmen: Energieeffiziente Sanierung der Gebäude, Mobilitätsstation mit E-Ladesäulen, dezentrale Energieversorgung, etc. Kosten für die Stadt Köln: 1,55 Mio. Euro.	EU (Horizon 2020 Projektmittel), Stadt Köln, RheinEnergie AG, Kölner Verkehrsbetriebe AG, Deutsche Wohnungsgesellschaft mbH (DEWOG), Cambio Köln, Ampido, AGT International, Urban Institut GmbH, Microsoft	Bürger_innen- und Mieter_innenversammlungen, Informationsveranstaltungen mit Messecharakter in der Stegerwaldsiedlung, Sprechzeiten für Mieter_innen in der Stegerwaldsiedlung, Begleitung mit Community-Reporter-Projekt1	Konzeption: Nicht-Partizipation – Therapie (Bürger_innen) sowie Konsumismus/Verbrauchermacht (Bewohner_innen)
Klimastraße (seit 2014)	Alle energieeffizienten Technologien für SCC auf einer Straße in Köln-Nippes ausgestellt, einschließlich energetisch-sanierter Gebäude, Smart-Car-Ladestationen usw. Bürger_innen, die die Klimastraße benutzen, sollten diese Technologien vorgestellt werden, um ihnen auf nachvollziehbare und transparente Weise zu zeigen, wie mehr Nachhaltigkeit in der Stadt erreicht werden kann.	Stadt Köln, RheinEnergie AG, managE GmbH & Co. KG, KölnLED, Rockethome GmbH, Kastenholz GmbH Elektroanlagen, Xtend Eco-Light GmbH, botschafft.de	keine, Bürger_innen als Nutzer_innen und Konsument_innen nachhaltiger Produkte	Umsetzung: Alibi-Partizipation – Konsultation (Bewohner_innen) & Informationen (Bürger_innen)
				Konzeption: Nicht-Partizipation – Therapie sowie Konsumismus/Verbrauchermacht
				Umsetzung: Alibi-Partizipation – Informationen (Bürger_innen)

Tab. 3 Bürger_innenbeteiligung an der SmartCity Cologne, ausgewählte Beispiele.
(Quelle: Eigene Zusammenstellung, basierend auf SCC 2020a, 2020c und Interviews)[5]

fragt, dann weiß in der Regel niemand von Smart City: ‚Was ist das? Was steckt hinter dieser Idee? Arbeitet die Stadt daran? Wirklich?‘ [...] Öffentlichkeitsarbeit ist wirklich, wirklich wichtig, weil wir so interessante Projekte haben, aber es ist schade, dass niemand davon weiß. Das ist also eine echte Herausforderung, auf die wir uns in den nächsten Jahren konzentrieren wollen.“ (Interview Mitarbeiter Koordinationsstelle Klimaschutz, 2017)

Auch die Vorstellungen darüber, was genau Partizipation bedeutet, gehen bei den Akteur_innen auseinander. Der SCC-Projektleitung sind die Beteiligungsdefizite bewusst:

„Wir wollen auch Innovationen einbringen. Nicht nur technische Innovation, sondern auch soziale Innovation. Das heißt: Wie können die Menschen partizipieren, wie können die Menschen ihre Ideen artikulieren und sie nicht nur einbringen, um gehört zu werden, sondern auch um wirklich Einfluss auf die Umsetzung von Ideen zu nehmen? Das ist von Anfang an bis zur Umsetzung wirklich wichtig, denn oft endet die Beteiligung mit Ideen. Wenn es um die Umsetzung geht, werden die Leute nicht mehr befragt.“ (Interview Mitarbeiter Stadt Köln, Koordinationsstelle Klimaschutz, 2017)

Trotz dieses Bewusstseins gibt es bei SCC keinerlei Anzeichen für eine Bottom-up-Integration bereits bestehender Gruppen, die ähnliche Ziele verfolgen wie SCC (z. B. Klimaschutz). Im Folgenden diskutieren wir die Gründe für diese Diskrepanz zwischen einer angestrebten breiten Beteiligung und der tatsächlichen Implementierung der Smart City in Köln.

6. Ursachen für die Diskrepanz bezüglich der Beteiligung an der SmartCity Cologne

Um die Diskrepanz zu verstehen, ist es wichtig, die Zielkonflikte innerhalb von SCC zu betrachten. Bereits die Zielsetzungen auf der SCC-Website verdeutlichen diese. Denn viele der dort genannten Ziele lassen sich nicht (einfach) mit einer breiten Beteiligung vereinbaren:

„SmartCity Cologne will Impulse für Wachstum, Produktivität und neue Märkte setzen. Unternehmen erhalten durch SmartCity eine optimale Vermarktungschance für ihre Produkte und Dienstleistungen. Vereinfachte formale Verfahren, die gute Vernetzung vieler Partner, ein umfangreicher Ideenpool sowie die Nutzung von Fördergeldern helfen beteiligten Unternehmen bei der Umsetzung ihrer Vorhaben und reduzieren ihre Entwicklungskosten.“ (SCC 2020a)

Im Gegensatz zur Behauptung, SCC sei ein offener Prozess, setzt diese Zielstellung klare Grenzen bezüglich des sogenannten *Werkzeugkastens*, mit dem mehr Klimaschutz und Nachhaltigkeit in Köln erreicht werden sollen. Im Folgenden widmen wir uns weiteren Zielkonflikten zur Erklärung der Diskrepanz.

6.1. „Strategische Partnerschaft“ zur Umsetzung der Energiewende

Die „strategische Partnerschaft“ (Stadt Köln 2012: 2) zwischen der Stadt Köln und der RheinEnergie zur Initiierung von SCC geht von zwei wichtigen Rahmenbedingungen aus, die zugleich die kommunale Ebene vor erhebliche Herausforderungen stellen: Zum einen zwingt die Austeritätspolitik mit ihrem Ziel der Haushaltskonsolidierung finanzschwache Kommunen wie die Stadt Köln zu massiven Sparmaßnahmen. Zum anderen setzt die Energiewende die Kommunen und insbesondere kommunale Energieversorger wie RheinEnergie unter erheblichen finanziellen Druck. Kommunale Energieerzeuger haben einen hohen Investitionsbedarf bei erneuerbaren Energien und neuen Geschäftsfeldern (z. B. Elektromobilität). Gleichzeitig „herrscht ein intensiver Preiswettbewerb im Energiemarkt mit hoher Markttransparenz“, der bei „unverändert hoher Wechselbereitschaft der Kunden [...] zu Kunden- und Absatzverlusten“ führt (RheinEnergie 2019). Aus kommunaler Sicht sind rückläufige Gewinne der kommunalen Energieerzeuger ebenfalls problematisch, da diese häufig zu den wenigen kommunalen Unternehmen gehören, die überhaupt Gewinne erwirtschaften und damit Einnahmen für die Kommune generieren (vgl. Richter 2013).

Schon bevor Haushalts sicherungskonzepte, also der Zwang zur Haushaltskonsolidierung, in die Finanzautonomie der Kommunen eingriffen, versuchten diese rückläufige Steuereinnahmen auszugleichen. So wurden beispielsweise vielfach die Stadtwerke, die traditionell die Bürger_innen mit Wasser, Energie, Mobilität usw. versorgten, in einzelne privatwirtschaftlich organisierte Gesellschaften aufgeteilt, die zwar überwiegend im Besitz der jeweiligen Kommune blieben, aber den Haushalt nicht mehr belasteten. Die Quersubventionierung zwischen verschiedenen Gesellschaften bei der Finanzierung von öffentlichen Dienstleistungen der Kommune war hierbei immer wichtig. Daher spielte der kommunale Energiesektor für die Städte traditionell eine multifunktionale Rolle – neben Energieversorgung vor allem auch Einnahmengenerierung. Obwohl die Quersubventionierung durch die Korporatisierung, also die Umwandlung der städtischen Versorgungsbetriebe in privatwirtschaftliche Unternehmen, und das europäische Wettbewerbsrecht eingeschränkt wurden, ist der Energiesektor nach wie vor eine wichtige Einnahme für viele kommunale Haushalte. Zudem blieben die Verbindungen zwischen Kommunalverwaltung und ‚ihren‘ Versorgungsunternehmen häufig trotz der Privatisierung sehr eng (z. B. wenn hochrangige Vertreter_innen der Stadtverwaltung in den Aufsichtsräten kommunaler Unternehmen sitzen).

Gleichzeitig erhöht sich durch die gravierenden Veränderungen auf dem Energiemarkt im Zuge der Energiewende die gegenseitige Abhängigkeit zwischen Stadt und kommunalem Energieversorger. Sinkende Erträge der Energieversorger, machen ein marktwirtschaftliches Handeln dieser Unternehmen umso dringlicher (Richter 2013: 1226-1227). Dies bringt aber wiederum Kommunen und Energieversorger in eine schwierige Situation. Die Stadt Köln zum Beispiel ist Mehrheitsaktionärin der RheinEnergie und damit direkt an deren Gewinnen beteiligt.[6] Für die RheinEnergie war die Initiierung von SCC eine Frage der Notwendigkeit. Das Unternehmen sah sich genötigt, angesichts des sich wandelnden Energiemarktes, neue Geschäftsmodelle zu entwickeln:

„Es passiert so viel in der Energiewirtschaft was auch gleichzeitig die Stadt betrifft. Und wenn wir als Energieversorger natürlich zusehen müssen, dass wir mit der Energiewende, die auf uns zukommt, vernünftig umgehen wollen, dann müssen wir neue Geschäftsmodelle finden.“ (Interview RheinEnergie, 2017)

Stark beeinflusst durch das Smart-City-Projekt in Amsterdam sah die RheinEnergie in Smart City die Chance, eine Win-Win-Situation für alle Beteiligten zu schaffen:

„Wir haben uns ein sehr großes Vorbild an Smart City Amsterdam genommen. Wir sind auch nach Amsterdam gereist und haben uns angeschaut, was in Amsterdam gemacht wird. Wir haben auch ein paar Maßnahmen übernommen [...]. Immer mit dem Fokus darauf, kriegt man es nicht eigentlich hin, die Energiewende, die uns als Energieversorger betrifft, gleichzeitig so umzusetzen, dass es dem Klima hilft, dass es den Bürgern hilft und dass es auch neue Arbeitsplätze schafft – also der Stadt hilft. So dass es für alle eine Win-Win-Situation ist. [...] Natürlich liegt der Fokus eines Energieversorgers auch darauf, wenn wir wegmüssen aus den anderen zentralen Energieversorgungsarten, in der Dezentralität neue Geschäftsmodelle zu finden.“ (Interview RheinEnergie, 2017)

Die RheinEnergie war insofern von Anfang an ein Impulsgeber bei SCC und hat das Projekt unter die Ägide der Energiewende gestellt. Auch von der Stadt Köln wurde die Notwendigkeit gesehen und daher die Initiative der RheinEnergie aufgegriffen:

„Als unsere Initiative im Jahr 2011 ins Leben gerufen wurde, hatte die RheinEnergie wie jeder andere Energieversorger das Problem [durch die Energieeinsparungen] weniger Energie zu verkaufen. Sie suchten nach neuen Geschäftsmodellen und die Initiative [...] sollte neue Geschäftsmodelle entwickeln. [...] Wenn die RheinEnergie [...] der Stadtverwaltung Geld für die Umsetzung von Projekten gibt, tun sie dies nicht nur, weil sie die Stadt klimafreundlicher sehen wollen. [...] Sie wollen neue Geschäftsmodelle im wirklichen Leben testen.“ (Interview Mitarbeiter Koordinationsstelle Klimaschutz, 2017)

Das Unternehmen RheinEnergie, dessen (hauptsächliches) Geschäftsmodell noch immer der Verkauf von Energie aus konventionellen Kraftwerken war, sah sich gezwungen, zukünftig nicht nur Energie zu verkaufen (möglichst aus regenerativen Quellen), sondern auch Energiesparmaßnahmen (etwa Smart-Home-Systeme zur Steuerung des Energieverbrauchs) sowie weitere Dienstleistungen (z. B. Ladestationen). SCC bietet hier der RheinEnergie die Möglichkeit, diese neuen Geschäftszweige mit öffentlicher Förderung auszuprobieren. Hierzu braucht es Innovationen, die aus Sicht von RheinEnergie im Rahmen von SCC für alle Seiten gewinnbringend umgesetzt werden können:

„Wir wollen halt die Stadt lebenswerter machen, klimafreundlicher machen, nachhaltiger und natürlich auch hier Innovationen ausprobieren. Wo kann man eine Innovation besser ausprobieren wie in einer Stadt? Deshalb geht's nur *mit* der Stadt. Deshalb haben

wir SmartCity Cologne mit der Stadt gemeinsam auch umgesetzt.“
(Interview RheinEnergie, 2017)

Durch diese, von der RheinEnergie als Win-Win-Situation beschriebene Kopplung privatwirtschaftlicher und öffentlicher Interessen entsteht allerdings ein Profit-Paradoxon: Das bedeutet, dass öffentliche Investitionen zur Umgestaltung des Energiesystems getätigt werden, aber gleichzeitig weiterhin defizitäre Haushalte ausgeglichen werden müssen. Dabei stehen die finanziellen Interessen der Stadt als Aktionärin von RheinEnergie ihrer öffentlichen Verantwortung, wegweisend in den Klimaschutz zu investieren, oftmals konträr gegenüber. Dieser Zielkonflikt definiert auch die Rolle der Bürger_innenbeteiligung bei SCC. Als privatwirtschaftlicher Akteurin ist der RheinEnergie Bürger_innenbeteiligung fremd, zumindest in ihrer Rolle als Moderatorin von Beteiligungsprozessen. Da eine Beteiligung von Bürger_innen marktwirtschaftliche Aktivitäten eher bremst, wird sie bei SCC aufgrund des starken Einflusses privatwirtschaftlicher Interessen marginalisiert. Der Schlüssel für das Verständnis der mangelnden Partizipation an der SCC liegt also in der engen Verbindung zwischen der Stadtverwaltung und dem Energieversorger RheinEnergie sowie dem erwähnten Profit-Paradoxon.

6.2. Austeritätspolitik, multiskalare Finanzierung und ihre Zwänge

Wie bereits beschrieben steht die Stadt Köln vor der Herausforderung eines mehr als angespannten Haushalts. Die Sparmaßnahmen nach der Finanz- und Staatsschuldenkrise haben Kommunen wie Köln, die seit Langem ein Haushaltsdefizit haben, besonders getroffen (Keller 2014). Angesichts der begrenzten finanziellen Mittel spielt die Möglichkeit, mit SCC Fördergelder der EU einzuwerben und so den Haushalt entlasten zu können, eine wichtige Rolle, wie die Kölner Verwaltung bereits 2012 konstatierte:

„Mit einer gemeinsamen Plattform vieler Beteiligter bietet sich eine deutlich verbesserte Position zur Ausschöpfung von Fördergeldern, z. B. auf EU-Ebene. [...] Grundlage für die Entstehung des Konzeptes der Smart City ist ein EU-Förderprogramm, dessen Schwerpunkte der Gebäude- und Transportbereich, die Energieinfrastruktur sowie die Energieerzeugung sind. [...] Angesichts der sehr begrenzt zur Verfügung stehenden kommunalen Ressourcen und der beabsichtigten positiven Öffentlichkeitswirkung kommt der Wirtschaftlichkeit der durchgeführten Maßnahmen eine große Bedeutung zu. Projekte, die nur durch massive Bezuschussung realisiert werden könnten, würden das Ziel verfehlen, die Kölner Bürger sowie die Unternehmen positiv zu motivieren.“ (Stadt Köln 2012: 2-3)

Sämtliche unserer Interviewpartner_innen betonten die begrenzten finanziellen Ressourcen der Stadt, aber auch die begrenzte Investitionsbereitschaft privater Akteur_innen bei Projekten, die originär auf den Klimaschutz abzielen. Oftmals ist die Wirtschaftlichkeit dieser Projekte nicht gegeben oder zumindest ungewiss. Sowohl die Stadt als auch der RheinEnergie stellten daher die Finanzierung über externe Fördermittel, insbesondere von der EU, als zwingend notwendig heraus.

Die mit der EU-Förderung verbundenen und weiter oben beschriebenen Grenzen für die Partizipation (vgl. Cardullo/Kitchin 2019b; Pollio 2016; Smigiel 2019, 2020) zeigen sich auch in Köln deutlich. Bei der Beantragung des Projekts gab es keinerlei Bürger_innenbeteiligung. Auch bei der Umsetzung blieb diese gering bzw. gestaltete sich schwierig:

„In dieser Vorphase gab es – glaub ich – nicht die Möglichkeit groß mit einzuwirken. Sobald das Projekt startete, haben wir dann direkt im ersten Jahr allerdings die Mieter alle eingeladen und eine Veranstaltung organisiert [...] und erklärt [...] was alles passieren wird [...]. Da konnten wir die Menschen mitnehmen, aber es war nicht unbedingt immer so der große Andrang, den man sich denkt oder wünscht – vielleicht auch weil die Stegerwaldsiedlung eine Siedlung ist, die nicht die hippeste Siedlung in Köln ist. Aber wir haben dann tatsächlich ungefähr jährlich – glaub‘ ich – Informationsveranstaltungen gehabt. Man merkte dann sobald mehr Baumaßnahmen stattfanden und es dreckiger, lauter und auch unangenehmer dadurch wurde, war der Andrang größer. [...]. Ich denke bei einem EU-Projekt in dieser Art ist es schwierig gerade Mieter so mitzunehmen, dass sie selber noch sehr viel Einflussmöglichkeiten haben. Man kann da eher im Kleinen arbeiten, nicht in den großen Themen was genau gemacht [wird], sondern wie gestalten wir die Themen die wir haben noch besser mit ihrem Input.“ (Julia Egenolf, Stadt Köln, Projektmanagerin Grow in HdAK 2020)

Die Abhängigkeit von EU-Fördermitteln schafft weitere Zwänge bei der Umsetzung von Projekten. So macht die EU relativ klare Zielvorgaben, wie die Empfänger_innen von Fördermitteln die Ergebnisse von geförderten Projekten verbreiten sollen, um die Übertragbarkeit der Smart-City-Maßnahmen im europäischen Kontext zu stärken (Interview Mitarbeiter Koordinationsstelle Klimaschutz, 2017). Interviewte der an SCC beteiligten Wohnungsbaugesellschaft betonten die zeitlichen Zwänge durch definierte Projektlaufzeiten bei gleichzeitig hohem Koordinationsbedarf:

„Es ist eine Hürde, in dem Zeitfenster was wir von der EU bekommen haben – also in der Zeit, wo wir sanieren dürfen, [diese] dann wirklich auch abwickeln zu können. Weil es auch mit vielen Dingen verbunden ist, die nicht in unsere Hand liegen.“ (Interview Wohnungsbaugesellschaft, 2017)

Im Vergleich mit anderen Städten wie Dublin (Cardullo/Kitchin 2019a, 2019b) oder Hamburg (Späth/Knieling 2018, 2020), zeigen sich viele Parallelen bei der Ausrichtung der Smart City und der Einwerbung von EU-Fördermitteln. Späth und Knieling (2020: 10) etwa argumentieren, dass die Auswahl von Projekten und Projektpartnern für die Smart City in Hamburg viel stärker davon abhing, inwieweit sie die Chancen des Fördermittelantrags erhöhten, als von ihrem Beitrag zur Lösung bestehender Probleme. Die Auswahl von Projekten und Partner_innen bei SCC folgte einer vergleichbaren Logik. Wie wir weiter oben gezeigt haben, war auch hier die Einwerbung von Fördermitteln die entscheidende Triebkraft. Dadurch lässt sich auch bei SCC die Dominanz technologieorientierter Partner_innen aus den Bereichen Verkehr, Logistik, Energieerzeugung und Gebäudewirtschaft begründen, ebenso

wie die Ausrichtung auf finanzielle Förderung durch die EU, die genau diese Bereiche umfasst. Dies gilt insbesondere für den (Mit-)Initiator von SCC, das Unternehmen RheinEnergie, das „stark technik-getrieben ist“ (Interview RheinEnergie 2017).

Hier schließt sich der Kreis unserer Argumentation: Um öffentliche Fördermittel, insbesondere von der EU, einwerben zu können, müssen Antragsteller_innen auf die Bürger_innenorientierung ihrer Projekte sowie eine breite Beteiligung verweisen. Diese sind somit zumindest auf der Ebene der ‚Antragslyrik‘ Voraussetzung für eine erfolgreiche Akquise von Fördermitteln. Tatsächlich begrenzen die EU-Förderlogiken aber die Partizipation. Zum einen erfolgt die Antragstellung in der Regel ohne eine Beteiligung der Öffentlichkeit, teilweise sogar ohne demokratische Legitimation durch die entsprechenden politischen Gremien (vgl. Cardullo/Kitchin 2019b; Späth/Knieling 2020). Dies bedeutete etwa in Köln, dass Partizipation sehr eng gefasst wurde (vgl. Tab. 3). SCC sieht faktisch nur ein Mindestmaß an Bürger_innenbeteiligung vor, um die wirtschaftliche Entfaltung des Projekts nicht unnötig zu bremsen. Zudem ergeben sich aus der EU-Förderung neue Zwänge, die einer breiten Beteiligung zuwiderlaufen. Zeitdruck führt häufig zu einer (vorgegebenen) *Alternativlosigkeit*, der sich alles Handeln unterordnet. Geförderte Projekte *müssen* umgesetzt werden, da die bewilligten Fördermittel ansonsten zurückgezahlt werden müssen. Sie erhalten somit ihre Legitimation *de facto* durch den Förderbescheid der EU, nicht durch demokratisch gewählte Gremien. Eine Ablehnung oder inhaltliche Neuausrichtung auf der Grundlage demokratischer Entscheidungen oder einer breiten Beteiligung kommt aufgrund der beschriebenen Haushaltslage in der Regel nicht (wirklich) infrage. Daher ist die Bürger_innenbeteiligung in der Praxis häufig auf die Akzeptanz bereits feststehender Maßnahmen begrenzt.

Die Kölner Beispiele „Klimastraße“ und „GrowSmarter“ zeigen dieses. Eine Mittlung der Verwaltung von 2012 legt dar, wie es zur Auswahl der Klimastraße kam:

„Im Vorfeld wurden bereits verschiedene Geschäftsstraßen in unterschiedlichen Bezirken einer Grobanalyse unterzogen. Die Auswahlkriterien ergaben sich einerseits durch die [...] Anwendungsfelder für innovative und das Klima schützende Technologien und Maßnahmen. Andererseits wurden andere Faktoren wie Attraktivität und Image oder die Infrastruktur einer Straße in die Überlegungen einbezogen. Als Ergebnis aller Abwägungsbelange wurde die Neusser Straße [...] ausgewählt. Hier werden Geschäftsleute und Unternehmen in Kürze zu einer ersten Informationsveranstaltung eingeladen und zur Mitwirkung animiert.“ (Stadt Köln 2012: 4)

Das Zitat macht deutlich, dass es eine Beteiligung bei der Klimastraße erst gab, nachdem der Projektraum bereits ausgewählt worden war. Die Auswahl erfolgte top-down innerhalb der Smart-City-Partnerschaft. Die Auswahlkriterien erscheinen recht beliebig und deren Anwendung war intransparent. Erst nach der Auswahl wurde um Akzeptanz für das Projekt geworben. Dieses widerspricht eindeutig den zuvor beschriebenen Kriterien einer ergebnis-offenen Partizipation.

Ähnliches gilt für das Projekt GrowSmarter. Ziel von RheinEnergie war es, in einer „bestehenden Siedlung“, die durch „ganz normale[n] Wohnungsbau“ charakterisiert ist, „alle Techniken [zu] erproben, die uns [RheinEnergie] derzeit zur Verfügung stehen“ (Interview RheinEnergie, 2017). Neben der Einführung neuer Technologien, wie etwa *Smart Meters* zur Erfassung von Energieverbrauchsdaten, zielte GrowSmarter darauf ab, das Bewusstsein der Bewohner_innen für den Energieverbrauch zu erhöhen. Dazu soll ihnen geeignete Technologien nähergebracht werden. Die Wohnungsbaugesellschaft DEWOG hatte bereits vorher gute Erfahrungen mit der energetischen Sanierung in der Stegerwaldsiedlung gemacht. Sie konnte den anderen SCC-Partner_innen darlegen, dass die von der EU angestrebten CO₂-Reduktionswerte im Sinne des Klimaschutzes erreichbar sind. Die Auswahl der Stegerwaldsiedlung erfolgte also aufgrund des bereits im Voraus bekannten Energieeinsparpotenzials und nicht aufgrund des Interesses ihrer Bewohner_innen. Viele Bewohner_innen der Stegerwaldsiedlung lehnten das Projekt sogar ab. Protestgruppen formierten sich, die GrowSmarter eher als Treiber der Gentrifizierung ansahen, denn als Förderprogramm im Sinne des Klimaschutzes. Der Protest gegen GrowSmarter, etwa vor der SCC-Konferenz 2018 (Solidaritätsnetzwerk 2018), kritisierte insbesondere Mietpreissteigerungen von „über 30 Prozent“ sowie die damit verknüpfte Gentrifizierung. Die Protestbewegung zitierte dabei Aussagen von der DEWOG-Website und von dessen Eigentümer, dem Erzbischof Köln. Demnach werde „die Bevölkerungsstruktur der Stegerwaldsiedlung als problematisch angesehen“. Seit 2010 seien „erste Sanierungsmaßnahmen getroffen worden, die einer Aufwertung der Gebäude dienen und eine differenzierte Sozialstruktur der Wohnbevölkerung fördern sollen“ (Hutter 2020). Der Protest gegen GrowSmarter verdeutlicht, dass die erfolgte Form der Beteiligung, die sich auf Information und Konsultation beschränkte, nicht zur gewünschten Akzeptanz des Projekts beitrug. Dies stellte auch die Begleitforschung zum GrowSmarter-Projekt fest:

„The prototype of the smart home system offered in Cologne could not be widely deployed because the targeted tenants were not interested in this kind of technology and did not give their consent to install uncertified electricity meters to obtain detailed data.“ (Sola/Sanmarti/Corchero 2020: 115)

Im Abschlussbericht der Stadtverwaltung zum GrowSmarter-Projekt an den Stadtrat heißt es dazu:

„Es bleibt eine dauerhafte Aufgabe auch in der Fortführung der Ergebnisse aus dem Projekt und in Zukunft um die Akzeptanz der Bevölkerung und ihre Bereitschaft zur Mitwirkung an positiven Veränderungen zu werben.“ (Stadt Köln 2020)

Klar erkennbar wird hier die Reduktion der Bewohner_innen auf ihre Rolle als Nutzer_innen, die zu nachhaltigerem Verhalten motiviert werden sollen, was wiederum mithilfe neuer Technologien kontrolliert werden soll.

Wir können an dieser Stelle nicht detaillierter auf GrowSmarter eingehen, jedoch lässt sich sagen, dass eine ergebnisoffene Beteiligung der Bewohner_innen bei der Frage, ob ihre Straße bzw. ihre Häuser klimafreundlich umgestaltet werden sollen, aufgrund bereits vorher getroffener

Entscheidungen sowie der EU-Förderung unterblieb. Wenn überhaupt, wurden Bürger_innen an der Frage beteiligt, *wie* dies geschehen soll. Im Wesentlichen beschränkte sich die Beteiligung aber auf die Vermittlung allgemeiner Informationen über den Projektablauf. Die Multiskalarität der Smart City, insbesondere die Logiken der EU-Förderung, haben also die Partizipationsmöglichkeiten bei SCC deutlich verengt.

Basierend auf den beschriebenen Logiken bleibt die tatsächliche Partizipation bei Smart-City-Projekten in Köln daher gering. Tiefgreifende Veränderungen in der Stadtpolitik und der Stadtverwaltung können so nicht initiiert werden, da die inhaltliche Ausrichtung zum großen Teil Akteur_innen überlassen wird, die Klimaschutz und Energiewende im Sinne dominanter Akteur_innen und ihrer Interessen gestalten. Im Ergebnis werden andere Ansätze, die städtische Probleme (und damit verbundene Lösungsansätze) jenseits technokratischen Klimaschutzes neu definieren könnten, marginalisiert. Sie bleiben bei der Smart City meist außen vor. Die Smart City ist daher (derzeit) keine *Störung* der hegemonialen, technokratischen Ansätze des Klimaschutzes, sondern setzt im Gegenteil dessen scheinbar *alternativlose* Logik fort. Auch bei SCC wirkt eine Verbindung zwischen technologischer Dominanz, Top-down-Entwicklung und intransparenter Implementierung (Wiig 2016). Hinzu kommt gerade in Deutschland die besondere Situation kommunaler Betriebe, die wie die RheinEnergie, beste Beziehungen zu Politik und Verwaltung pflegen. Partizipative Bottom-up-Prozesse jenseits einer Alibi-Beteiligung haben dabei nur wenig Platz. Bürger_innenbeteiligung bleibt daher vielfach ein Lippenbekenntnis und wird in der ‚Antragslyrik‘ zur Bürger_innenorientierung.

7. Fazit

Basierend auf unseren empirischen Erkenntnissen und unserer Einordnung des Fallbeispiels SCC in die breitere Debatte über Smart City haben wir gezeigt, dass Bürger_innenbeteiligung bei der SmartCity in Köln faktisch kaum eine Rolle spielt(e). Die Konzeption der SCC erfolgte ohne Beteiligung von Bürger_innen. Stattdessen erfolgte die inhaltliche Ausrichtung hinter verschlossenen Türen, in einem Kreis von Expert_innen aus Stadtverwaltung, RheinEnergie und weiteren privatwirtschaftlichen Akteur_innen. Wir ordnen die Bürger_innenbeteiligung an der SCC insgesamt im vorgestellten Beteiligungsgerüst weiterhin im unteren Bereich an, zwischen Konsumismus und Alibi-Beteiligung. Es ist weder ein partizipativer Prozess über die inhaltliche Ausrichtung von SCC noch über einzelne Projekte erkennbar. Auch die Organisationsstruktur von SCC ist weiterhin top-down ausgerichtet.

Als Gründe für die Partizipationsdefizite von SCC haben wir insbesondere die Logiken der Partner_innenschaft zwischen dem lokalen Energieversorger RheinEnergie und der Stadt Köln herausgearbeitet, die auf eine Umsetzung der Energiewende abzielen. Hinzu kommt das Zusammenspiel der Austeritätspolitik mit einer externen, multiskalaren Finanzierung. Die externe, projektbezogene Finanzierung schafft wiederum neue Zwänge und Einschränkungen für eine breitere Bürger_innenbeteiligung.

Die Diskrepanz zwischen angestrebter und vorhandener Beteiligung liegt dabei in der Akteurskonstellation und den Mechanismen der

Fördermittelvergabe begründet. Auf der einen Seite wird bei der Antragstellung die Bürger_innenbeteiligung betont. Auf der anderen Seite beschränken die EU-Förderlogiken, die eine erfolgreiche Umsetzung der Projekte innerhalb des Budget- und Zeitrahmens sowie deren potenzielle Übertragbarkeit garantieren sollen, die faktische Bürger_innenbeteiligung. Eine ergebnisoffene Bottom-up-Partizipation mit dem Ziel, breite Bevölkerungsschichten mit einzubinden sowie deren jeweiligen Belange zu berücksichtigen, findet hierin keinen Platz. Angesichts fehlender öffentlicher Gelder und kommunaler Sparzwänge ist eine Akquise externer Fördermittel jedoch zwingend notwendig für die Realisierung von Smart-City-Konzepten. Das bedeutet, dass SCC im Einklang mit den post-politischen, multiskalaren Austeritätspolitiken steht und den beteiligten Partner_innen zugleich neue Möglichkeiten bietet, sich im (Städte-)Wettbewerb zu positionieren. Im Kern vereint die Smart City auf diese Weise kommunale Haushaltskonsolidierung und lokale Energiewende miteinander. Die in der Smart City verpackte, vermeintlich *alternativlose* privatwirtschaftliche Finanzierung ökologischer Transformation nutzen *public private partnerships* als strategisches Mittel, um urbanen Klima- und Umweltschutz zu entpolitisieren. Als Folge dieser Entpolitisierung kommt Bürger_innen lediglich eine Rolle als Nutzer_innen und Verbraucher_innen zu. Eine *politische* Beteiligung, welche die überwiegend auf ökonomische und technische Effizienz ausgerichtete Smart City grundsätzlich infrage stellt oder die damit verbundenen sozioökonomischen Kräfteverhältnisse in der Gesellschaft thematisieren könnte, gibt es hingegen nicht. Denn beim ‚jede/r kann mitmachen‘ ist radikal anders denken nicht erwünscht.

Endnoten

- [1] Hinzu kommen Arbeiten, die den Smart-City-Ansatz im deutschen Kontext grundsätzlich kritisieren (vgl. u. a. Bauriedl 2017; Bauriedl/Strüver 2017, 2018a; Libbe 2014, 2018). Die Literatur zu Smart City in Deutschland ist jedoch weiterhin dominiert von ‚Arbeitsberichten‘ von Projektbeteiligten, vgl. u. a. Möhlendick (2017) zu Köln oder Ginzler/Geiss/Korzer (2017) zu Leipzig.
- [2] In der englischsprachigen Literatur wird in diesem Kontext häufig der Begriff *citizen-centric* (bürger_innenzentriert) verwendet (vgl. u. a. Cardullo/Kitchin 2019a, 2019b). Um Missverständnisse im Deutschen zu vermeiden, haben wir uns in Anlehnung an Beinrott (2015) für die Begriffe *bürger_innenorientiert* bzw. *Bürger_innenorientierung* entschieden.
- [3] Dr. Barbara Möhlendick war von 2011 bis 2020 Leiterin der Koordinationsstelle Klimaschutz der Stadt Köln sowie erste Ansprechpartnerin für SmartCity Cologne.
- [4] Vgl. Bericht über die SCC-Konferenz 2018 von der SCC-Website, <https://www.smartcity-cologne.de/index.php/smartcity-cologne-konferenz-quartier-4-0-das-smarte-veedel-von-morgen-am-26-04-2018.html> (letzter Zugriff am 21.2.2021).
- [5] Weitere SCC-Projekte siehe SCC (2020c). Berichte von sogenannten Community-Reportern, die als Teil der SCC-Projekte über das Projekt „GrowSmarter“ berichteten, finden sich online (siehe Community Reporter Cologne 2015). Sie vermitteln einen Eindruck von der Informationsveranstaltung in der Stegerwaldsiedlung vom 25. November 2015.
- [6] Die Stadt Köln hält 80 Prozent der Anteile an RheinEnergie, und zwar über die GEW Köln AG, eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Stadt, die früher Energieversorger der Stadt war und 2002 in eine Holding umgewandelt wurde. Die GEW Köln AG wiederum gehört zu 90 Prozent der Stadtwerke Köln GmbH (die selbst eine Holding und eine hundertprozentige Tochter der Stadt Köln ist) und zu 10 Prozent direkt der Stadt Köln.

Autor_innen

Alexander Follmann ist Geograph und forscht u.a. zu Stadt- und Regionalentwicklung, Smart Cities, Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Partizipation.
a.follmann@uni-koeln.de

Stephen Leitheiser arbeitet im Bereich Stadtplanung zu Bürgerbeteiligung, Commons, Governance und institutionellem Design.
s.r.leitheiser@rug.nl

Holger Kretschmer ist Geograph und Sportwissenschaftler und forscht zu Stadtentwicklung, Natursport und Digitalisierung.
h.kretschmer@uni-koeln.de

Literatur

- Albino, Vito / Berardi, Umberto / Dangelico, Rosa Maria (2015): Smart cities: Definitions, dimensions, performance, and initiatives. In: *Journal of Urban Technology* 22/1, 3-21.
- Arnstein, Sherry R. (1969): A ladder of citizen participation. In: *Journal of the American Institute of Planners* 35/4, 216-224.
- Bauriedl, Sybille (2017): Smart Cities als grüne Utopien. Digital vernetzte Infrastrukturen für den Umweltschutz. In: *Geographische Rundschau* 69/7-8, 20-25.
- Bauriedl, Sybille / Strüver, Anke (2017): Smarte Städte. Digitalisierte urbane Infrastrukturen und ihre Subjekte als Themenfeld kritischer Stadtforschung. In: *sub\urban. zeitschrift für kritische stadtforschung* 5/1-2, 87-404.
- Bauriedl, Sybille / Strüver, Anke (2018a): Raumproduktion in der digitalisierten Stadt. In: Sybille Bauriedl / Anke Strüver (Hg.), *Smart City. Kritische Perspektiven auf die Digitalisierung in Städten*. Bielefeld: transcript, 11-30.
- Bauriedl, Sybille / Strüver, Anke (Hg.) (2018b): *Smart City. Kritische Perspektiven auf die Digitalisierung in Städten*. Bielefeld: transcript.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2017a): *Die Weisheit der Vielen. Bürgerbeteiligung im digitalen Zeitalter*. Berlin: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2017b): *Webbasierte Medien in der Stadtentwicklung: Bürgerbeteiligung und Bürgerengagement in der digitalen Gesellschaft*. Bonn: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR).
- BBSR / BMUB – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung / Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2017): *Smart City-Charta: Digitale Transformation in den Kommunen nachhaltig gestalten*. Berlin: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit.
- Béal, Vincent (2012): Urban governance, sustainability and environmental movements: post-democracy in French and British cities. In: *European Urban and Regional Studies* 19/4, 404-419.
- Beinrott, Viktoria (2015): *Bürgerorientierte Smart City. Potentiale und Herausforderungen*. Berlin: Epubli.
- Bibri, Simon Elias (2018): *Smart sustainable cities of the future*. Basel: Springer.
- BMBF – Bundesministeriums für Bildung und Forschung (2015): *Bekanntmachung des Bundesministeriums für Bildung und Forschung von Richtlinien zur Förderung des Wettbewerbs „Zukunftsstadt“*. <https://www.bmbf.de/foerderungen/bekanntmachung.php?B=1007> (letzter Zugriff am 25.4.2020).
- Cardullo, Paolo / Kitchin, Rob (2019a): Being a „citizen“ in the smart city: Up and down the scaffold of smart citizen participation in Dublin, Ireland. In: *GeoJournal* 84/1, 1-13.
- Cardullo, Paolo / Kitchin, Rob (2019b): Smart urbanism and smart citizenship: The neoliberal logic of „citizen-focused“ smart cities in Europe. In: *Environment and Planning C: Politics and Space* 37/5, 813-830.
- Clark, Jennifer (2020): *Uneven innovation. The work of smart cities*. New York: Columbia University Press.

- Community Reporter Cologne (2015): Mieterveranstaltung im Rahmen des Projektes Grow Smarter. <https://www.youtube.com/watch?v=hpxd8fTL1gg> (letzter Zugriff am 11.3.2021).
- Cowley, Robert / Joss, Simon / Dayot, Youri (2018): The smart city and its publics: Insights from across six UK cities. In: *Urban Research & Practice* 11/1, 53-77.
- Danielzyk, Rainer / Sondermann, Martin (2018): In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.), *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung*. Hannover: Verlag der ARL, 963-974.
- Europäische Kommission (2009): Investing in the Development of Low Carbon Technologies (SETPlan). https://www.etipbioenergy.eu/images/2009_comm_investing_development_low_carbon_technologies.pdf (letzter Zugriff am 12.3.2020).
- Europäische Kommission (o. D.): Smart cities. https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/city-initiatives/smart-cities_en (letzter Zugriff am 25.4.2020).
- Evans, James / Karvonen, Andrew / Luque-Ayala, Andres / Martin, Chris / McCormick, Kes / Raven, Rob / Palgan, Yuliya Voytenko (2019): Smart and sustainable cities? Pipedreams, practicalities and possibilities. In: *Local Environment* 24/7, 557-564.
- Gebhardt, Laura / Klemme, Marion / Wiegandt, Christian (2014): Bürgerbeteiligung und Bürgerengagement in Zeiten der Digitalmoderne. Drei Thesen. In: *disP – The Planning Review* 50/198, 111-120.
- Ginzel, Beate / Geiss, Stefan / Korzer, Tanja (2017): Smart City Leipzig. Bestehendes vernetzen. In: *Informationen zur Raumentwicklung* 1, 34-41.
- Gomes de Matos, Catarina (2013): Das Modell Barcelona. Partizipation, Protest und Postpolitik. In: *sub\urban. zeitschrift für kritische stadtforschung* 2/1, 121-140.
- Graham, Mark (2011): Time machines and virtual portals: The spatialities of the digital divide. In: *Progress in Development Studies* 11/3, 211-227.
- HdAK – Haus der Architektur Köln e. V. (2020): SmartCity Cologne: Strategie, Vision und urbanes Labor (08.09.2020). Video vom 21.9.2020. https://www.youtube.com/watch?v=oSqP_y-QO3g (letzter Zugriff am 16.2.2021)
- Herschel, Tassilo (2013): Competitiveness AND sustainability: Can „smart city regionalism“ square the circle? In: *Urban Studies* 50/11, 2332-2348.
- Hollands, Robert G. (2008): Will the real smart city please stand up? In: *City* 12/3, 303-320.
- Hutter, Ralf (2020): Gottes Haus hat viele Wohnungen. Kirchen auf dem Immobilienmarkt. Deutschlandfunk, Aus Religion und Gesellschaft, 22.1.2020. https://www.deutschlandfunk.de/kirchen-auf-dem-immobilienmarkt-gottes-haus-hat-viele.2540.de.html?dram:article_id=467859 (letzter Zugriff am 20.4.2020).
- Jonas, Andrew E. G. / While, Aidan (2007): Greening the entrepreneurial city? Looking for spaces of sustainability politics in the competitive city. In: Rob Krueger / David Gibbs (Hg.), *The sustainable development paradox: Urban political economy in the United States and Europe*. New York: Guilford Press, 123-159.
- Karvonen, Andrew / Cugurullo, Federico / Caprotti, Federico (2018): *Inside smart cities: Place, politics and urban innovation*. London: Routledge.
- Keller, Berndt (2014): The continuation of early austerity measures: the special case of Germany. In: *Transfer: European Review of Labour and Research* 20/3, 387-402.
- Leitheiser, Stephen / Follmann, Alexander (2020): The social innovation-(re-)politicisation nexus: Unlocking the political in actually existing smart city campaigns? The case of SmartCity Cologne, Germany. In: *Urban Studies* 57/4, 894-915.
- Libbe, Jens (2014): Smart City: Leitbild integrierter Stadt- und Regionalentwicklung? In: *disP – The Planning Review* 50/2, 76-78.
- Libbe, Jens (2018): Smart City gestalten. In: *Nachrichten der Akademie für Raumforschung und Landesplanung* 48/2, 9-11.
- Lobeck, Michael / Wiegandt, Christian (2017): Digitalisierung als Herausforderung für die Stadtentwicklung in Deutschland. In: *Geographische Rundschau* 69/7-8, 4-9.
- Luque-Ayala, Andrés / Marvin, Simon (2015): Developing a critical understanding of smart urbanism? In: *Urban Studies* 52/12, 2105-2116.
- Lynch, Casey R. (2020): Contesting digital futures: Urban politics, alternative economies, and the movement for technological sovereignty in Barcelona. In: *Antipode* 52/3, 660-680.
- March, Hug / Ribera-Fumaz, Ramon (2016): Smart contradictions: The politics of making Barcelona a self-sufficient city. In: *European Urban and Regional Studies* 23/4, 816-830.

- McFarlane, Colin / Söderström, Ola (2017): On alternative smart cities. In: *City* 21/3-4, 312-328.
- Möhlendick, Barbara (2017): Köln auf dem Weg zur Smart City. In: *Informationen zur Raumentwicklung* 1, 24-33.
- Morozov, Evgeny / Bria, Francesca (2017): *Die smarte Stadt neu denken*. Berlin: Rosa-Luxemburg-Stiftung.
- Mouffe, Chantal (2005): *On the political*. London: Routledge.
- Nanz, Patrizia / Fritsche, Miriam (2012): *Handbuch Bürgerbeteiligung. Verfahren und Akteure, Chancen und Grenzen*. Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung.
- Pollio, Andrea (2016): Technologies of austerity urbanism: The „smart city“ agenda in Italy (2011-2013). In: *Urban Geography* 37/4, 514-534.
- Rabari, Chirag / Storper, Michael (2014): The digital skin of cities: Urban theory and research in the age of the sensed and metered city, ubiquitous computing and big data. In: *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 8/1, 27-42.
- Ribera-Fumaz, Ramon (2019): Moving from smart citizens to technological sovereignty? In: Paolo Cardullo / Rob Kitchin (Hg.), *The right to the smart city*. Bingley: Emerald, 177-191.
- Richter, Mario (2013): Business model innovation for sustainable energy: German utilities and renewable energy. In: *Energy Policy* 62, 1226-1237.
- RheinEnergie (2019): Geschäftsbericht 2018. <https://www.rheinenergie.com/media/documents/werbemittel/Geschäftsbericht-2018.pdf> (letzter Zugriff am 11.3.2021).
- SCC – SmartCity Cologne (2020a): SmartCity Cologne. <https://www.smartcity-cologne.de/> (letzter Zugriff am 21.9.2020).
- SCC – SmartCity Cologne (2020b): Smart und begehbar: Klimastraße in Köln-Nippes. <https://www.smartcity-cologne.de/index.php/klimastrasse.html> (letzter Zugriff am 9.10.2020).
- SCC – SmartCity Cologne (2020c): Projekte. <https://www.smartcity-cologne.de/index.php/projekte.html> (letzter Zugriff am 9.10.2020).
- Selle, Klaus (2018): *Stadt entwickeln: Arbeit an einer Gemeinschaftsaufgabe*. Lemgo: Dorothea Rohn.
- Shelton, Taylor / Zook, Matthew / Wiig, Alan (2015): The „actually existing smart city“. In: *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 8/1, 13-25.
- Smigiel, Christian (2019): Urban political strategies in times of crisis: A multiscalar perspective on smart cities in Italy. In: *European Urban and Regional Studies* 26/4, 336-348.
- Smigiel, Christian (2020): Behind the smart city: Theoretical arguments and empirical findings of a multiscalar strategy in Austria. In: *Geographische Zeitschrift* 108/1, 39-62.
- Söderström, Ola / Paasche, Till / Klauser, Francisco (2014): Smart cities as corporate storytelling. In: *City* 18/3, 307-320.
- Sola, Alaia / Sanmarti, Manel / Corchero, Cristina (2020): Concluding remarks from the implementation of smart low-energy districts in the growsmarter project. In: *International Journal of Environmental Impacts: Management, Mitigation and Recovery* 3, 112-119.
- Solidaritätsnetzwerk (2018): Kundgebung gegen „GrowSmarter“, Mietsteigerung und Vertreibung in Köln. 26.4.2018, Video vom 30.4.2018. <https://www.youtube.com/watch?v=rOCctlganyo> (letzter Zugriff am 20.4.2020).
- Späth, Philipp / Knieling, Jörg (2018): Endlich Smart-City-Leuchtturm. In: Sybille Bauriedl / Anke Strüver (Hg.), *Smart City. Kritische Perspektiven auf die Digitalisierung in Städten*. Bielefeld: Transcript, 345-356.
- Späth, Philipp / Knieling, Jörg (2020): How EU-funded smart city experiments influence modes of planning for mobility: observations from Hamburg. In: *Urban Transformations* 2/1, 2.
- Stadt Köln (2012): Mitteilung 1996/2012 – Ratsinformationssystem. <https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=363341&type=do&> (letzter Zugriff am 9.10.2020).
- Stadt Köln (2014): *Integriertes Klimaschutzkonzept Köln 2013*. Köln: Stadt Köln.
- Stadt Köln (2020): Mitteilung 1732/2020 – Ratsinformationssystem. <https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=363341&type=do&> (letzter Zugriff am 9.10.2020).
- Stadt Köln (o. D.): *GrowSmarter*. <https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/umwelt-tiere/klima/growsmarter> (letzter Zugriff am 10.5.2020).

- Swyngedouw, Erik (2007): Impossible „sustainability“ and the postpolitical condition. In: Rob Krueger / David Gibbs (Hg.), *The sustainable development paradox. Urban political economy in the United States and Europe*. New York: Guilford Press, 13-40.
- Trivellato, Benedetta (2017): How can „smart“ also be socially sustainable? Insights from the case of Milan. In: *European Urban and Regional Studies* 24/4, 337-351.
- Vanolo, Alberto (2014): Smartmentality: The Smart City as disciplinary strategy. In: *Urban Studies* 51/5, 883-898.
- Viehoff, Valerie / Follmann, Alexander (2017): Das Politische eines Gemeinschaftsgartens. NeuLand in Köln als Experimentierort für urban commoning? In: Sarah Kunnig / Marit Rosol / Andrea*s Exner (Hg.), *Umkämpftes Grün. Zwischen neoliberaler Stadtentwicklung und Stadtgestaltung von unten*. Bielefeld: Transcript, 233-261.
- Wagner, Thomas (2013): *Die Mitmachfalle: Bürgerbeteiligung als Herrschaftsinstrument*. Köln: PapyRossa.
- Wiig, Alan (2016): The empty rhetoric of the smart city: from digital inclusion to economic promotion in Philadelphia. In: *Urban Geography* 37/4, 535-553.

Smart and/or participatory? A critical look at Smart City Cologne

Smart City concepts promise simple solutions to a variety of complex socio-ecological problems and challenges. The various visions of the Smart City are based on the idea that digital technologies are the main driver for bringing about positive social and ecological changes. At its core, the smart approach strives for increases in efficiency through the digitalization of various areas and sectors – especially in urban administration, energy, and transport. As such, smartness is seen to create new opportunities for cities to combine economic growth, sustainability and climate protection. In addition, the digitalization of the city comes with the promise of increased urban democracy. New digital participation opportunities and bottom-up processes in the Smart City are framed with an “everyone can participate” rhetoric. In this context, the paper examines the role of participation and civic involvement within Smart City platforms by analyzing the process by which the Smart City was founded and implemented in Cologne. The empirical investigation focuses on the supposed discrepancy between aspiration and reality. Theoretically and conceptually, the article links the post-political city debate with questions about the significance of civic participation in socio-ecological transformation processes. Based on semi-structured expert interviews and extensive document analysis, the article explains how the smartification of urban development in Cologne is conceptually anchored and locally negotiated and implemented.

Debatte

2021, Band 9, Heft 1/2

Seiten 141-149

zeitschrift-suburban.de

10.36900/suburban.v9i1/2.683

Stefan Höhne, Boris Michel

„Das Ende des Städtischen?

Pandemie, Digitalisierung und
planetarische Enturbanisierung“

Das Ende des Städtischen?

Pandemie, Digitalisierung und planetarische Enturbanisierung

Kommentare von:

Marcelo Lopes de Souza, Matthias

Naumann, Anke Strüver, Markus

Kip, Hannah Schilling, Roger Keil,

Christian Haid, Anna-Lisa Müller,

Nikolai Roskamm

Stefan Höhne

Boris Michel

Der Einfluss der Coronapandemie wie auch die durch sie rasant beschleunigten Digitalisierungsprozesse haben zu tiefgreifenden Transformationen nahezu jeden Aspekts des urbanen Lebens geführt: von Wirtschaft und Sozialem bis zu Kultur und Alltag. Zugleich formieren sich in Politik, Medien und sozialen Netzwerken düstere Prognosen über die Zukunft der Städte. Wir möchten diese Phänomene und Debatten zum Anlass nehmen, anhand einer Reihe von Symptomen urbaner Krisen einige Fragen zur Zukunft des Städtischen zu formulieren und zur Diskussion zu stellen. Sie betreffen sowohl das Verhältnis von pandemischem Regieren, Digitalisierung und dem Urbanen als auch die Formen von Zukunftserzählungen und -planbarkeiten über das Städtische. Kurz gesagt, sie zielen auf nichts weniger als auf das Zentrum dessen, was wir unter Stadt und dem Urbanen verstehen.

„Prognosen sind schwierig, besonders wenn sie die Zukunft betreffen.“

Karl Valentin, Mark Twain oder Nils Bohr [1]

1. Einleitung

Spätestens ab April des Jahres 2020 häuften sich die Medienberichte und alarmistischen Studien über eine massive Krise, die infolge der Coronapandemie die Städte weltweit heimsucht – eine Pandemie, die in den ersten Wochen nicht zufällig häufig mit dem Namen einer chinesischen Metropole benannt wurde. Auch in den sozialen Netzwerken fanden sich rasch unzählige Bekenntnisse des einsetzenden Exodus aus den Städten und düstere Prognosen über ihre Zukunft. Oftmals wurden sie illustriert mit apokalyptisch anmutenden Bildern menschenleerer zentraler Plätze und Straßen in New York, Rio de Janeiro oder Delhi oder überlasteten Behandlungszentren und provisorischen Leichenhäusern. Sei es, wenn Arte in einer Dokumentation über „Das Ende der Megastädte“ (2020) spekuliert, oder davon berichtet wird, dass New Yorks Bürgermeister all jene Reichen, die der Stadt den Rücken gekehrt haben, anflehe, zurückzukommen,[2] oder aber ein neuer „Lockruf der Provinz“[3] gehört wird. Es mangelt, wie Bhan, Caldeira, Gillespie und Simone (2020) schreiben, nicht an monumentalen Begriffen und Beschreibungen zu gegenwärtigen Krisenerfahrungen, und zugleich suggeriert die Erzählung von Krise, dass die vorpandemische Normalität nicht ebenso von multiplen Krisen geprägt war (ebd.).

Zwar wurde der Ton dieser Debatten in den letzten Monaten etwas weniger hyperbolisch, zugleich mehren sich die Studien und Analysen über das tatsächliche Ausmaß der Krise der Städte (Siedentop/Zimmer-Hegmann 2020). Dabei zeigt sich, dass dies in zahlreichen Kontexten durchaus massiv ist und in vielerlei Hinsicht eine Zäsur in bisherigen Entwicklungstendenzen anzeigt. Wenn, wie Samantha Biglieri, Lorenzo de Vidovich und Roger Keil (2020) schreiben, dies die erste Pandemie einer „planetarischen Urbanisierung“ ist, eine Pandemie, die die Menschheit als eine urbanisierte trifft, dann drängt sich die Frage nach den Folgen für Stadt und Stadtforschung auf. Das Coronavirus und seine Bekämpfungsmaßnahmen wie auch die durch sie rasant beschleunigten Digitalisierungsprozesse haben zu Transformationen nahezu jeden Aspekts des urbanen Lebens geführt: von Wirtschaft und Sozialem bis zu Kultur und Alltag. Diese Prozesse, Orte und Erfahrungen werden nun nicht einfach ins Digitale verlagert, sondern adaptieren sich, konstituieren sich neu oder brechen zusammen – mit oftmals weitreichenden Folgen für die Städte und ihre Bewohner_innen.

Wir möchten diese Phänomene und Debatten zum Anlass nehmen, anhand einer Reihe von Symptomen urbaner Krisen einige Fragen zur Zukunft des Städtischen zu formulieren und zur Diskussion zu stellen. Sie betreffen sowohl das Verhältnis von pandemischem Regieren, Digitalisierung und dem Urbanen als auch die Formen von Zukunftserzählungen und -planbarkeiten über das Städtische. Dabei ist auch zu fragen, welche Konsequenzen die im Folgenden skizzierten Transformationen sowohl für die Städte selbst als auch für die Formen ihrer Beforschung und Konzeptionalisierung haben. Kurz gesagt, sie zielen auf nichts weniger als auf das Zentrum dessen, was wir unter Stadt und dem Urbanen verstehen.

2. Neun Symptome einer Krise der Städte

2.1. Dichte als Gefahr

Zunächst ist zu konstatieren: Im Zuge der Pandemie haben die klassischen Insignien des Urbanen – Dichte, Zentralität, Begegnungen zwischen Fremden – entweder an Bedeutung verloren oder gelten nun eher als bedrohlich denn erstrebenswert. Auch wenn die Infektionshotspots in Deutschland bis in den Herbst 2020 hinein gerade nicht die Großstädte waren, wandelte sich die räumliche und soziale Dichte in den Metropolen von begehrten Leitbildern wie der durchmischten und kompakten Stadt zu einem pandemischen Albtraumszenario. Eine Erzählung, die besonders laut wird, wenn sie an innerstädtische Quartiere angeschlossen werden kann, die mit Migration und jugendlicher Delinquenz assoziiert sind. Stattdessen gelten nun Distanz, Abschottung und Segregation als erstrebenswerte Formen zur Infektionsvermeidung und -bekämpfung. Hier aktualisieren sich auch Debatten über die hygienische Gefahr, die von den verdichteten „Ballungszentren“ ausgehe, die bereits die Klassiker der konservativen Großstadtkritik und -feindlichkeit des 19. Jahrhunderts umgetrieben haben und in denen vielfach Stadt, Medizin und Moral miteinander kurzgeschlossen wurden. Indes erlebt nicht nur die Zuschreibung der Stadt als krankmachender „Moloch“ eine Renaissance, sondern auch die Verheißung eines besseren und gesunderen Lebens in ruralen oder suburbanen Räumen.

2.2. Exodus der Stadtbewohner_innen

Dieses Begehren der Stadtflucht zeigt sich in einem der sicherlich markantesten Themen im aktuellen medialen Diskurs: die massenhafte Abwanderung Wohlhabender aus den metropolitanen Zentren. In Metropolen wie New York oder London, Chennai oder Lagos lässt sich eine neue Form von *white flight* beobachten, in der insbesondere (weiße) Mittel- und Oberschichtsfamilien die Innenstädte verlassen. Für sie sind die nun weitestgehend weggebrochenen Vorteile des Stadtlebens wie kulturelle Angebote, kurze Pendeldauer zu Arbeitsplätzen etc. durch Lockdowns und Homeoffice obsolet geworden. Für viele rechtfertigt dies nicht mehr die immensen Lebenshaltungskosten und anderen Einschränkungen, die mit dem Leben und Wohnen in den urbanen Zentren einhergehen. Die Folge sind stagnierende (oder gar sinkende) Wohnungspreise, während der Immobilienmarkt in der Peripherie und dem Umland rasant an Dynamik gewinnt.

2.3. Digitalisierung, Homeoffice und das Ende des Büros

Eng mit diesen Entwicklungen verknüpft ist einerseits, dass die bereits vor der Pandemie fortschreitende Digitalisierung von Arbeit wie auch von Konsum und Freizeit enorm vorangetrieben und damit räumlich wie zeitlich flexibilisiert wird. Zudem haben mit der Pandemie und dem Primat des Homeoffice für bestimmte Formen von Arbeit und Bildung nun die zentralen Orte der Schulen, Büros etc. an Bedeutung verloren, was sich nicht zuletzt in dem Leerstand von Gewerbeflächen und Büros bekundet. Die ökonomischen und sozialen Folgen reichen dabei aber weit über den Leerstand dieser Flächen und die veränderte Arbeitswelt der nun im Homeoffice arbeitenden Angestellten hinaus.

2.4. Intensivierte Überwachungs- und Kontrollregime

Dadurch scheinen sich insbesondere die öffentlichen Räume zu Laboren und experimentellen Anwendungsfeldern von neuen Formen technologisch-autokratischer Kontrolle entwickelt zu haben, die teilweise orwellische Züge tragen. Diese reichen von dystopischen Berichten über den Zugriff auf einzelne Menschen mittels Drohnen sowie skurril anmutender Roboterhunde, die Passant_innen in Singapur auf Abstandsgebote in öffentlichen Parks hinweisen, über klassische Instrumente repressiver Polizeiarbeit durch Ausgangssperren bis hin zu digital gestützten Bewegungs- und Kontaktprofilen sowie der Aufforderung an die pandemisch regierten Subjekte, sich in sozialer Distanz zu üben.

Um diese neuen Formen des Regierens zu legitimieren, zeigt man gern auf asiatische Städte wie Seoul, Songdo or Shenzhen, wo es trotz drastischer Infektionszahlen gelang, die Sterblichkeitsraten niedrig zu halten und das Virus weitestgehend einzudämmen. Zu verdanken sei dies vor allem dem ubiquitären Einsatz digitaler Überwachungstechniken wie Bewegungstracking oder Thermokameras. Ebenso wird betont, wie wirksam die lokal-staatliche Kooperation mit Technologiekonzernen wie Alibaba sei, deren Kapazitäten in der Analyse von großen Datenmengen die Kontrolle

und Voraussage von – insbesondere urbanen – Infektionsclustern und -dynamiken ermöglicht habe.

Zugleich hat gerade eine zunehmende polizeiliche Präsenz und Intervention die Durchherrschaftung des öffentlichen Raums verstärkt, insbesondere für marginalisierte Bevölkerungsgruppen wie Wohnungslose. Während so zahlreiche urbane Orte als pandemisch umcodiert werden – und damit oft als noch gefährlicher gelten denn ohnehin schon –, versprechen die Räume der Peripherie und des Ruralen angstfreie Entfaltung und Erholung jenseits der Strapazen und Risiken der Stadt.

2.5. Zusammenbrüche urbaner Kultur

In all dem kann eine Krise dessen gesehen werden, was vielfach als „urbane Kultur“ beschrieben wird. Dies betrifft sowohl die Krise des Einzelhandels, von Bars und Restaurants wie auch von Theatern, Kinos, Konzerthallen oder Clubs. Während Erstere vor allem durch Außer-Haus-Verkauf und digital gestützte Lieferdienste versuchen, den Betrieb am Laufen zu halten, setzen Kultureinrichtungen auf die Verlagerung ihrer Angebote in den virtuellen Raum durch Livestreams und Pay-per-View-Services. Dabei zeigt sich jedoch, dass diese Strategien nur sehr begrenzt von Erfolg gekrönt sind. Viele dieser Institutionen stehen kurz vor dem wirtschaftlichen Ruin oder haben bereits aufgegeben.

Im Zuge dessen hat auch die in den letzten Dekaden rasant vorangeschrittene Festivalisierung bzw. Eventisierung von Stadtpolitik und städtischem Raum – zumindest vorläufig – ein abruptes Ende gefunden. Während Feste, Sportveranstaltungen, Märkte oder kulturelle Events abgesagt, verschoben oder ins Virtuelle verlagert werden, avancieren zumindest in den Medien die Biermeilen, Karnevalsumzüge, Weihnachtsmärkte oder das Public Viewing zu sehnstchtig vermissten Insignien urbaner Kultur.

Zugleich lässt sich ein massiver Rückgang des Tourismus wie auch von Geschäftsreisen für Messen, Konferenzen etc. konstatieren, mit drastischen Folgen für die städtischen Ökonomien, vom Hotel- bis zum Taxigewerbe. So kamen 2020 so wenige Tourist_innen wie zuletzt 2004 nach Berlin: Reisebeschränkungen und die Sorge vor einer Coronainfektion haben die Besucherzahlen massiv einbrechen lassen.

2.6. Risikobegegnungen

Überhaupt wandeln sich Erfahrungen des Kontakts zu Fremden in „urban encounters“ (Amin 2002) von potenziell bereichernden Ereignissen des Alltags zu bedrohlichen und zu vermeidenden Interaktionen. Dies geht einher mit der Umcodierung des städtischen öffentlichen Raums wie Parks, Plätze und belebte Straßen – von attraktiven Orten einer „authentischen Metropolenerfahrung“ zu infektiösen und damit gefährlichen Räumen. Dies hat nicht zuletzt auch für das Kennenlern- und Datingverhalten der Großstadtbewohner_innen weitreichende Konsequenzen. War in den letzten Jahren die romantische Kontakthanbahnung bereits zu großen Teilen auf digitale Plattformen verlagert worden, finden nun oftmals auch die ersten Treffen auf den neu eingerichteten Videochatfunktionen dieser Anbieter statt oder erfordern vorherige kommunikationsintensive Absprachen der Kontakt- und Hygienelogistik.

2.7. Ruralisierung des Alltags und der Vergemeinschaftung

Diese Krise des Urbanen führt jedoch nicht nur zu einer Entdichtung der Körper sowie einer Digitalisierung und Enturbanisierung des Freizeitverhaltens. Sie evoziert auch veränderte Vergemeinschaftungsformen, die sich nicht zuletzt durch die Bekämpfungsregularien der Pandemie, wie die Kontaktbeschränkung auf ausgewählte Haushalte, wieder „refamiliarisieren“. Angesichts der Renaissance der Familie durch verstärkte Heimarbeit und die Rückverlagerung von Sorgearbeit, Homeschooling etc. in die eigenen vier Wände lässt die Herausbildung einer verstärkten Ungleichheit eine Retraditionalisierung des Alltagslebens vermuten. Zugleich gilt zu fragen, ob man sich in dieser Betonung des Haushalts und des Familiären bei gleichzeitigem erhöhtem Misstrauen gegenüber dem städtischen Fremden als Hygienierisiko wieder an rurale Lebensentwürfe annähert.

2.8. Anti-urbane Individualisierung

Im Zuge dessen lassen sich in den pandemischen und digital hochgerüsteten Städten auch neue Dynamiken der Individualisierung beobachten. Diese sind jedoch anders gelagert als die Merkmale klassisch urbaner Individualisierung, die mit selbstgewählten Gruppenbildungen und öffentlichen Inszenierungsbegehren einhergehen. Stattdessen sieht sich eine Vielzahl der Großstadtbewohner_innen einer Form von Vereinzelung ausgesetzt, die interessen- oder sympathiebasierte Vergemeinschaftung erschwert und stattdessen eine quarantäneähnliche Isolation und Kontaktvermeidung als Idealmodell propagiert. Dass diese Modi atomarisierter Subjektivität mit der Zunahme psychischer Erkrankungen wie auch ansteigender Suizidgefahr einhergeht, haben Gesundheitsexpert_innen weltweit bereits früh erkannt (Ammerman et al. 2021; Bundespsychotherapeutenkammer 2020). Zugleich setzt man auch hier verstärkt auf die Digitalisierung von Angeboten via virtuellen Beratungen und Gruppentherapien. Erschwerend kommt hinzu, dass auch eher flüchtige alltägliche Sozialkontakte und schwache Bindungen stark reduziert sind und zu den möglichen Risikobegegnungen zählen, die es zu vermeiden gilt.

2.9. Solidarische Nachbarschaften?

Zu Beginn der Pandemie im Frühjahr 2020 war die Herausbildung dieser gewissermaßen „anti-urbanen“ Individualisierung allerdings noch mit einer Betonung der Wichtigkeit sogenannter solidarischer Nachbarschaften verbunden. Sie bekundete sich etwa in der Unterstützung der Nachbar_innen aus sogenannten Risikogruppen durch Einkäufe sowie durch den Boom von „Gabenzäunen“ für Wohnungslose, Arme oder andere marginalisierte städtische Gruppen. Zwar gibt es diese Initiativen vereinzelt noch, allerdings hat die Intensität des nachbarschaftlichen Engagements spätestens im Herbst 2020 rapide abgenommen. Ersetzt wurde sie oftmals durch Desinteresse oder Erschöpfung sowie durch ein Denunziationsbegehren, bei dem unliebsame und als störend empfundene Versammlungen bei Nachbar_innen oder im öffentlichen Raum den Behörden gemeldet und ihre Disziplinierung und Bestrafung einfordert werden.

3. Anzeichen einer „planetarischen Enturbanisierung“?

All die oben nur kurz skizzierten und zugespitzten Dynamiken von Stadtflucht, sozialer Entmischung, Umcodierung des urbanen Raums und der Verstärkung von Kontrollregimen, die Städte aktuell durchlaufen, sowie die fortschreitende Refamiliarisierung, Entsolidarisierung und Vereinzelung ihrer Bewohner_innen stehen in engen Wechselwirkungsprozessen. Zugleich werden sie durch fortschreitende Digitalisierung oftmals noch beschleunigt und verstärkt. Die Folge ist in der Tat eine weltweite massive ökonomische, soziale und kulturelle Krise der Städte, die sich in gewisser Weise als ein Prozess der Enturbanisierung beschreiben lässt. Womöglich finden sich hier Anzeichen einer Art Inversion jener „planetary urbanisation“, die Neil Brenner und Christian Schmid in Anlehnung an Henri Lefebvre als Merkmal der kapitalistischen Entwicklung der letzten Jahrzehnte konstatieren (Brenner/Schmid 2012). Dies meint nicht nur eine Entdichtung der Bevölkerung und eine Transformation der Akkumulationsregime und Gouvernamentalitätsformen, sondern auch eine tiefgreifende Transformation dessen, was man gemeinhin als urbane Lebensweise und Kultur bezeichnet.

Gegen all diese Punkte und Zuspitzungen können selbstverständlich Einwände formuliert werden. So scheinen die teils schrillen Diagnosen um das Ende der Städte, die gerade zu Beginn der Pandemie dominant waren, eine eher kurze Halbwertszeit zu haben. Bereits mit dem Ende des New Yorker Lockdowns im Sommer 2020 mischten sich in den medialen Diskurs von den Erzählungen des Aufbruchs ins Ländliche und die Vorstädte erste Stimmen der Reue. Als positive Nachrichten über die Impfstoffentwicklung bekanntgegeben wurden, schlugen die Aktienkurse von Lufthansa und Zoom rasch in Richtung vorpandemischer Normalität um. Ende Oktober 2020 lagen die Immobilienpreise in Manhattan, Brooklyn und Queens gut zwei Prozent über denen des Vorjahres. Die Rede vom Homeoffice ist zudem in weiten Teilen eine Rede eines privilegierten Teils der Wissensökonomie.

Hier zeigen sich bereits die Grenzen einer allein auf Stadt und Urbanität abhebenden Krisendiagnostik. Sie täte womöglich gut daran, etwas genauer auf Akteure und weniger auf räumliche Konfigurationen zu schauen. Doch auch wenn man der Rede um das „Ende der Städte“ skeptisch gegenüberstehen mag, ist doch nicht von der Hand zu weisen, dass sich aktuell tiefgreifende Transformationen abzeichnen, die sie, wie die Gesellschaft insgesamt, über lange Zeit prägen und verändern werden.

3.1. Urbane Krisendiskurse als Indikatoren gesellschaftlichen Wandels

Dies wäre im Übrigen nicht das erste Mal, dass Städte durch Pandemien in tiefe Krisen gestürzt und infolge an Bedeutung verlieren würden. Nicht nur hatten die wiederkehrenden Ausbrüche der Pest vom 14. bis ins 18. Jahrhundert zahlreiche Städte in Europa und Vorderasien stark entvölkert, ihre Ökonomien ruiniert und ihre Kultur- und Bildungseinrichtungen vertrieben oder zerschlagen. Auch die Choleraausbrüche des 19. Jahrhunderts forderten insbesondere in den urbanen Zentren wie London, Moskau oder Havanna unzählige Tote und ließen ihre Wirtschaft wie Sozialstruktur kollabieren. Zudem hatten diese Pandemien massiven Einfluss auf die Umgestaltung

ihrer baulichen Gestalt und sozioökonomischen Ordnung. Zu den pandemischen Langzeitfolgen für die Städte zählten sowohl ein immenser Innovationshub im Hinblick auf die Implementierung neuer Infrastrukturen wie etwa Kanalisationssysteme, als auch die Umsetzung von Wohnreformen und Gesundheitsprogrammen.

Zudem lassen sich die spätestens seit dem 19. Jahrhundert regelmäßig wiederkehrenden Debatten und Prophezeiungen hinsichtlich der Krise oder gar des Endes der Städte rückblickend als Symptome tiefgreifender gesellschaftlicher Transformationen deuten. Während die Großstadtkritik des späten 19. Jahrhunderts auf die Industrialisierung und die Verelendung weiter Teile der Bevölkerung reagierte, bekundete sich in den Lamentos der 1970er Jahre über Suburbanisierung und Gettoisierung die Krise fordristischer Ökonomien und der durch neue Kommunikationstechnologien beförderte Aufstieg des tertiären Sektors. In ihrer Fokussierung auf die Stadt als Ort oder Ursprung der Krise haben diese Diagnosen zwar oft das Falsche adressiert, sich aber zuverlässig als wichtige Indikatoren für die Etablierung neuer kapitalistischer Akkumulations- und Regulationsweisen erwiesen. Zudem haben diese anti-urbanen Diskurse oftmals wichtige Impulse für die Herausbildung neuer Forschungsansätze und Theoriemodelle in der Stadtforschung gegeben, von der Chicago School bis zu Ansätzen des *critical urbanism*.

Und so bietet auch diese Krise der Städte womöglich die Chance, die Vorannahmen, Perspektiven und Methoden einer sich selbst als „kritisch“ verstehenden Stadtforschung auf den Prüfstand zu stellen und zu schärfen. Dabei ließen sich einerseits die Merkmale apokalyptischer Mediendiskurse in den Blick nehmen und auf ihre Funktionen und Wirkungsweisen hin befragen. Andererseits gilt es, die aktuell stattfindenden Transformationen urbaner Ökonomien, Kulturen und Alltagspraktiken durch Digitalisierung und Pandemie durchaus ernst zu nehmen und ihre Wirkungen, Akteurskonstellationen und Ungleichheitsdynamiken zu beleuchten.

Eine Debatte über die Transformation des Urbanen angesichts der weltweiten Pandemie und fortschreitender Digitalisierung ließe sich beispielsweise anhand der anschließend formulierten Fragen führen. Diese sind selbstverständlich nicht vollständig und können gern erweitert sowie hinsichtlich ihrer Formulierung und Perspektive selbst kritisch diskutiert werden.

Wir laden somit ausdrücklich zu Widerspruch und Dissens ein sowie dazu, die aktuellen urbanen Transformationen in alternativer Weise zu beschreiben, zu konzeptionalisieren und zu kritisieren. Allerdings besteht auch die Möglichkeit, dass wir es hier in der Tat mit einer fundamentalen Zäsur und den ersten Anzeichen einer planetarischen Enturbanisierung zu tun haben, die die Städte ähnlich tiefgreifend verändern werden wie andere globale Pandemien vor ihnen.

- Welche Folgen hat die (temporäre) Abwanderung der Mittel- und Oberschichten für städtische Ökonomien wie etwa den Arbeits- und Wohnungsmarkt? Geht es um mehr als darum, dass wohlhabende Menschen für einige Monate am Zweitwohnsitz oder länger im Urlaub geblieben sind? Verstärkt dies die Krise des tertiären Sektors oder ist dies als Chance zu begreifen, weil die Mieten sinken?
- Welche Rolle spielen Nachbarschaften und solidarische Netzwerke angesichts der Pandemie?

- Welche Klassenperspektive drückt sich in dieser Rede über die Krise der Stadt aus? Was ist die Klassenposition des sich pandemisch regierenden urbanen Subjekts?
- Welche Folgen haben die durch die Pandemie beschleunigten Digitalisierungsprozesse für die städtischen Ökonomien und Alltagskulturen?
- Wie eurozentrisch ist diese Erzählung? Beruhen die hier geschilderten Symptome und Interpretationen nicht auf einer Ausblendung städtischer Realitäten im globalen Süden?
- Welche Rekonfigurationen der Geschlechterverhältnisse lassen sich angesichts der Refamiliarisierung und der neuen Anforderungen privater Haushalte und Wohngemeinschaften beobachten und welche Effekte haben sie?
- Welche Formen verkörperter Ungleichheiten zeigen sich in der aktuellen Krise? Wie lassen sich die vielfältigen und multiskalaren Wechselwirkungen zwischen Sozialem, Gesundheit, Umwelt, Medizin und Ökonomie analytisch fassen?
- Wie verhält sich dies zu den multiplen Krisen, die angesichts des pandemischen Ausnahmezustands etwas aus dem Blick verschwunden sind, wie Klimakrise oder gesellschaftlicher Rechtsruck?
- Inwieweit verändern Kontaktbeschränkungen und die Shutdowns von Freizeit- und Bildungseinrichtungen sowie ihre verstärkte Digitalisierung das, was man gemeinhin „urbane Kultur“ nennt?
- Wie können Ansätze aus der Stadtökologie, der Sozialepidemiologie oder Impulse von Umweltgerechtigkeit (*environmental justice*) dazu beitragen, eine kritische analytische Perspektive für die Stadtforschung zu entwickeln?
- Was bedeutet das für die Praxis der Stadtforschung?

Dieser Artikel wurde durch Mittel des Open Access Publikationsfonds der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg gefördert.

Endnoten

- [1] Vgl. <https://quoteinvestigator.com/2013/10/20/no-predict/#return-note-7474-3>
- [2] Vgl. www.telegraph.co.uk/news/2020/08/04/governor-cuomo-begs-wealthy-new-yorkers-come-home-save-ailing/
- [3] Vgl. www.baumeister.de/lockruf-der-provinz/

Autor_innen

Stefan Höhne ist Kulturwissenschaftler, Historiker und Teil der Redaktion von sub\urban. Er forscht zu Geschichte und Theorie des Städtischen sowie zu technischen Raumproduktionen und materieller Kultur.
stefan.hoehne@metropolitanstudies.de

Boris Michel ist Geograph und Teil der Redaktion von sub\urban. In der Stadtgeographie arbeitet er zur Zeit an einem Projekt zu urbanen Drogenkulturen sowie zu Geschichte der Stadtgeographie.
boris.michel@geo.uni-halle.de

Literatur

- Amin, Ash (2002): Ethnicity and the multicultural city. Living with diversity. In: *Environment and Planning A* 34/6, 959-980.
- Ammerman, Brooke A. / Burke, Taylor A. / Jacobucci, Ross / McClure, Kenneth (2021): Preliminary investigation of the association between COVID-19 and suicidal thoughts and behaviors in the U.S. In: *Journal of Psychiatric Research* 134, 32-38.
- Bhan, Gautam / Caldeira, Teresa / Gillespie, Kelly / Simone, AbdouMaliq (2020): The pandemic, southern urbanisms and collective life. <https://www.societyandspace.org/articles/the-pandemic-southern-urbanisms-and-collective-life> (letzter Zugriff am 6.10.2020).
- Biglieri, Samantha / Vidovich, Lorenzo de / Keil, Roger (2020): City as the core of contagion? Repositioning COVID-19 at the social and spatial periphery of urban society. In: *Cities & Health*, <https://doi.org/10.1080/23748834.2020.1788320>.
- Brenner, Neil / Schmid, Christian (2012): Planetary urbanization. In: Matthew Gandy (Hg.), *Urban constellations*. Berlin: Jovis, 10-13.
- Bundespsychotherapeutenkammer (2020): Corona-Pandemie und psychische Erkrankungen: BPtK-Hintergrund zur Forschungslage. https://www.bptk.de/wp-content/uploads/2020/08/2020-08-17_BPtK-Hintergrund_Corona-Pandemie-und-psychische-Erkrankungen.pdf (letzter Zugriff am 9.2.2021).
- Das Ende der Megastädte? (2020): Arte, Square Idee, 27:00 Minuten. www.arte.tv/de/videos/093875-010-A/square-idee/ (letzter Zugriff am 7.2.2021). Regie: Gregory Hopf, Autorin: Claire Parnet.
- Ensor, Josie (2020): Governor Cuomo begs wealthy New Yorkers to come home to save ailing city. In: *The Telegraph*, 4.8.2020. www.telegraph.co.uk/news/2020/08/04/governor-cuomo-begs-wealthy-new-yorkers-come-home-save-ailing/ (letzter Zugriff am 7.2.2021).
- Forester, Tom (1988): The myth of the electronic cottage. In: *Futures* 20/3, 227-240.
- McFarlane, Colin (2020): The urban poor have been hit hard by coronavirus. We must ask who cities are designed to serve. <https://theconversation.com/the-urban-poor-have-been-hit-hard-by-coronavirus-we-must-ask-who-cities-are-designed-to-serve-138707> (letzter Zugriff am 11.11.2020).
- Schönwitz, Daniel (2020): Lockruf der Provinz. www.baumeister.de/lockruf-der-provinz/ (letzter Zugriff am 7.2.2021).
- Siedentop, Stefan / Zimmer-Hegmann, Ralf (2020): COVID-19 und die Zukunft der Städte. ILS-Impulse 1/20. Dortmund: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung.

Debatte

2021, Band 9, Heft 1/2

Seiten 151-157

zeitschrift-suburban.de

10.36900/suburban.v9i1/2.667

Stefan Höhne, Boris Michel

„Das Ende des Städtischen?

Pandemie, Digitalisierung und
planetarische Enturbanisierung“

Kommentare von:

Marcelo Lopes de Souza, Matthias

Naumann, Anke Strüver, Markus

Kip, Hannah Schilling, Roger Keil,

Christian Haid, Anna-Lisa Müller,

Nikolai Roskamm

Die Covid-19-Pandemie bedeutet nicht das Ende des Städtischen (aber vielleicht den Beginn eines besseren Verständnisses unserer Welt)

Kommentar zu Stefan Höhne und Boris Michel „Das Ende des Städtischen?
Pandemie, Digitalisierung und planetarische Enturbanisierung“

Marcelo Lopes de Souza

Mit ihrem provokanten (im angloamerikanischen Sinne von *thought-provoking*) Aufsatz „Das Ende des Städtischen? Pandemie, Digitalisierung und planetarische Enturbanisierung“ liefern Stefan Höhne und Boris Michel (Höhne/Michel 2021) einen anregenden Beitrag, der es gleichermaßen schafft, einen breiten Denkhorizont zu präsentieren und dennoch tiefgreifend zu sein. Ihr Stil – klar, direkt und kompakt, aber trotzdem vorsichtig und keineswegs dogmatisch – lädt zum Dialog ein.

Bereits der Titel enthält eine radikale Frage: *Das Ende des Städtischen?* Es ist zwar so, dass diese Frage sorgfältig im Stil einer Hypothese formuliert ist und nicht als eine rein rhetorische Frage, auf die die Autoren bereits eine endgültige Antwort hätten. Die Frage selbst verdient es jedoch, problematisiert zu werden, da sie meines Erachtens einen ungeeigneten Ausgangspunkt darstellt: Wäre es nicht wesentlich produktiver – anstatt sich zu fragen, ob „das Städtische“ kurz vor dem Ende steht –, das Szenario einer möglichen Auflösung einer bestimmten sozialräumlichen Konfiguration (und keineswegs des Städtischen selbst) zu diskutieren? Ist das „Ende des Städtischen“ nicht ein übermäßig dramatisches und im Grunde genommen unrealistisches Wort? Wäre es also nicht fruchtbarer für die Debatte, eine (wahrscheinliche) *akute Krise der gegenwärtigen kapitalistischen sozialräumlichen Konfiguration* zu postulieren?

Aufgrund der Notwendigkeit, Platz zu sparen, präsentiere ich im Folgenden meine Argumente in Form von drei Thesen.

- 1. Die Covid-19-Pandemie weist *an sich* nicht auf ein „Ende des Städtischen“ hin, obwohl die Zunahme der Häufigkeit von Epidemien und Pandemien zweifellos zu einer Neukonfiguration des sozialräumlichen Musters des Kapitalismus führen kann.**

Warum sollte die Covid-19-Pandemie auf die Unmöglichkeit des langfristigen Überlebens von Großstädten und der kapitalistischen Urbanisierung hinweisen? Der Schwarze Tod breitete sich in Europa (Mitte des 14. Jahrhunderts)

inmitten einer sozialräumlichen Konstellation aus, in der die in Großstädten lebende Bevölkerung sehr klein war; und auch die Spanische Grippe (1918-1920) trat in einem Europa auf, in dem – wohl vor der „Großen Beschleunigung“ (*Great Acceleration*) seit der Mitte des 20. Jahrhunderts – der Anteil der ländlichen Bevölkerung noch sehr hoch war. Aber vor allem: Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) kam nach Auswertung einiger Ergebnisse zu dem Schluss, dass zumindest während der ersten Phase der Pandemie (von Februar bis Sommer 2020) nur geringe Unterschiede in der Verbreitung des Coronavirus zwischen städtischen und ländlichen Regionen in Deutschland festzustellen waren (vgl. Mallwitz 2020). Fazit: Auch wenn weniger urbanisierte Räume weniger anfällig für die Auswirkungen einer Pandemie sind, und auch wenn hohe städtische Dichten (und dazu kommt heute die Globalisierung!) die Ausbreitung von Viren und Bakterien sowie die Ansteckungsgefahr begünstigen – und unter den für die Metropolen des globalen Südens typischen Bedingungen der Armut und Segregation sieht die Lage besonders dramatisch aus –, sollte die Relevanz dieses Faktors nicht überbewertet werden. Ich halte es deswegen (gelinde gesagt) für verfrüht, die Auswirkungen von Covid-19 auf lange Sicht als so entscheidend darzustellen, dass sie ein ganzes sozialräumliches Muster umkehren können – auch wenn diese Auswirkungen nicht zu unterschätzen sind. Ob es uns gefällt oder nicht, die kapitalistische Urbanisierung ist wahrscheinlich viel ‚resilienter‘, als es sich einige von uns vorzustellen scheinen. Eines scheint andererseits von Stefan Höhne und Boris Michel *unterschätzt* zu werden (zumindest wurde es in ihrem Aufsatz nicht erwähnt): Die steigende Häufigkeit von Epidemien und Pandemien in den kommenden Jahren und Jahrzehnten aufgrund einer Kombination von Faktoren (darunter der Klimawandel) – eine wesentlich besorgniserregendere Entwicklung als die aktuelle Covid-19-Pandemie selbst. Wenn in den kommenden Jahrzehnten ähnliche katastrophale Phänomene in immer kleineren Abständen auftreten, wäre es *in diesem Fall* sinnvoller, über das „Ende des Städtischen“ – oder gar der sogenannten Zivilisation, wie wir sie kennen – zu spekulieren. Dies wäre sicherlich ein sehr dystopisches Szenario. Denn eine Sache ist die allmähliche Veränderung des sozialräumlichen Musters (hin zu einer starken wirtschaftlich-räumlichen Dekonzentration und einer ebenfalls starken politisch-territorialen Dezentralisierung) infolge eines emanzipatorischen Drucks von unten, vielleicht sogar von Revolutionen. Eine ganz andere Sache ist aber das, was sich aus einer *Anpassung des Kapitalismus* an eine Situation ständiger Verschlechterung der wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen ergeben wird. Im letzteren Fall ist es schwer vorstellbar, wie die Transformation zu etwas anderem als einer Zunahme von Ungleichheit und Heteronomie führen könnte.

2. Es ist notwendig, einige Lehren aus den Erfahrungen des ‚globalen Südens‘ – nicht nur mit der Pandemie selbst, sondern auch mit dem Urbanisierungsprozess der letzten Jahrzehnte – zu ziehen.

Bereits in den frühen 1990er Jahren prognostizierte Milton Santos (mit dem brasilianischen Urbanisierungsprozess vor Augen), dass Metropolen

und Großstädte zunehmend Räume brutaler Klassenkontraste würden, mit einer Minderheit von Reichen und Superreichen – wohlhabende Menschen, die in *gated communities* leben, umgeben von informellen Siedlungen der städtischen Armen –, während ein großer Teil vor allem der Mittelschicht in die mittelgroßen Städte der reichsten Regionen (mit der besten Infrastruktur des Landes) abwandern würde (Santos 1993). Möglich wurde dieser Prozess durch die wirtschaftlichen und technologischen Bedingungen, die in den letzten Jahrzehnten zu einer industriellen Dekonzentration in Brasilien führten. Dadurch konnten mittelgroße Städte im Landesinneren relativ zahlreiche formelle Arbeitsplätze und im Laufe der Zeit auch eine gute Infrastruktur sowie andere Vorteile der Metropolen (etwa im Bildungs- und Gesundheitswesen) für den Mittelstand anbieten – ohne einige der für die Metropolen typischen Nachteile (hohe Gewaltkriminalitätsraten, enorme Umweltverschmutzung, hohe Lebenshaltungskosten, exorbitante Immobilienpreise usw.). Die englischsprachige Literatur zu *counterurbanization* im globalen Norden aus den letzten zwei Jahrzehnten scheint diesen Trend im Großen und Ganzen zu bestätigen, und in jüngerer Zeit wurden ähnliche Studien für andere Länder der kapitalistischen Peripherie durchgeführt (vgl. z. B. Geyer/Geyer 2017). So sehr dieser Trend deutliche Besonderheiten eines semiperipheren Landes wie Brasilien aufweist, ist es letztendlich unmöglich, diese relativ bescheidene Dekonzentration mit der wirtschaftlich-räumlichen Dekonzentration zu vergleichen, die beispielsweise ein Land wie Deutschland kennzeichnet. Es ist trotzdem interessant festzustellen, dass aus der brasilianischen „Metropolisierung der Armut“ Lehren gezogen werden können. Ulrich Beck sprach vor ungefähr zwei Jahrzehnten von einer „brazilianization of the west“ (Beck 2000: 1-9) und einer „brazilianization of Europe“ (ebd.: 92-109) unter Bezugnahme auf die zunehmende Prekarisierung der Arbeitsverhältnisse und die immer größer werdende soziale Unsicherheit.

Einerseits macht die Covid-19-Pandemie insbesondere im globalen Süden die bereits bestehende soziale Ungleichheit besonders sichtbar und verschärft sie durch die epidemiologisch-hygienischen und wirtschaftlichen Auswirkungen einer ansteckenden Krankheit von so großem Ausmaß. Andererseits hat die Urbanisierung der letzten vier Jahrzehnte ihrerseits gezeigt, dass der Kapitalismus, indem er eine wirtschaftliche und demografische Dekonzentration (die nichts mit einer *Dezentralisierung der Macht* zu tun hat!) auf nationaler und regionaler Ebene ermöglicht (und dies mit einer zunehmenden Selbstsegregation der Eliten auf lokaler Ebene kombiniert), die Bedingungen für die herrschenden Klassen und den Mittelstand hervorbringt, sich nicht nur vor Gewaltverbrechen und Luftverschmutzung, sondern auch vor den Auswirkungen von Epidemien und Pandemien besser zu schützen. Auch in anderen Ländern (zum Beispiel in den USA) ist daher eher eine Verstärkung von Trends wie der wachsenden wirtschaftlich-räumlichen und demografischen Dekonzentration und eine noch tiefere und komplexere Selbstsegregation der Eliten zu erwarten als schlicht und einfach eine „Enturbanisierung“.

3. Die „planetarische Enturbanisierung“ ist eine eurozentrische Vorstellung – umso mehr die „planetarische Urbanisierung“.

Höhne und Michel geben zu, dass die Vorstellung einer „planetarischen Enturbanisierung“ möglicherweise einer eurozentrischen Erzählung entspricht: „Wie eurozentrisch ist diese Erzählung? Beruhen die hier geschilderten Symptome und Interpretationen nicht auf einer Ausblendung städtischer Realitäten im globalen Süden?“ (Höhne/Michel 2021: 148). Tatsächlich hätte eine stärkere Beachtung intellektueller Beiträge aus dem globalen Süden (wie die erwähnte Studie von Santos) bereits einige theoretische Elemente vorwegnehmen können, die auf die Fruchtbarkeit hinweisen, die Hypothese einer Vertiefung sozial ausschließender und selektiver wirtschaftlich-räumlicher Dekonzentration sowie der damit verbundenen (Selbst-)Segregationserscheinungen – die im globalen Süden deutlicher sind (und sicherlich auch bleiben werden) als im globalen Norden – aufzustellen, statt die Möglichkeit eines „Endes des Städtischen“ wenigstens vorläufig so ernst zu nehmen. Aber zumindest sind Höhne und Michel sich des Problems bewusst; und in der Tat ist ein gewisses analytisches *Bias*, das sich aus dem Umstand ergibt, über eine schwindelerregend komplexe Welt aus der Sicht des globalen Nordens nachzudenken, aufgrund der Einschränkungen in Bezug auf die individuelle (Forschungs-)Erfahrung fast unvermeidlich. Solche Einschränkungen brauchen aber nicht zwangsläufig zu einem „strukturellen Eurozentrismus“ zu führen, der dem strukturellen Rassismus sehr ähnlich ist (und oft mit ihm verflochten ist), in dem sich Vorurteile reproduzieren und (pseudo-)epistemische Hierarchien quasi naturalisiert werden. Genau dies passiert in Höhnes und Michels Beitrag nicht, indem sie sogar zu einer Debatte über diese Gefahren einladen.

Im Gegensatz dazu scheint der Eurozentrismus jener Autoren, die sich für die „Theorie“ der „planetarischen Urbanisierung“ einsetzen, typischerweise „struktureller“ Art zu sein. Ein halbes Jahrhundert ist vergangen, seit der französische neomarxistische Philosoph Henri Lefebvre die „vollständige Urbanisierung der Gesellschaft“ („urbanisation complète de la société“) und den unaufhaltsamen Aufstieg der „urbanen Gesellschaft“ („société urbaine“) vorausgesagt hat – eine Phase, die seiner Meinung nach der Industriegesellschaft folgen wird. Was Lefebvre um die Wende der 1960er zu den 1970er Jahren noch als *work in progress* betrachtete (Lefebvre 1983), haben Lefebvrianer wie Neil Brenner kürzlich auf aktualisierte und radikalere Weise als eine praktisch vollendete Tatsache interpretiert: Die „planetarische Urbanisierung“ („planetary urbanization“) sei bereits eine vollständige Realität, die nichts – außer höchstens verschwindende Relikte und Überbleibsel – auslasse (Brenner 2014a; vgl. auch Brenner 2014b; Brenner/Schmid 2014; Schmid 2014).

Selbst an der Peripherie des globalen Kapitalismus würden sich die unterschiedlichsten Akteure nicht dem Netz der urbanen Gesellschaft entziehen und so im Wesentlichen zu lediglich lokalen und regionalen Varianten einer „planetarischen Urbanisierung“ werden, die vom Zentrum des kapitalistischen Weltsystems ausgeht (wie es übrigens schon bei der Industrialisierung der Fall war). In Bezug auf die theoretische Produktion hätte dies in der Tat zur Folge,

dass „Sozialtheorie“ und „Stadttheorie“ sich komplett überschneiden würden: Wir wären in die Ära der „Stadttheorie ohne irgendetwas außerhalb ihr selbst“ eingetreten („urban theory without an outside“; Brenner 2014a). Wie ich in mehreren früheren Arbeiten (z. B. Souza 2019, 2020) bereits ausgeführt habe, wirft diese Art von Interpretation mehrere Probleme auf:

- a) Diese Interpretation ist zwar teilweise realistisch (schließlich ist es unbestreitbar, dass die Urbanisierung seit Generationen ununterbrochen zunimmt, insbesondere seit der *Great Acceleration*), sie bleibt aber zu vereinfacht. Obwohl uns verfügbare statistische Daten wissen lassen, dass der „städtische“ Anteil der Weltbevölkerung seit dem ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts den als ländlich eingestuften Anteil zahlenmäßig übertrifft, sind einige Vorbehalte hinsichtlich dieser Darstellung der Realität sowohl wissenschaftlich als auch ethisch-politisch angebracht. Erstens, weil die Daten aus nationalen Statistiken (die später von den Vereinten Nationen zusammengestellt werden) Gegenstand einiger Kontroversen sind, insbesondere bezüglich der Überschätzung des „Städtischen“. Denn diese umfassen insbesondere im globalen Süden oft geografische Einheiten und Lebenswelten, die teilweise immer noch stark von ländlichen Wirtschaftsformen und kulturellen Elementen geprägt sind, vor allem in kleinen und manchmal sogar in mittelgroßen Städten. Zweitens, weil die fortschreitende „Urbanisierung“ in der Regel nicht nur als „unvermeidlich“, sondern auch als etwas Gutes *an sich* angesehen wird (auch wenn die kapitalistische Urbanisierung mit vielen Problemen identifiziert wird: Ungleichheiten, Segregation, Armut usw.). Es wird zum Beispiel nicht verstanden, dass die Deterritorialisierung von Bäuer_innen, indigenen Völkern und traditionellen Bevölkerungsgruppen und ihre anschließende Umwandlung in (hyper-)prekarierte städtische Arbeitnehmer_innen angesichts von Kriterien wie sozialer Gerechtigkeit und Selbstbestimmung einen Fortschritt darstellen soll.
- b) Die Theorieansätze der „urbanen Gesellschaft“ und der „planetarischen Urbanisierung“ sind insofern reduktionistisch, da sie zutiefst eurozentrisch sind. Bei ihnen kann man folgenden ideologischen Subtext finden: Die „vollständige Urbanisierung der Gesellschaft“ bzw. die „planetarische Urbanisierung“ ist eine Art Synthese der Verwestlichung der (Welt-) Gesellschaft, also der *planetarischen Verwestlichung* – und *an sich ist die Verwestlichung nicht problematisch*. Sie wird als *selbstverständlich und gegeben* angesehen, obwohl dabei natürlich nicht darauf verzichtet wird, die konkreten Ausbeutungs- und Unterdrückungsprozesse zu bedauern, die sie von Anbeginn flankieren und aufrechterhalten (Kolonialisierung, Imperialismus usw.). Man hat den Eindruck, dass die Möglichkeit nicht einmal wahrgenommen wird, dass eine gerechte, sozialistische usw. Gesellschaft etwas anderes sein könnte als ein Produkt der intellektuellen Strömungen und der politischen und sozialen Kräfte, die durch die westliche Moderne hervorgerufen werden. Aus diesem Grund wird die „planetarische Urbanisierung“ zwar als kapitalistische Urbanisierung kritisch betrachtet, aber gleichzeitig letztendlich stillschweigend begrüßt.
- c) Aufgrund derart ethnozentrischer Prämissen ist verständlicherweise schwer zu erkennen, dass – selbst wenn die Urbanisierung im globalen

Süden stattfindet und die Bevölkerung der Städte wächst – *dies häufig inmitten einer kulturellen Vielfalt geschieht*, in der Weltanschauungen, Sprachen und Religionen sowie die Betrachtung von Raum und Zeit und die konkreten Lebensweisen immer noch als nicht im Wesentlichen westlich oder vollständig verwestlicht zu begreifen sind, obwohl sie seit Jahrhunderten dem westlichen Einfluss ausgesetzt sind. Eigentlich ist die Urbanisierung selbst daher so heterogen, dass es möglicherweise falsch ist, solche unterschiedlichen Phänomene ohne Vorbehalt in die gleiche begriffliche Schublade („Urbanisierung“) zu schieben. Diese Falschheit ähnelt in der Tat einer anderen: Nämlich jener, die darin besteht, absolut unterschiedliche Völker und Kulturen als „arm und unterentwickelt“ – auf „(wirtschaftliche) Entwicklung“ wartend – einzustufen.

- d) Von dem Moment an, in dem wir das Existenzrecht und die Würde der indigenen Völker, der Bäuer_innen usw. akzeptieren – was ihr Recht auf ihre Territorien einschließt –, sehen wir sie nicht mehr als „Relikte“ oder „Überbleibsel“, sondern als Subjekte und Agent_innen, deren anti-heteronome Forderungen und Kämpfe Respekt verdienen und ernst genommen werden sollten.

Angesichts all dessen glaube ich nicht, dass die Covid-19-Pandemie ein „Ende des Städtischen“ darstellt – wohlgemerkt, zum Guten wie zum Schlechten. Die Tragödie, die derzeit die Menschheit – insbesondere die Ärmsten und ihre Lebensräume – peinigt, bietet uns jedoch die Gelegenheit, einige der theoretischen Trends und analytischen Moden der letzten Jahre zu überdenken, um ein besseres (großzügigeres und solidarischeres) Verständnis der komplexen Welt, in der wir leben, zu erlangen.

Autor_innen

Marcelo Lopes de Souza ist Geograph. Er forscht zu Städtischer Politischer Ökologie (*urban political ecology*), insbesondere zu Umwelt(un)gerechtigkeit.
mlopesdesouza@terra.com.br

Literatur

- Beck, Ulrich (2000 [1999]): The brave new world of work. Cambridge: Polity Press.
- Brenner, Neil (2014a): Introduction: Urban theory without an outside. In: Neil Brenner (Hg.), Implosions/Explosions: Towards a study of planetary urbanization. Berlin: Jovis, 14-30.
- Brenner, Neil (2014b): Theses on urbanization. In: Neil Brenner (Hg.), Implosions/Explosions: Towards a study of planetary urbanization. Berlin: Jovis, 181-202.
- Brenner, Neil / Schmid, Christian (2014): Planetary urbanization. In: Neil Brenner (Hg.), Implosions/Explosions: Towards a study of planetary urbanization. Berlin: Jovis, 160-163.
- Geyer, Nicolaas Philippus / Geyer, Hermanus (2017): Counterurbanisation: South Africa in wider context. In: Environment and Planning A: Economy and Space 49/7, 1575-1593.
- Höhne, Stefan / Michel, Boris (2021): Das Ende des Städtischen? Pandemie, Digitalisierung und planetarische Enturbanisierung. In: sub\urban. zeitschrift für kritische stadtfor-schung 9/1-2, 141-149.
- Lefebvre, Henri (1983 [1970]): La revolución urbana. Madrid: Alianza Editorial.

- Mallwitz, Gudrun (2020): Corona-Gefahr auf dem Lande so hoch wie in der Stadt? In: Kommunal, 18.11.2020. <https://kommunal.de/corona-land-stadt> (letzter Zugriff am 4.2.2021).
- Santos, Milton (1993): A urbanização brasileira. São Paulo: Editora Hucitec.
- Schmid, Christian (2014): Networks, borders, differences. Towards a theory of the urban. In: Neil Brenner (Hg.), *Implosions/Explosions: Towards a study of planetary urbanization*. Berlin: Jovis, 67-80.
- Souza, Marcelo Lopes de (2019): Right to the city or to the planet? Why Henri Lefebvre's vision is useful and too narrow at the same time. In: Michel E. Leary-Owhin / John P. McCarthy (Hg.), *The Routledge handbook of Henri Lefebvre, the city and urban society*. Abingdon / New York: Routledge, 370-379.
- Souza, Marcelo Lopes de (2020): The city and the planet. Notes on utopias, dystopias and a complex relationship, In: *City* 24/1-2, 76-84.

Debatte

2021, Band 9, Heft 1/2

Seiten 159-164

zeitschrift-suburban.de

10.36900/suburban.v9i1/2.672

Stefan Höhne, Boris Michel

„Das Ende des Städtischen?

Pandemie, Digitalisierung und
planetarische Enturbanisierung“

Kommentare von:

Marcelo Lopes de Souza, Matthias

Naumann, Anke Strüver, Markus

Kip, Hannah Schilling, Roger Keil,

Christian Haid, Anna-Lisa Müller,

Nikolai Roskamm

Das Ende des Ländlichen? Covid-19 als Krise ländlicher Räume

Kommentar zu Stefan Höhne und Boris Michel „Das Ende des Städtischen?
Pandemie, Digitalisierung und planetarische Enturbanisierung“

Matthias Naumann

Am 21. Dezember 2020 meldete die *Kleine Zeitung*, dass in den Gemeinden Hermagor und Kötschach-Mauthen in Oberkärnten (Österreich) nun auch an bestimmten öffentlichen Plätzen eine Maskenpflicht gelte (*Kleine Zeitung* 2020). Die 7-Tage-Inzidenz lag im Bezirk Hermagor zu diesem Zeitpunkt bei 520,7 Fällen pro 100.000 Einwohner*innen – dem zweithöchsten Wert in ganz Österreich (ebd.). Die Pressemeldung aus einer landschaftlich reizvollen und dünn besiedelten Region Österreichs widerspricht dem Bild von ländlichen Räumen als vermeintlich ‚sicheren‘ Zufluchtsorten in Zeiten der Pandemie. Die Ausbreitung von Covid-19 und deren Auswirkungen werden in vielen Medien vor allem als ein Phänomen der Großstädte verstanden. Das gilt auch für den Beitrag von Stefan Höhne und Boris Michel (2021). Die geringe Siedlungsdichte, die Nähe zur Natur und die überschaubaren sozialen Kontakte in ländlichen Räumen gelten vielfach als Alternative zum riskanten Leben in Großstädten. Erleben wir nun eine ‚Rache‘ ländlicher Räume und Provinzstädte für die jahrzehntelange Dominanz der Metropolen, wie es in der medialen Debatte in Frankreich formuliert wurde (Bréville 2021)?

Dieser Einschätzung möchte ich mit dieser Replik widersprechen und argumentieren, dass die aktuelle Pandemie nicht nur mit einer Krise der Stadt, sondern auch mit Krisen ländlicher Räume verbunden ist. Henning Füller und Iris Dzudzek (2020: 166) weisen darauf hin, dass die Pandemie strukturelle gesellschaftliche Benachteiligungen sichtbar macht. Diese sozialen Ungleichheiten werden entlang von Merkmalen wie Einkommen, Alter, Gender deutlich, wie Krishnan und Jambhulkar (2020) am Beispiel von Migrant*innen im indischen Mumbai eindrucksvoll zeigen. Im Anschluss an die von Höhne und Michel (2021) dargestellten neuen Symptome einer Krise der Städte und den Begriff der „multiplen Krise“ (Brand 2009) skizziere ich mit Bezug auf Entwicklungen im Globalen Norden, wie Covid-19 auch in ruralen Kontexten bestehende Ungleichheiten verstärkt. Zugespißt ist zu fragen, ob aktuell nicht nur ein „Ende des Städtischen“ (Höhne/Michel 2021), sondern auch ein Ende des Ländlichen festzustellen ist. Die aktuellen Krisen ländlicher Entwicklung begannen, ähnlich wie in Städten, schon lange vor Ausbruch der Coronapandemie. Sie betreffen unter anderem das

Arbeiten, das Wohnen, die Infrastrukturversorgung sowie Fragen politischer Repräsentation in ländlichen Räumen.

1. Krise des Arbeitens in ländlichen Räumen

In der Digitalisierung und den damit verbundenen Möglichkeiten für mobiles, multilokales Arbeiten sahen erste Studien bereits vor der Covid-19-Pandemie eine Perspektive für ländliche Räume (Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung 2019). In der *New York Times* etwa hieß es: „It’s now possible to earn high (if not the highest) salaries from almost anywhere.“ (Poleg 2021) Doch machen die großstadtmüden digitalen Nomad*innen nur einen kleinen Teil der erwerbstätigen Bevölkerung aus. Die Debatten um fehlende Spargelstecher*innen aufgrund pandemiebedingter Einreisebeschränkungen oder über die Vorfälle in Fleischfabriken in Nordrhein-Westfalen zeigen nicht nur, dass ländliche Räume Schwerpunkte der Virusverbreitung sein können, sondern verdeutlichen auch die weniger idyllische Seite von Arbeit in ländlichen Räumen. Wohnen in ländlichen Räumen bedeutet zudem häufig Arbeiten in Städten, da die Beschäftigungswirkung einer industrialisierten Landwirtschaft nur noch sehr gering ist. Für viele Handwerker*innen, Bauarbeiter*innen, Dienstleistungsbeschäftigte etc. sind flexibles Arbeiten und Homeoffice jedoch keine Option. Zugleich wurde das Pendeln zu den städtischen Arbeitsorten durch die Einschränkungen im Zuge der Pandemiebekämpfung deutlich erschwert. Die Covid-19-Krise vertieft also bestehende Ungleichheiten auf ländlichen Arbeitsmärkten, die ohnehin nur wenige gut abgesicherte und gut bezahlte Beschäftigungsmöglichkeiten bieten.

2. Krise des Wohnens in ländlichen Räumen

Die ‚Wiederentdeckung‘ ländlicher Räume als Wohnort für Angehörige der Mittelschicht – gerade in Zeiten gesellschaftlicher Krisen – ist kein neues Phänomen (Werner Bätzing in Lembke 2020). Sie schließt an bereits bestehende romantisierte Vorstellungen von „Ländlichkeit“ an (Baumann 2018). Angesichts der Gefahren der Pandemie erscheinen die „Verheißung[en] eines besseren und gesunderen Lebens in ruralen oder suburbanen Räumen“ (Höhne/Michel 2021: 142) aktuell noch verlockender. Doch ist die „angstfreie Entfaltung und Erholung jenseits der Strapazen und Risiken der Stadt“ (ebd.: 144) sozial stark selektiv. Die Möglichkeit, sich zwischen städtischen und ländlichen Wohnsitzen entscheiden zu können, setzt ein entsprechendes Einkommen sowie entsprechend flexible Arbeitsverhältnisse voraus. In der *rural geography* findet bereits seit den frühen 1990er-Jahren eine Auseinandersetzung über ländliche Gentrifizierung statt. Diese thematisiert die Aufwertung und Verdrängung in ruralen Kontexten vor allem in Großbritannien (Phillips et al. 2021). Auf erste Anzeichen ländlicher Gentrifizierungsprozesse können ländliche Kommunen nur mit begrenzten wohnungspolitischen Instrumenten reagieren. In ländlichen Räumen ist das Wohnen im selbst genutzten Eigentum weit verbreitet. Kommunale Wohnungsunternehmen und Wohnungsbaugenossenschaften, die zumindest von ihrem Anspruch her eine soziale Wohnungspolitik verfolgen, sind im Vergleich zu Städten sehr viel weniger präsent. Damit ist zu erwarten, dass

der selektive Zuzug in ländliche Räume als direkte oder indirekte Folge der Covid-19-Pandemie auch Verwerfungen auf ländlichen Wohnungsmärkten verstärken wird.

3. Krise der ländlichen Infrastrukturversorgung

Ländliche Räume als Arbeits- und Wohnort sind auf gut ausgebaute Infrastrukturen angewiesen. Während die für das Arbeiten im Homeoffice notwendigen leistungsfähigen Internetverbindungen noch relativ problemlos realisiert werden können, sind andere technische und soziale Infrastrukturen in ländlichen Räumen ungleich größere Herausforderungen – wie etwa der öffentliche Personennahverkehr. Ländliche Infrastrukturen sind zum einen mit bislang sinkenden Bevölkerungszahlen und -dichten konfrontiert, zum anderen mit einer tiefgreifenden Kommerzialisierung vieler Versorgungseinrichtungen. Die Folge davon ist eine Ausdünnung von Angeboten und die infrastrukturelle Peripherisierung ländlicher Regionen (Naumann/Reichert-Schick 2012). Dies zeigt sich besonders eindrücklich bei der Gesundheitsversorgung. Befunde aus Hessen zeigen eine Verschlechterung bezüglich der Versorgung mit Ärzt*innen oder der Ausstattung der stationären Gesundheitsversorgung in den ländlichen Regionen des Bundeslandes (Kallert et al. 2020: 55). Die drohende Überlastung des Gesundheitssystems durch die Covid-19-Pandemie verdeutlicht die Bedeutung einer funktionierenden Infrastrukturversorgung. Diese war aber in vielen ländlichen Räumen bereits vor der aktuellen Krise prekär. Nicht zuletzt ereilte der wirtschaftliche Ruin vieler städtischer Kultureinrichtungen, den Höhne und Michel (2021: 144) beschreiben, kulturelle Angebote in ländlichen Räumen – wie Kinos, Kulturhäuser oder Gaststätten – häufig bereits vor vielen Jahren.

4. Krise der politischen Repräsentation in ländlichen Räumen

Die Krise ländlicher Räume ist auch eine Krise der politischen Repräsentation. Zwar erhält ländliche Entwicklung, nicht zuletzt unter dem Eindruck von Wahlerfolgen der AfD, in letzter Zeit bundespolitisch wieder mehr Aufmerksamkeit – wie beispielsweise die Arbeit der Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“ des Bundesinnenministeriums zeigt (BMI 2019). Dennoch sind die einschneidenden Auswirkungen jahrelanger Austeritätspolitik in der Kommunalpolitik ländlicher Gemeinden deutlich spürbar. So lässt sich etwa für ländliche Gemeinden in Hessen feststellen: „Aufgrund einer stetig steigenden Zahl von landespolitischen Vorgaben und aufgrund einer strukturellen Unterfinanzierung, die es notwendig macht, mit Restriktionen verknüpfte Fördermittel zu akquirieren, sind die Möglichkeiten für die politische Gestaltung der Belange vor Ort mittlerweile sehr eingeschränkt.“ (Kallert et al. 2020: 60) Vor diesem Hintergrund ist es wenig überraschend, dass kommunalpolitisches und zivilgesellschaftliches Engagement in ländlichen Räumen zurückgehen und rechtspopulistische Mobilisierungen mitunter stärker in der Lage sind, von der Unzufriedenheit mit bestehenden Formen politischer Repräsentation zu profitieren. Die für die Zeit nach der akuten Covid-19-Krise zu erwartenden neuen Austeritätsmaßnahmen lassen

befürchten, dass kommunalpolitische Spielräume in ländlichen Räumen zukünftig noch geringer werden.

Darüber hinaus ist kritisch zu hinterfragen, ob „rurale Lebensentwürfe“ (Höhne/Michel 2021: 145) überhaupt klar bestimmbar sind. Es ist durchaus fraglich, ob durch die Abnahme familiärer Bindungen aufgrund demografischer Veränderungen, durch den Strukturwandel in der Landwirtschaft hin zu industrialisierten Großbetrieben, durch den Wegfall sozialer und kultureller Infrastrukturen sowie durch die Krise politischer Institutionen die urbane Individualisierung nicht auch längst schon ländliche Räume erreicht hat. Kurzum, die von Höhne und Michel diagnostizierte „weltweite massive ökonomische, soziale und kulturelle Krise der Städte“ (ebd.: 146) ist auch eine Krise ländlicher Räume.

5. Ausblick: planetarische Entruralisierung oder solidarische Dörfer?

Die skizzierten multiplen Krisen ländlicher Räume sollten veranschaulichen, dass sich die von Höhne und Michel postulierte Enturbanisierung auch auf rurale Kontexte beziehen lässt und bezogen werden sollte. Die Covid-19-Pandemie und der Umgang mit ihr verstärken auch in ländlichen Räumen Ungleichheiten entlang bereits bestehender struktureller Benachteiligungen. Die mit der Pandemie verbundenen Umbrüche bedeuten also nicht nur ein „Ende des Städtischen“ (Höhne/Michel 2021), sondern auch ein Ende des Ländlichen – zumindest wie wir es bisher zu kennen glaubten. Was folgt daraus für eine kritische Stadtforschung, die um eine kritische Landforschung (Maschke/Mießner/Naumann 2021) erweitert werden sollte?

Erstens ist es Aufgabe kritischer Wissenschaft, romantisierte Vorstellungen in den Medien, aber auch in der Politik und in der Planung des Lebens in ländlichen Räumen (oder auch in innerstädtischen Quartieren) zu hinterfragen und auf den politischen Charakter der Krise und ihrer Bearbeitung zu verweisen. Covid-19, aber auch Austerität und Klimawandel machen nicht an administrativen oder siedlungsstrukturellen Grenzen halt. In diesem Sinne ist Covid-19 keine Krise hochverdichteter bzw. geringverdichteter Räume, sondern Ausdruck einer multiplen Krise in Stadt und Land. Kritische Wissenschaft sollte daher die ungleichen räumlichen Bedingungen und Auswirkungen der Pandemie thematisieren, ohne bestimmte Räume zu essenzialisieren.

Daran schließt zweitens die Frage nach solidarischen Wegen der Pandemiebekämpfung an (Kreilinger/Wolf/Zeller 2020). Die Stärkung des Öffentlichen und vor allem öffentlicher Infrastrukturen ist hierbei von zentraler Bedeutung (Foundational Economy Collective 2019). Die Notwendigkeit eines Gesundheitssystems, das nicht auf betriebswirtschaftliche Effizienz, sondern auf eine auch in Krisensituationen zuverlässige und allen Menschen zugängliche medizinische Versorgung ausgerichtet ist, wurde in der Covid-19-Pandemie einmal mehr deutlich. Wie öffentliche Infrastrukturen – nicht nur der Gesundheitsversorgung – in urbanen und ländlichen Räumen konkret gestaltet werden können, ist ein weiteres Themenfeld für kritische Wissenschaftler*innen.

Drittens bildet die konzeptionelle wie praktische Entwicklung solidarischer Stadtteile und Dörfer einen weiteren Schwerpunkt kritischer Forschung. Höhne und Michel (2021) machen in ihrem Beitrag deutlich, dass die Krise der Städte weit vor der Covid-19-Pandemie begann – dasselbe trifft für ländliche Räume zu. Es kann daher nicht darum gehen, lediglich den Zustand vor der Pandemie anzustreben. Es muss stattdessen darum gehen, nach grundsätzlichen Alternativen für städtische und ländliche Entwicklung zu suchen. Auch wenn Versuche selbstorganisierter Nachbarschaftshilfe, der Unterstützung von Arbeitskämpfen und Kampagnen für eine gerechte Verteilung der durch die Pandemie entstandenen Lasten erst am Anfang stehen, bieten diese dennoch Anlass genug, über die Veränderung von Stadt und Land nachzudenken anstatt über deren Verschwinden.

Dieser Artikel wurde durch Mittel des Open Access Publikationsfonds der Alpen-Adria-Universität Klagenfurt gefördert.

Autor_innen

Matthias Naumann forscht als Humangeograph zu den Geographien der Stadt und ländlicher Räume und beschäftigt sich mit Infrastruktur.
matthias.naumann@aau.at

Literatur

- Baumann, Christoph (2018): *Idyllische Ländlichkeit. Eine Kulturgeographie der Landlust*. Bielefeld: transcript.
- Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung (2019): *Urbane Dörfer. Wie digitales Arbeiten Städter aufs Land bringen kann*. Berlin: Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung. <https://www.berlin-institut.org/studien-analysen/detail/urbane-doerfer> (letzter Zugriff am 3.3.2021).
- BMI – Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (2019): *Unser Plan für Deutschland – Gleichwertige Lebensverhältnisse überall*. Berlin: Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat. <https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/publikationen/themen/heimat-integration/schlussfolgerungen-kom-gl.html> (letzter Zugriff am 3.3.2021).
- Brand, Ulrich (2009): *Die Multiple Krise. Dynamik und Zusammenhang der Krisendimensionen, Anforderungen an politische Institutionen und Chancen progressiver Politik*. Berlin: Heinrich-Böll-Stiftung. https://www.boell.de/sites/default/files/multiple_krisen_u_brand_1.pdf (letzter Zugriff am 3.3.2021).
- Bréville, Benoît (2021): *Weg aus Paris! Die neue Stadtflucht in Zeiten der Pandemie*. In: *Le Monde diplomatique* (deutsche Ausgabe), 27/1, 10.
- Füller, Henning / Dzudzek, Iris (2020): *Die Logik des Ausbruchs: Formierung von Covid-19 durch Krisenbearbeitungsweisen*. In: *sub\urban. zeitschrift für kritische stadtforschung* 8/3, 165-182.
- Foundational Economy Collective (2019): *Die Ökonomie des Alltagslebens. Für eine neue Infrastrukturpolitik*. Berlin: Suhrkamp.
- Höhne, Stefan / Michel, Boris (2021): *Das Ende des Städtischen? Pandemie, Digitalisierung und planetarische Enturbanisierung*. In: *sub\urban. zeitschrift für kritische stadtforschung* 9/1-2, 141-149.
- Kallert, Andreas / Belina, Bernd / Mießner, Michael / Naumann, Matthias (2020): *Gleichwertige Lebensverhältnisse? Zur Entwicklung ländlicher Räume in Hessen*. Berlin: Rosa-Luxemburg-Stiftung.
- Kleine Zeitung (2020): *Maskenpflicht auch im Freien verordnet*. In: *Kleine Zeitung* vom 21.12.2020, 16.

- Kreiling, Verena / Wolf, Winfried / Zeller, Christian (2020): Corona, Krise, Kapital. Plädoyer für eine solidarische Alternative in den Zeiten der Pandemie. Köln: PapyRossa.
- Krishnan, Sanjana / Jambhulkar, Rahul (2020): Wenn dies keine urbane Krise ist, was dann? In: sub\urban. zeitschrift für kritische stadtforschung 8/3, 183-194.
- Lembke, Judith (2020): Warum Städter in der Krise aufs Land flüchten. In: Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung. <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/wohnen/corona-pandemie-warum-staedter-in-der-krise-aufs-land-fluechten-16711230.html> (letzter Zugriff am 5.3.2021).
- Maschke, Lisa / Mießner, Michael / Naumann, Matthias (2021): Kritische Landforschung. Konzeptionelle Zugänge, empirische Problemlagen und politische Perspektiven. Bielefeld: transcript.
- Naumann, Matthias / Reichert-Schick, Anja (2012): Infrastrukturelle Peripherisierung: Das Beispiel Uecker-Randow (Deutschland). In: disP. The Planning Review 48/1, 27-45.
- Phillips, Martin / Smith, Darren / Brooking, Hannah / Duer, Mara (2021): Re-placing displacement in gentrification studies. Temporality and multi-dimensionality in rural gentrification displacement. In: Geoforum 118, 66-82.
- Poleg, Dror (2021): The future of offices when workers have a choice. In: New York Times. <https://www.nytimes.com/2021/01/04/upshot/work-office-from-home.html> (letzter Zugriff am 6.1.2021).

Debatte

2021, Band 9, Heft 1/2

Seiten 165-170

zeitschrift-suburban.de

10.36900/suburban.v9i1/2.674

Stefan Höhne, Boris Michel

„Das Ende des Städtischen?

Pandemie, Digitalisierung und
planetarische Enturbanisierung“

Kommentare von:

Marcelo Lopes de Souza, Matthias

Naumann, Anke Strüver, Markus

Kip, Hannah Schilling, Roger Keil,

Christian Haid, Anna-Lisa Müller,

Nikolai Roskamm

The end of care-less capitalism (as we knew it)?

Kommentar zu Stefan Höhne und Boris Michel „Das Ende des Städtischen?
Pandemie, Digitalisierung und planetarische Enturbanisierung“

Anke Strüver

1. Pandemischer Urbanismus

„Das Ende des Städtischen?“ fragen Stefan Höhne und Boris Michel (2021) in ihrem Debattenaufschlag und tragen viele Beobachtungen zusammen, die dafür – und dagegen – sprechen. Mich haben diese Frage sowie einige der aufgelisteten Symptome direkt an J. K. Gibson-Grahams (2006) „The end of capitalism (as we knew it)“ und an die Rolle der Sorgearbeiten im Pandemischen Urbanismus erinnert. Denn in den sich mittlerweile häufen-den harten Lockdowns erfolgt die Sicherung der Grundbedürfnisse durch sorgende Tätigkeiten. Als ‚systemrelevant‘ werden (wenn auch unzureichend) jene Versorgungs- und Sorge-Dienstleistungen anerkannt, die die Grundbedürfnisse durch Arbeit im Supermarkt, im Krankenhaus und im Bereich der Pflege sichern. Was aber ist mit den Sorgearbeiten zu Hause? In Zeiten des angeordneten Rückzugs ins Private, geschlossener Schulen, Kitas, Bars und Restaurants sowie der Einrichtung provisorischer Homeoffices führen die Lockdowns zu einer Vervielfachung der Aufgaben und zur Verdichtung der Körper zu Hause. Insbesondere für Eltern kommt durch Homeschooling und Freizeitgestaltung neben dem Einkaufen, Kochen und Abwaschen eine zeitlich wie räumlich intensivere Nutzung des Wohnraums hinzu, die zu vermehrten Aufräum- und Putzarbeiten führt. In Mitteleuropa – auf das ich mich hier vorrangig beziehe – nehmen viele Menschen erst während der Lockdowns wahr, was alles Sorgearbeiten sind und was alles in den letzten Jahrzehnten an Sorgearbeiten extern erledigt worden ist – außer Haus, wie Kinderbetreuung, Pflege und Verpflegung, oder zu Hause, aber durch entlohnte Dienstleister_innen.

Die Pandemie hat uns die Auswirkungen der Globalisierung vorgeführt. Die Coronakrise hat uns zugleich die Unumgebarkeit lokaler, alltäglicher physischer wie psychischer Sorgearbeiten – entlohnter wie unentlohnter – spüren lassen. Sie intensiviert die Carekrise^[1] und die kapitalistische Krise und muss daher auch in diesen Zusammenhang gestellt werden. Die folgenden Abschnitte nehmen diesen Zusammenhang auf und diskutieren kurz die Reorganisation von Reproduktions- und Sorgearbeit

mit Blick auf die feminisierte unsichtbare Arbeit im privaten Wohnraum (2), die potenziellen Veränderungen, die sich durch plattformvermittelte Sorgedienstleistungen ergeben (3), und ausblickend Überlegungen für eine Sorgende Urbanisierung (4).

2. Planetarische Urbanisierung

In den Thesen zur Planetarischen Urbanisierung – wie auch zum „Recht auf Stadt“ – spielt das Sorgen kaum eine Rolle und das Versorgen ist reduziert auf die Diskussion um Tausch- und Gebrauchswert. Nina Schuster und Stefan Höhne (2017) haben in ihrer Einführung zum Themenschwerpunkt „Stadt der Reproduktion“ die Unsichtbarkeit von Sorge- und Reproduktionsarbeit[2] thematisiert – eine Unsichtbarkeit, die sich aus dem gesellschaftlichen Alltag auch in die Forschung überträgt. Während der Lockdowns werden Sorgeaufgaben jedoch so überlebensnotwendig und selbstverständlich, dass die Verbindung von Sorgearbeit und Stadt sicht- und spürbar sowie als Zusammenhang von Coronakrise und Carekrise zu adressieren ist.

Die feministische Raumforschung erklärt diese Unsichtbarkeit mit dem Ort und der Vergeschlechtlichung von Sorgearbeit: Sie ist traditionell wie aktuell vorrangig weiblich konnotiert und wird mit dem privaten Wohnraum assoziiert: Sie basiert auf der vergeschlechtlichten und verräumlichten Arbeitsteilung des Fordismus (außerhäusliche Lohnarbeit und häusliche Reproduktionsarbeit) und hat sich im städtebaulichen Ideal der räumlichen Funktionstrennung manifestiert. Durch den wachsenden Anteil von Frauen, die einer bezahlten außerhäuslichen Tätigkeit nachgehen, hat sich diese Arbeitsteilung jedoch verändert: Viele Sorgeaufgaben wurden vermarktlacht und im Zuge dessen personell wie räumlich ausgelagert (Kinderbetreuung, Verpflegung, Reinigung etc.). Das heißt, während die Debatte der 1970er Jahre die Rolle unbezahlter Hausarbeit für die Reproduktion der entlohten Arbeitskräfte und das Funktionieren des Kapitalismus betont hatte, muss für die neoliberalen Umstrukturierungen geschaut werden, wie Sorgearbeit vermarktlacht, enthäuslicht und entlohnt wird. Dabei muss erstens das Verhältnis zwischen bezahlter und unbezahlter Sorgearbeit thematisiert und zweitens berücksichtigt werden, dass bezahlte Sorgearbeit eine prekarierte ist, da sie für Profit- mittels Produktivitätssteigerungen ungeeignet ist (Federici 2019; Soiland 2020).[3]

Anders als die Diskussionen zur Privatisierung von urbanen Infrastrukturen gehört die Vermarktlachtung der Sorgearbeit zur Reprivatisierung im engeren Sinne – und während der Lockdowns wird diese Reprivatisierung durch das Verbot von Öffentlichkeit angeordnet praktiziert: Sorgearbeiten im Privatraum haben sich vervielfältigt und verdichtet – und haben aufgrund von inkorporierten Rollen und Erwartungen zu einer Retraditionalisierung der vergeschlechtlichten Arbeitsteilung in heteronormativen Familienkonstellationen geführt.

Bereits vor der Pandemie und den sich in kürzester Zeit verändernden Wohn- und Arbeitsformen war klar, dass Lohnarbeit im Homeoffice als ‚Lösung‘ der Carekrise erstens nur für Beschäftigte der Wissensökonomie relevant sein kann und dass diese Klassenfrage zweitens auch eine der Geschlechterverhältnisse ist: Die Grundidee der Telearbeit, also eines raum- und zeitunabhängigen

Arbeitens am Computer, war die einer besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Sie hat jedoch nicht zu einer Umverteilung von unentlohten Sorgearbeiten zu Hause geführt, sondern insbesondere für Mütter die individuelle Hausfrauisierung intensiviert (Carstensen 2020).

Während der Lockdowns haben zum einen das Arbeiten im Homeoffice und zum anderen Sorgearbeiten das angeordnete Abstandhalten und Zuhausebleiben überhaupt erst ermöglicht. Nur unzureichend diskutiert wird aber, dass keine_r eine Ganztagsversorgung von Kindern (Schule, Freizeit, Verpflegung etc.) und Lohnarbeit im Homeoffice zur gleichen Zeit und am gleichen Ort bewerkstelligen kann. Noch im Coronajahr 2020 gab es zahlreiche Studien, die sich mit der Verlagerung der Homeofficearbeit von Frauen in die Nachtstunden, in den Keller usw. beschäftigt haben (Kohlrausch/Zucco 2020). Diese widerlegen auch die zu Beginn der Pandemie angestellten Vermutungen, dass Homeofficearbeit von Vätern zu mehr Geschlechtergerechtigkeit führe, da sie im Lockdown mehr Zeit zu Hause verbringen (Craig 2020; Derndorfer et al. 2020).

3. Plattformurbanismus

Wie oben erwähnt ist entlohnte Sorgearbeit für Profitmaximierung uninteressant. Sie wird gleichwohl zunehmend über Plattformen vermittelt, die nicht an der Sorgearbeit verdienen, sondern an ihrer Vermittlung – und an der Weiterverarbeitung der dabei generierten Daten.

Parallel zum Herunterfahren der Wirtschaft haben durch die Lockdowns einige der urbanen Plattformökonomien an Bedeutung gewonnen, die sich zur ökonomisierten Antwort auf die neoliberale Carekrise entwickelt haben. Insbesondere Plattformen für Essenslieferungen steigerten ihren Umsatz in den Städten des globalen Nordens: *doordash.com* beispielsweise meldete für die ersten fünf Monate der Pandemie ein Nachfrageplus von 110 Prozent in den USA und erklärt dies mit ihrem Ansatz, anders als die Konkurrenz, auch in die Vororte – nicht nur die Kernstädte – zu liefern. Wie sich aus Bestellzeiten und -zusammensetzung erschließen lässt, wurde nun verstärkt auch an Menschen im Homeoffice sowie an Familien geliefert.[4] Auf Plattformen für Pflege-, Betreuungs- und Reinigungstätigkeiten hingegen sank aufgrund des Kontaktverbots die Vermittlungsaktivität; für die Niederlande haben van Doorn/Mos/Bosma (2020) einen Umsatzrückgang bei *helping.com* auf 40 Prozent festgestellt.

Sorgeplattformen sind natürlich kein Effekt der Coronakrise. Sie sind wie alle Plattformökonomien Ausdruck der Digitalisierung, der Finanzkrise und vor allem der Carekrise, der grundsätzlich fehlenden Anerkennung und des privaten Charakters von Sorgearbeit sowie des Abbaus von öffentlicher Versorgung. Anhand der vergeschlechtlichten und verräumlichten Strukturen der Sorgearbeit lässt sich einiges über das Wachstum digitaler Plattformen in der Stadt ableiten (Ecker/Rowek/Strüver 2021). Umgekehrt lässt sich auch skizzieren, was Sorgeplattformen hinsichtlich der Coronakrise und der Carekrise in der Stadt deutlich machen: Die Plattformisierung von Sorgearbeit basiert technologisch auf der Digitalisierung und sozioökonomisch auf der Flexibilisierung von Arbeitsverhältnissen. Sie findet aufgrund der Bevölkerungsdichte (von potenziellen Nutzer_innen wie von

Arbeitskräften) vor allem in der Stadt statt und wird – auch jenseits von Sorgeplattformen – als Plattformurbanismus betitelt (Barns 2020).

Sorgeplattformen sind aber auch die ökonomisierte Antwort auf die Bewältigung von strukturell bedingten individuellen Zeit- und Sorgekrisen. Für Anbietende wie Nutzende bieten sie – in einem als informalisiert geltenden Sektor – eine formalisierte Vermittlung mit großem Angebot. Neben der Bevölkerungsdichte der Stadt spielt für ihren Erfolg die zeitliche Flexibilität, vor allem für Anbietende mit eigenen Sorgeverpflichtungen, eine wichtige Rolle und zugleich sind sie, wie alle Plattformökonomien, für ihre prekären Arbeitsbedingungen bekannt (Huws 2019).

Beide Plattformbeispiele machen deutlich, dass vergeschlechtlichte Sorgebeziehungen kein individuelles Problem sind, sondern ein strukturelles, das stark mit Klassen- und Migrationserfahrungen verbunden ist (Schwiter/Steiner 2020): Urbane Plattformökonomien wie *helping.com* vermarktlischen also Sorgearbeiten – es geht hier um die Bezahlung von reproduktiven Dienstleistungen für diejenigen, die es sich leisten können, und um die Verrichtung durch diejenigen, für die ein solches Einkommen unter anderem aufgrund der fehlenden Regulierung oder der hohen Flexibilität essenziell ist.

4. Sorgende Urbanisierung

Durch die Coronakrise zeichnen sich große gesellschaftliche Veränderungen ab – sie werden aber nur „the end of capitalism as we knew it“ sein: Die Coronakrise bietet die Chance, „die aktuell stattfindenden Transformationen urbaner Ökonomien, Kulturen und Alltagspraktiken durch Digitalisierung und Pandemie durchaus ernst zu nehmen und ihre Wirkungen, Akteurskonstellationen und Ungleichheitsdynamiken zu beleuchten“ (Höhne/Michel 2021: 147). Ich möchte dies ausblickend im Sinne einer Transformation vom sorglosen Kapitalismus zur sorgenden Urbanisierung entlang von fünf Thesen und anhand der folgenden aus dem Aufschlag adaptierten Frage konkretisieren: Wie muss die kritische Stadtforschung die Transformation der urbanen Sorgearbeit im Krisenkapitalismus adressieren?

- (1) Die Pandemie als Verdichtung der Körper im Wohnraum hat Funktionsmischung auf engstem Raum radikalisiert; dadurch hat die Coronakrise die Carekrise und die anhaltend untertheoretisierten Grundlagen kapitalistischer Gesellschaften, die Sorgearbeit, sicht- und spürbar gemacht. Wenn Corona und Care zusammen diskutiert werden, dürfen Kapitalismus und Krise nicht fehlen – und vice versa.
- (2) Sorgearbeit als Teil der Alltagsökonomie muss als elementarer Bestandteil städtischer Ökonomien – analog wie digital – adressiert werden, gerade weil sie zu Hause und ‚privat‘ bzw. unsichtbar und unabgesichert stattfindet; Sorgearbeit ist nicht individuell, sondern strukturell.
- (3) Plattformvermittelte Sorgearbeit hat das Modell unbezahlter Hausfrauenarbeit endgültig dekonstruiert, aber sie überkommt weder die Unsichtbarkeit der Sorgearbeit noch ihre Assoziationen mit Weiblichkeit und Privatheit. Zudem ist entlohnte Sorgearbeit äußerst prekariisiert und darf nicht als individuell flexible Lösung romantisiert werden: Sorgeplattformen als Segmente des Plattformurbanismus sind Teil des ungleichen Wirtschaftswachstums, in dem nur die Betreiber profitieren.

- (4) Sorgearbeiten müssen jenseits des Fokus auf den Gebrauchswert von Dienstleistungen als Grundlage aller wirtschaftlichen Aktivitäten akzeptiert werden: Gibson-Graham (2006) haben mit ihrem Konzept der *diverse economies* gezeigt, dass profitorientiertes Wirtschaften nur einen kleinen Teil der alltäglich überlebenswichtigen ökonomischen Transaktionen ausmacht, die Spitze des Eisberges. Das weitaus größere Fundament des Eisberges ist hingegen unsichtbar. Ihr Konzept ist gleichwohl keine Kritik am kapitalistischen Wirtschaftssystem in dualistischer Manier, sondern eine Betonung des Gebrauchswerts (zum Beispiel Kochen) als Teil des Tauscherts (zum Beispiel Lebensmittelerwerb). Dadurch verdeutlichen sie, dass Sorgearbeiten nicht nur die Reproduktion der Arbeitskräfte in entlohten Tätigkeiten sichern, sondern *Voraussetzung* für kapitalistische Gesellschaftsbeziehungen sind.
- (5) Coronakrise und Digitalisierung stellen die akute Rahmung der aktuellen Transformationen urbaner Ökonomien dar. Im Pandemischen Urbanismus wird das Fundament des Eisberges sicht- und spürbarer – aber nur eine sorgende Urbanisierung als „minor theory“ (Katz 2017) im Verhältnis zur Planetarischen Urbanisierung macht auch die Carekrise theoretisch wie gesellschaftlich bearbeitbar.

Dieser Artikel wurde durch Mittel des Open Access Publikationsfonds der Karl-Franzens-Universität Graz gefördert.

Endnoten

- [1] Als Carekrise wird der Zustand beschrieben, in dem die Nachfrage an bezahlter wie unbezahlter Sorgearbeit regional oder national höher ist als das Angebot. Der Begriff zielt also nicht auf Sorge- und Versorgungsdefizite in einzelnen Haushalten ab, sondern auf die gesellschaftliche Ebene.
- [2] Reproduktionsarbeit steht hier für unbezahlte Tätigkeiten, die die Lohnarbeit im Kapitalismus ermöglichen. Als Sorgearbeit gelten hingegen die konkreten bezahlten und unbezahlten Tätigkeiten wie Kochen, Betreuen, Putzen, Pflegen etc. (Winker 2015: 17).
- [3] Im Unterschied zur Produktivitätssteigerung bei Gütern oder Wissen usw. lassen sich z. B. Kinder und Kranke nicht ‚schneller‘ betreuen und auch der Einsatz von Technologien hat sich bislang für körpernahe und beziehungsintensive Dienstleistungen als ungeeignet erwiesen.
- [4] <https://www.restaurantbusinessonline.com/operations/4-trends-defining-delivery-during-covid-19>

Autor_innen

Anke Strüver ist Humangeographin. Sie arbeitet mit einem feministischen Fokus zum urbanen Alltagsleben anhand von Verkörperungen, Gesundheit, Ernährung, Sorge/Versorgung und Digitalisierung.
anke.struever@uni-graz.at

Literatur

- Barns, Sarah (2020): Platform urbanism. Negotiating platform ecosystems in connected cities. Singapore: Palgrave.
- Carstensen, Tanja (2020): Orts- und zeitflexibles Arbeiten: Alte Geschlechterungleichheiten und neue Muster der Arbeitsteilung durch Digitalisierung. In: Zeitschrift für Arbeitswissenschaft 74, 195-205.
- Craig, Lyn (2020): Coronavirus, domestic labour and care. Gendered roles locked down. In: Journal of Sociology 56/4, 684-692.
- Derndorfer, Judith / Disslbacher, Franziska / Lechinger, Vanessa / Mader, Katharina / Six, Eva (2020): Corona-Krise als Instrument der Gleichstellung? In: A&W blog, 30.6.2020. <https://awblog.at/corona-krise-als-instrument-der-gleichstellung/> (letzter Zugriff am 18.1.2021).
- van Doorn, Niels / Mos, Eva / Bosma, Jelke (2020): Disrupting „business as usual“. How COVID-19 is impacting platform-mediated labor and social reproduction. <https://platformlabor.net/blog/disrupting-business-as-usual> (letzter Zugriff am 18.1.2021).
- Ecker, Yannick / Rowek, Marcella / Strüver, Anke (2021): Care on Demand: Geschlechternormierte Arbeits- und Raumstrukturen in der plattformbasierten Sorgearbeit. In: Moritz Altenried / Julia Dück / Mira Wallis (Hg.), Plattformkapitalismus und die Krise der sozialen Reproduktion. Münster: Westfälisches Dampfboot.
- Federici, Silvia (2019): Re-enchanting the world. Feminism and the politics of the commons. Oakland: PM Press.
- Gibson-Graham, J. K. (2006): The end of capitalism (as we knew it). A feminist critique of political economy. Minneapolis: Minnesota UP (2. Auflage).
- Höhne, Stefan / Michel, Boris (2021): Das Ende des Städtischen? Pandemie, Digitalisierung und planetarische Enturbanisierung. In: sub\urban. zeitschrift für kritische stadtforschung 9/1-2, 141-149.
- Huws, Ursula (2019): The hassle of housework. Digitalization and the commodification of domestic labour. In: Feminist Review 123/1, 8-23.
- Katz, Cindi (2017): Revisiting minor theory. In: Environment and Planning D: Society and Space 35/4, 596-599.
- Kohlrausch, Bettina / Zucco, Aline (2020): Die Corona-Krise trifft Frauen doppelt. In: Policy Brief WSI 40, 1-14.
- Schuster, Nina / Höhne, Stefan (2017): Stadt der Reproduktion. Einführung in den Themenschwerpunkt. In: sub\urban. zeitschrift für kritische stadtforschung 5/3, 9-22.
- Schwiter, Karin / Steiner, Jennifer (2020): Geographies of care work. The commodification of care, digital care futures and alternative caring visions. In: Geography Compass 14/12, 1-16.
- Soiland, Tove (2020): New modes of enclosures. A feminist perspective on the transformation of the social. In: Fabian Kessl / Walter Lorenz / Hans-Uwe Otto / Sue White (Hg.), European social work. A compendium. Opladen: Budrich, 289-318.
- Winker, Gabriele (2015): Care Revolution. Schritte in eine solidarische Gesellschaft. Bielefeld: transcript.

Debatte

2021, Band 9, Heft 1/2

Seiten 171-177

zeitschrift-suburban.de

10.36900/suburban.v9i1/2.680

Stefan Höhne, Boris Michel

„Das Ende des Städtischen?

Pandemie, Digitalisierung und
planetarische Enturbanisierung“

Kommentare von:

Marcelo Lopes de Souza, Matthias

Naumann, Anke Strüver, Markus

Kip, Hannah Schilling, Roger Keil,

Christian Haid, Anna-Lisa Müller,

Nikolai Roskamm

Krisendiagnostik einer kritischen Stadtforschung

Kommentar zu Stefan Höhne und Boris Michel „Das Ende des Städtischen? Pandemie, Digitalisierung und planetarische Enturbanisierung“

Markus Kip

Brandbeschleuniger. Ein Wort, das ich im letzten Jahr häufig gehört habe als Beschreibung, wie die Coronapandemie bereits existierende Ausgrenzungs- und Polarisierungsprozesse verschärft. Höhne und Michel (2021) beschreiben Symptome einer „Krise der Städte“, die im Zuge der Pandemie deutlicher zum Vorschein kommen. Sie legen mit ihren Thesen nahe, dass es auf ein Ende des Städtischen – *as we know it* – hinauslaufen könnte. Im Grunde genommen bezeichnen viele der Thesen Entwicklungen, die schon vor der Pandemie zu beobachten waren. Gerne gehe ich auf die Einladung ein, über die Krisendiagnostik einer sich als kritisch verstehenden Stadtforschung zu reflektieren. Anstoß nehme ich daran, dass die Perspektive der Krisendiagnostik im Debattenaufschlag ungeklärt bleibt. Aus wessen Sicht wird hier eine Krise diagnostiziert und mit welchem Zweck?

Unter Krise verstehe ich das Erreichen eines Wendepunkts in einer Konfliktsituation. In diesem Zustand ist es für die Beteiligten unklar, ob die weitere Entwicklung zu einer Lösung oder zu einer existenziellen Bedrohung führen wird. Die Held*innen müssen sich entscheiden und handeln, um die weitere Entwicklung zu beeinflussen. *Krinein*, die altgriechische Wurzel des Wortes „Kritik“, heißt „trennen“ und „(unter-)scheiden“. „Kritisch“ im von mir vorgeschlagenen Sinne ist daher eine Stadtforschung, die sich in der Krise zu verorten und (Ent-)Scheidungen herbeizuführen weiß. Aber wer sind die Held*innen der Stadtforschung? Vor welchen Entscheidungen stehen sie? Und welche Rolle können Forschung und Theorie dabei spielen?

Bei der Beantwortung dieser Fragen lohnt es sich aus meiner Sicht, sich die Kernideen aus Neil Brenners „What is Critical about Critical Urban Theory?“ (2009) in Erinnerung zu rufen. Da die Urbanisierung inzwischen alle gesellschaftlichen Bereiche prägte, so Brenner, müsse kritische Gesellschaftstheorie konsequenterweise urban sein. Brenner argumentiert demnach für eine kritische Stadtforschung im Anschluss an die Frankfurter Schule. In den Werken der Kritischen Theorie identifiziert er vier Schlüsselaspekte, die auch eine kritische Stadtforschung bedenken müsse. Mit diesen vier Aspekten möchte ich nun auf den Debattenaufschlag von Höhne und Michels reagieren. Dazu kommen Erkenntnisse, die ich

während der Pandemie im Rahmen des Urban Political Podcasts (UPP) in Gesprächen mit verschiedenen Stadtforscher*innen gewonnen habe. In diesem Podcast diskutieren Stadtforscher*innen und Aktivist*innen vor dem Hintergrund aktueller Anlässe, wie sich das Politische urbanisiert und wie sich Urbanisierungsprozesse politisch fassen lassen. Im vergangenen Jahr beleuchteten mehrere Episoden aus unterschiedlichen Perspektiven die sozialen und räumlichen Auswirkungen der Coronapandemie.

(1) Für Brenner ist Theoriebildung das erste Charakteristikum der Frankfurter Schule. Ziel Kritischer Theorie ist es demnach, empirische Entwicklungen in ihrer gesellschaftlichen Relevanz zu erfassen und damit letztlich eine informierte Praxis möglich zu machen – ohne allerdings praktische Antworten auf die Frage: „Was ist zu tun?“ liefern zu müssen.

Die „Krise der Städte“ zeigt sich für Höhne und Michel in verschiedenen Trends wie sozialer Abschottung und Segregation, Digitalisierung und dem mobilen Arbeiten, der Ausweitung von Überwachungs- und Kontrollregimes sowie „atomarisierter“ Subjektivierung. Diese kennen wir natürlich schon aus einschlägigen Debatten aus der Zeit vor der Pandemie. Als Makrotrends sind sie meiner Ansicht nach grundsätzlich überzeugend belegt. Auch ihre Beschleunigung durch die Pandemie leuchtet mir schnell ein, wenn ich vereinzelte Bestandsaufnahmen sichte. Gleichzeitig überrascht mich, dass in der Trendliste städtische Polarisierungstendenzen wenig Beachtung finden. In Gesprächen des Urban Political Podcasts zur Situation in Bengaluru, Mohali und Toronto (UPP 16.5.2020), Beirut und Tunis (UPP 17.6.2020), Berlin (UPP 8.4.2020), Mexiko-Stadt (UPP 18.4.2020), Nairobi und Johannesburg (UPP 5.5.2020) sowie anderen wurde immer wieder betont, wie ungleich härter die Pandemie ohnehin schon sozio-ökonomisch benachteiligte Gruppen trifft. Die Gäste des Podcasts stellten dar, wie sich bereits bestehende Polarisierungstendenzen verstärken und mit Anfeindungs- und Ausgrenzungspraktiken im Zuge rassistischer, sexistischer und anderer Zuschreibungen verschränken. „Brandbeschleuniger“ ist der passende Begriff, den auch die Antidiskriminierungsstelle des Bundes wählte, um den verzeichneten Anstieg rassistischer Diskriminierung im Zuge der Coronapandemie zu beschreiben (Franke 2020).

Ordentlich auf die Pauke hauen die beiden Autoren mit der These einer „planetarischen Enturbanisierung“. Sie spekulieren über eine „tiefgreifende Transformation dessen, was man gemeinhin als urbane Lebensweise und Kultur bezeichnet“ (Höhne/Michel 2021: 146) – und erwarten Widerspruch. Die langfristige kulturelle Entwicklung kann ich in diesem Moment des zweiten Lockdowns kaum ernsthaft prognostizieren. Darüber hinaus enthält die Enturbanisierungsthese Unterthesen einer „Entdichtung der Bevölkerung“ und einer „Ruralisierung“. Diese nehmen empirischen Bezug vor allem auf durch die Pandemie beschleunigte Besiedlungsdynamiken relativ privilegierter Gruppen in den Peripherien der Metropolen. Dagegen möchte ich einwenden, dass dieser Entwicklung eine hochgradige Vernetzung physischer und sozialer Infrastrukturen zugrunde liegt. Anstatt von Enturbanisierung zu sprechen, schlage ich vor, diese Siedlungsphänomene im Kontext umfassender Prozesse jenseits der Stadtzentren zu verstehen. In den vergangenen zwei Jahrzehnten wurden diese Prozesse mit Begriffen wie *global suburbanisms*

(Keil 2013, 2017) oder *extended urbanization* (Monte-Mór 2005) gedacht. Diese Ansätze unterstreichen die Produktion suburbaner oder periurbaner Räume als Schlüsselphänomen aktueller Urbanisierungsdynamiken. Zugleich kritisieren sie die noch weit verbreitete raum- und sozialwissenschaftliche Fokussierung auf klassische Stadtzentren und erweitern den Horizont durch ihren Blick auf so verschiedene Phänomene wie *gated communities*, Slumsiedlungen, Hochhausvororte, Zwischenstädte, Ethno- und Technoburbs sowie sogenannte *edge cities*. Dabei stellen sie Fragen nach deren räumlichen Zusammenhängen.

(2) Wenn in polarisierten, konflikthaften Gesellschaften eine Krise des Städtischen diagnostiziert wird, so stellt sich die Frage: Aus welcher Perspektive geschieht dies? Für wen ist es eine Krise? Welche Erfahrungen werden dabei berücksichtigt? Welche Perspektiven werden übersehen oder bleiben von der Diagnose unerschlossen? Die Reflexion der Positionierung der Forschenden bei der Wissensproduktion ist das zweite Merkmal der Kritischen Theorie, das Brenner ausmacht.

Höhne und Michel führen durch Anti-Corona-Maßnahmen Bedrängte und Betroffene wie etwa Wohnungslose an. Sie gehen auf die Situation von Gastronomie und Kultureinrichtungen ein und thematisieren die sich verschärfenden geschlechterbezogenen Disparitäten im Zuge einer „Refamiliarisierung“ der Haushalte. Andere angeführte Trends transportieren jedoch eine andere Sichtweise. So wird vom „Ende des Büros“ gesprochen und gleichzeitig eingeschränkt, das Homeoffice stelle „in weiten Teilen eine Rede eines privilegierten Teils der Wissensökonomie“ dar. Auf der Suche nach neuen „Trends“ sollten wir nicht die fortwährenden personen- und ortsgebundenen Arbeits- und Lebensverhältnisse aus dem Blick verlieren, die absehbar überhaupt nicht verlagert werden – weder online noch offline. Wie stellt sich in dieser Situation eine Krise für Menschen dar, die überproportional von Arbeitslosigkeit betroffen sind? Denken wir an die prekär Beschäftigten in der Gastronomie oder der Kulturbranche, in denen Betriebe vielfach schließen mussten (Hammerschmid/Schmieder/Wrohlich 2020) oder an migrantische Arbeitskräfte in vielen Branchen, die zu den Ersten zählten, die ihre Einkommensquellen verloren und dabei häufig ohne staatliche Absicherung blieben (The Lancet 2020). Viele Lohnabhängige im Einzelhandel, in Krankenhäusern, in der Pflege, im Transportwesen oder in der Logistik – also in Branchen, in denen überproportional viele Frauen und rassifizierte Personen beschäftigt sind – sahen sich mit der brutalen Situation konfrontiert, entweder durch den Kontakt mit Kund*innen bzw. Patient*innen ein höheres Infektionsrisiko in Kauf zu nehmen oder arbeitslos zu werden (Reichelt/Makovi/Sargsyan 2020; Ward/Kilburn 2020).

(3) Ich lese in Höhne und Michels Beitrag einen provozierenden Ausblick auf den (weiteren) Verlust der emanzipatorischen Errungenschaften des Städtischen. Zwischen den Zeilen meine ich zu erkennen, dass die Autoren entschlossenes politisches Handeln anmahnen. Dem dritten von Brenner benannten Aspekt Kritischer Theorie, der Kritik instrumenteller Vernunft, entspricht, dass Höhne und Michel als Lösung nicht einen technologischen Fix oder eine soziale Innovation anpreisen. Nach der Lektüre ihres Textes

bleibt allerdings die Frage offen, wer hier wie mit wem handlungsfähig werden soll. Nehmen wir am Ende doch nur an einem akademischen Diskurs teil, der aus sicherer Distanz dem Geschehen folgt? Wenn wir aber jenseits instrumenteller Vernunft auch die Möglichkeit einer kommunikativen Vernunft (Habermas 1981) denken können, stellt sich die Frage ihres Einsatzes. Auf der Suche nach einem Austausch mit weiteren Akteur*innen wäre es für die kritische Stadtforschung folgerichtig, konkrete Bedürfnis- und Interessenslagen zu berücksichtigen. Dieses Aufeinander-Eingehen bedeutet keine Abkehr von Theorie, stellt uns aber vor die Herausforderung der *sociological imagination* nach C. Wright Mills (1961) und der *geographical imagination* nach David Harvey (1973). Diese Vorstellungskräfte zeichnen sich dadurch aus, dass sie individuelle Lagen und Erlebniswelten im Kontext umfassender sozialräumlicher und historischer Prozesse einzuordnen und die Verwobenheit von Biografien mit gesellschaftlicher Raumzeitlichkeit zu verstehen vermögen. Über die Identifizierung gemeinsamer struktureller Bedingtheiten können so individuelle Erfahrungswerte miteinander in Beziehung gebracht werden. Derartige Abstraktionen komplexer Phänomene sind jedoch keine linearen oder technisch herbeiführbaren Ableitungen. Vielmehr handelt es sich bei gesellschaftlicher Theoriebildung um Angebote für unterschiedliche Personengruppen und manchmal auch um Resultate von Aushandlungsprozessen verschiedener Akteur*innen, die sich auf eine geteilte Rekonstruktion gesellschaftlicher Strukturen, auf politische Handlungsoptionen und (Teil-)Identitäten verständigen können.

(4) Als viertes Markenzeichen der Kritischen Theorie weist Brenner die Diskrepanz zwischen realen und möglichen Zuständen aus. Der Ausgangspunkt hierbei ist, dass gesellschaftliche Entwicklungen emanzipatorische Momente beinhalten können, auch wenn diese nur bedingt zur Entfaltung kommen, für andere Zwecke instrumentalisiert oder schlicht unterdrückt werden. Aber was könnten solche emanzipatorischen Momente sein?

Hier möchte ich nur Andeutungen aus einigen Podcasts liefern: In den sich verschärfenden multiplen Krisen finden emanzipatorische Bewegungen durchaus Resonanz – auch unter Pandemiebedingungen. Denken wir an die (transnationale) Black-Lives-Matter-Bewegung, die nicht nostalgisch über eine vergangene „urbane Kultur“ redet, sondern die Gegenwart einer rassistischen Urbanität transformieren will und damit in den USA eine Bewegung auslöste, wie sie seit Jahrzehnten nicht mehr zu beobachten war (UPP 28.6.2020).

Während städtische Dichte in politischen Diskursen oft als Sündenbock für die Ausbreitung des Virus herhalten muss, konnten als Entgegnung darauf öffentliche Infrastrukturen und ihre Rolle bei der Pandemieeindämmung durchaus an Bedeutung gewinnen. Dies gilt für Gesundheitsversorgung, Sozialsysteme oder Mobilitätskonzepte (UPP 21.5.2020), aber auch für offene Grünflächen und Parks (UPP 2.6.2020). Angesichts verlassener und nun leer stehender Gewerbeflächen und Büros wäre denkbar, diese über eine steuernde Vergabepolitik für gesellschaftlich nützliche Funktionen und Initiativen verfügbar zu machen (UPP 22.4.2020). Auch die aufgezwungene Aussetzung des Wachstumsparadigmas verschaffte Postwachstumsansätzen und -planung eine erhöhte Aufmerksamkeit (UPP 29.4.2020).

Digitalisierung kann zu einer enormen Verdichtung von Sozialkontakten auch mit Fremden führen und so das kommunikative Verständnis voneinander und füreinander befördern. Entscheidend ist die Frage, wem diese digitalen Infrastrukturen und sozialen Medien gehören und wie ihre Gemeinwohlorientierung befördert wird (UPP 31.3.2020). Insbesondere digitale Dating-Plattformen werfen komplexe Fragen auf. Sie sind aber nicht bloß Techniken der Risikobearbeitung, sondern versprechen auch neue Entfaltungsmöglichkeiten. Sie erlauben ein Experimentieren mit geschlechtlichen und sexuellen Identitäten – in digitalen Räumen und offline – sowie eine Suche nach Partner*innen mit spezifischen Vorlieben (UPP 19.12.2019).

Was ergibt sich aus derartigen Widersprüchen und unausgeschöpften Möglichkeiten? Die Kritische Theorie der Frankfurter Schule zerfaserte an der Frage, wer denn eigentlich das handelnde Subjekt der Theorie sei. Diese Frage ist bis heute ungelöst, doch ihre Relevanz bleibt ungeschmälert und eine kritische Stadtforschung kommt an ihr nicht vorbei. Auch bei der Identifizierung utopischer Möglichkeiten und *präfigurativer* Praktiken verbleibt eine kritische Stadtforschung noch, um mit AK Thompson (2010) zu sprechen, in der Sphäre der Repräsentation. Erst ein *krinein*, ein Trennen und Scheiden, bringt uns in die Produktion gesellschaftlicher Wirklichkeit. Zu unserem Glück machen sich bereits weltweit kritische Stadtforscher*innen konkrete Auseinandersetzungen zu eigen, ergreifen ganz praktisch Partei und teilen (zumindest ein Stück weit) die Kämpfe ihrer Mitstreiter*innen (siehe auch Beiträge von Genz 2020 und Räuchle/Schmiz 2020 in sub\urban Band 8, Nummer 3). Anstelle düsterer Diagnosen möchte ich lieber darüber ins Gespräch kommen, wie diese Engagements den Versprechungen einer urbanen Gesellschaft eine konkrete Gestalt geben können.

Die Publikation dieses Beitrags wurde durch die Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG) und den Open-Access-Fonds der Humboldt-Universität zu Berlin ermöglicht.

Autor_innen

Markus Kip ist Soziologe und forscht in interdisziplinären Kontexten zu städtischen Commons, Solidarität, undokumentierten Arbeitsverhältnissen und nachkriegsmodernem Städtebau.
markus.kip@gmail.com

Literatur

- Brenner, Neil (2009): What is critical urban theory? In: City 13/2-3, 198-207.
- Comunian, Roberta / England, Lauren (2020): Creative and cultural work without filters. Covid-19 and exposed precarity in the creative economy. In: Cultural Trends 29/2, 112-128.
- Franke, Bernhard (2020): Corona war ein Brandbeschleuniger für Diskriminierungen (Interview mit Daniela Vates). In: RND – Redaktionsnetzwerk Deutschland online, 29.12.2021. <https://www.rnd.de/politik/corona-war-ein-brandbeschleuniger-fur-diskriminierungen-36PHDEKIKZCILNG5I5PKGJCVUU.html> (letzter Zugriff am 16.2.2021).
- Genz, Carolin (2020): Stadt ethnographisch erforschen. In: sub\urban. zeitschrift für kritische stadtforschung 8/3, 11-30.

- Habermas, Jürgen (1981): Theorie kommunikativen Handelns. Zur Kritik der funktionalistischen Vernunft (Band 2). Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Hammerschmid, Anna / Schmieder, Julia / Wrohlich, Katharina (2020): Frauen in Corona-Krise stärker am Arbeitsmarkt betroffen als Männer. In: DIW aktuell 42. <http://hdl.handle.net/10419/222873> (letzter Zugriff am 16.2.2021).
- Harvey, David (1973): Social justice and the city. Athens: University of Georgia Press.
- Höhne, Stefan / Michel, Boris (2021): Das Ende des Städtischen? Pandemie, Digitalisierung und planetarische Enturbanisierung. In: sub\urban. zeitschrift für kritische stadtforschung 9/1-2, 141-149.
- Keil, Roger (Hg.) (2013): Suburban constellations. Governance, land and infrastructure in the 21st century. Berlin: Jovis.
- Keil, Roger (2017): Suburban planet. Making the world urban from the outside in. Cambridge: Polity.
- Mills, C. Wright (1961): The sociological imagination. Oxford: Oxford University Press.
- Monte-Mór, Roberto Luis (2005): What is the urban in the contemporary world? In: Cadernos de Saúde Pública 21/3, 942-948.
- Räuchle, Charlotte / Schmiz, Antonie (2020): Wie in Reallaboren Stadt verhandelt und Wissen produziert wird. In: sub\urban. zeitschrift für kritische stadtforschung 8/3, 31-52.
- Reichelt, Malte / Makovi, Kinga / Sargsyan, Anahit (2020): The impact of COVID-19 on gender inequality in the labor market and gender-role attitudes. In: European Societies, <https://doi.org/10.1080/14616696.2020.1823010>.
- The Lancet (2020): Editorial. The plight of essential workers during the Covid-19 pandemic. In: The Lancet 395/10237, 1587.
- Thompson, AK (2010): Black bloc, white riot. Anti-globalization and the genealogy of dissent. Oakland: AK Press.
- UPP – Urban Political Podcast (2021): Urban political podcast. The podcast on urban theory, research, and activism. <https://urbanpolitical.podigee.io> (letzter Zugriff am 16.2.2021).
- UPP – Urban Political Podcast (19.12.2019): Oh, what do you do to me? the city says to Tinder. Queer urban space and online dating (mit Sam Miles). https://urbanpolitical.podigee.io/11-queer_urban_space (letzter Zugriff am 16.2.2021).
- UPP – Urban Political Podcast (31.3.2020): Digital community organizing. Cooperatives, social media and local impacts (mit Nathan Schneider). https://urbanpolitical.podigee.io/17-digital_community_organizing (letzter Zugriff am 9.3.2021).
- UPP – Urban Political Podcast (8.4.2020): Inequalities of the lockdown. Labor, home-schooling and the practice of community (mit Talja Blokland). https://urbanpolitical.podigee.io/19-talja_blokland (letzter Zugriff am 9.3.2021).
- UPP – Urban Political Podcast (18.4.2020): Urban logics of action. Insights from Mexico and Canada (mit Julie-Ann Boudreau). https://urbanpolitical.podigee.io/20-julie-anne_boudreau (letzter Zugriff am 9.3.2021).
- UPP – Urban Political Podcast (22.4.2020): Blaming density. Politics, opportunities and research ethics (mit Colin McFarlane). https://urbanpolitical.podigee.io/21-density_mcfarlane (letzter Zugriff am 9.3.2021).
- UPP – Urban Political Podcast (29.4.2020): Post-growth, post-Covid? Rethinking planning (mit Viola Schulze Dieckhoff and Christian Lamker). https://urbanpolitical.podigee.io/22-postgrowth_planning (letzter Zugriff am 9.3.2021).
- UPP – Urban Political Podcast (5.5.2020): Dark clouds over informal settlements II. Responses to the pandemic in Kenya and South Africa (mit Jethron A. Akallah and Marie Huchzermeyer). https://urbanpolitical.podigee.io/24-informal_settlements_pandemic (letzter Zugriff am 9.3.2021).
- UPP – Urban Political Podcast (16.5.2020): Migration and labour struggles. Experience in India and Canada (mit Michelle Buckley, Rajan Pandey and Ritajyoti Bandyopadhyay). https://urbanpolitical.podigee.io/25-migration_labour_struggles (letzter Zugriff am 9.3.2021).
- UPP – Urban Political Podcast (21.5.2020): Spatialities of shock. Comparing urban responses to the pandemic and their implications (mit Creighton Connolly, Harris Ali and Roger Keil). https://urbanpolitical.podigee.io/26-spatialities_shock (letzter Zugriff am 9.3.2021).
- UPP – Urban Political Podcast (2.6.2020): Urban commonwealth. Solidarism, scales, and the state (mit Margaret Kohn). https://urbanpolitical.podigee.io/28-urban_commonwealth (letzter Zugriff am 9.3.2021).

- UPP – Urban Political Podcast (17.6.2020): The revolutionary movements in Algeria and Lebanon. Protests and movements in the time of the pandemic (mit Ratiba Hadj-Moussa and Rana Sukarieh). <https://urbanpolitical.podigee.io/30-new-episode> (letzter Zugriff am 9.3.2021)
- UPP – Urban Political Podcast (28.6.2020): Multiple crises and radical urban research. Tipping points and scholarly politics of mobilization (mit Margit Mayer). https://urbanpolitical.podigee.io/31-margit_mayer_radical_research (letzter Zugriff am 9.3.2021)
- Ward, Jason M. / Kilburn, Rebecca M. (2020): The lopsided telework revolution. In: The RAND blog. <https://www.rand.org/blog/2020/11/the-lopsided-telework-revolution.html> (letzter Zugriff am 16.2.2021)

Debatte

2021, Band 9, Heft 1/2

Seiten 179-184

zeitschrift-suburban.de

10.36900/suburban.v9i1/2.677

Stefan Höhne, Boris Michel

„Das Ende des Städtischen?

Pandemie, Digitalisierung und
planetarische Enturbanisierung“

Kommentare von:

Marcelo Lopes de Souza, Matthias

Naumann, Anke Strüver, Markus

Kip, Hannah Schilling, Roger Keil,

Christian Haid, Anna-Lisa Müller,

Nikolai Roskamm

Lokale urbane Welten sichtbar machen

Kommentar zu Stefan Höhne und Boris Michel „Das Ende des Städtischen?
Pandemie, Digitalisierung und planetarische Enturbanisierung“

Hannah Schilling

Im April vergangenen Jahres zirkulierten auf Twitter, in Zeitungen und im Fernsehen Bilder verwaister Stadtzentren. Die Welt auf Abstand (2020), so der Titel einer Dokumentation auf Arte, wurde zum Sinnbild. Die Nachfrage nach einem ‚Haus im Grünen‘ stieg in Deutschland rasant an (Schäfer 2020), während Bürogebäude und Hotelkomplexe leer standen – die „Welt auf Abstand“ scheint vor allem vom (groß-)städtischen Leben Abstand zu nehmen. In den entleerten Straßenzügen Berlins springen einem heute umso deutlicher Plakatwände ins Auge: In zentralen Einkaufsstraßen wie dem Kurfürstendamm ruft die Bundesregierung mit Hilfe von Leuchtreklamen zu Abstand und Maskentragen auf. Es erscheinen Porträts von Bürger*innen, denen Sätze in den Mund gelegt werden, die zu Kontaktreduktion und -monitoring motivieren.[1] Wie können solche Bilder angesichts einer hochansteckenden Krankheit wie Covid-19 aus stadtsoziologischer Sicht gedeutet werden? Welche Perspektive auf Stadt machen die derzeitigen Entwicklungen und Krisenerzählungen dringlich? Haben wir es mit einer „planetarischen Enturbanisierung“ zu tun, wie Stefan Höhne und Boris Michel (2021) nahelegen?

Die aktuelle Gesundheitskrise zeigt die Diskrepanz zwischen den Sichtweisen auf gesellschaftliches Zusammenleben, wie sie sich in offiziellen Politiken ausdrücken, und dem städtischen Alltag der Vielen (Blokland/Feltran i. E.). Diese Vielen beschreiben keine demografische und politische Mehrheit, sondern verweisen, in Anlehnung an AbdouMaliq Simones Konzept der „urban majority“ (ebd. 2013), auf improvisierte Formen städtischen Lebens heterogener Akteur*innen, die weder zur städtischen Mittelschicht noch zu den am stärksten Marginalisierten gehören. Dieses „kollektive Leben“ (Bhan et al. 2020) einer „Stadt im Entstehen“ (Simone 2010) konstituiert lokale urbane Welten, die über sich hinausweisen, aber als situative und situierte Figurationen von Akteur*innen, Dingen und Räumen untersucht werden können.

Die Stadtforschung sollte die Diskrepanz zwischen dem Alltag der Vielen und den Sichtweisen offizieller Politiken (Blokland/Feltran i. E.) zum Ausgangspunkt ihres Nachdenkens über das Urbane machen. Dadurch könnte verhindert werden, dass Sozialforschung abstrakte Konzepte und

Symbole reproduziert, mit denen Gesellschaft regiert wird, indem sie die Tatsachen des Lebens und die Erfahrungen der Menschen in eine konzeptuelle Währung überträgt, mit der sie regiert werden können (Smith 1990). Die neun Symptome einer Krise des Städtischen angesichts der Covid-19-Pandemie, die Höhne und Michel (2021) herausarbeiten, sind zu Teilen auch symptomatisch für eine Problematisierung und Vorstellung des Städtischen, die zum einen auf fixierte Einheiten (wie Familie, Arbeitsplatz oder Wohnort) bauen und zum anderen Problembereiche kennzeichnen, die eher für eine kleine Gruppe von Stadtbewohner*innen relevant sind. Anders formuliert: Wenn wir das Städtische ausgehend von der Einheit des Haushalts, vom Büro oder vom Erwerb von Eigentum (das ‚Haus im Grünen‘) denken, verlieren wir die gelebten Verbindungen und städtischen Zwischenräume aus dem Blick, die konstitutiv für das Urbane sind – nicht nur, aber gerade aus dem Standpunkt der Vielen. Die Organisation des Lebensunterhalts umfasst ökonomische Aktivitäten jenseits des Büros oder der Fabrik. Sie basiert auf dem Ineinandergreifen heterogener Praktiken und Akteur*innen. Städtisches Leben ist von Verletzlichkeit geprägt, es bedarf der Unterstützung durch andere in vielfältigen Konfigurationen – auch jenseits einer heterosexuellen Kernfamilie. Politische Maßnahmen sind weniger Ausgangspunkt oder Hintergrund für eine Sezierung der Krise des Städtischen. Stattdessen ist das konkrete, erlebte staatliche Handeln selbst Teil des Städtischen. Im Folgenden plädiere ich für ein Nachdenken über Urbanität angesichts der Covid-19-Pandemie aus genau solch einem Standpunkt der Vielen. Zwei Regulierungsfelder aktueller Coronapolitiken, die Arbeitszeit und die Kontaktbeschränkungen, dienen mir dabei als Ausgangspunkt.

In der Diskussion über das Ende des Städtischen steht die Verlagerung von Arbeit ins Homeoffice im Mittelpunkt (vgl. u. a. Overmann/Nathan 2020). Ohne die damit verbundenen Herausforderungen, etwa die Neuordnungen von Sorge-Arrangements, zu negieren, erscheint mir dieser Fokus jedoch zu kurz gegriffen. Aus einer Sicht der Vielen drängt sich vielmehr die Frage auf, wie aktuelle Einschränkungen von Kulturangeboten, Gastronomie und Einzelhandel die Organisation des Lebensunterhalt jener Stadtbewohner*innen beeinflusst, die keine feste (Vollzeit-)Anstellung haben oder in sogenannten systemrelevanten Berufen weiterhin ihrer Tätigkeit nachgehen müssen. Erste Studien zeigen, dass die Anzahl der Minijobber*innen in Deutschland rasant abgenommen hat (Grabka/Braband/Göbler 2020). Bei Menschen ohne beruflichen Abschluss war die Wahrscheinlichkeit, dass sie ihre Tätigkeit unterbrochen haben, in den letzten Monaten größer (Bünning/Hipp/Munnes 2020). In Deutschland (Koebe et al. 2020), aber auch international scheint die offizielle Kategorisierung nach Systemrelevanz vor allem die Produktivität aufrechtzuerhalten. Die systemrelevanten Arbeiter*innen selbst bleiben oftmals in prekären Einkommenslagen und mit Gesundheitsrisiken konfrontiert (Stevano/Ali/Jamieson 2020). Stadtforschung muss sich mehr denn je mit diesen Prekarisierungsprozessen auseinandersetzen, die in der Covid-19-Pandemie sichtbar bzw. verstärkt werden. Das beginnt mit der Frage, welche Tätigkeiten, welche Orte und welche Akteur*innen wir in die Diskussion über das ökonomische Leben in Städten miteinbeziehen. Dabei sollten wir über die Lohnarbeit hinausgehen und die Multiplizität ökonomischer Aktivitäten von Stadtbewohner*innen

beachten, auch in empirischen Analysen und Theorien zum Urbanen. Stadtbewohner*innen organisieren sich nicht nur im sogenannten Globalen Süden in diversen Ökonomien, die nicht zwangsläufig staatlich vermessen werden (Schilling 2020; Gibson-Graham 2008; Smith/Stenning 2006). Vom Standpunkt des Alltags der Vielen aus betrachtet steht hinter dem Leerstand von Büros also noch viel mehr, das es zu untersuchen gilt: Leere Büros verändern die sozialen Infrastrukturen derjenigen, die auf der Straße Regenschirme für Büroangestellte verkaufen, sie machen Taxifahrer*innen arbeitslos, die sonst den Weg zum Büro ermöglichen – und andererseits gibt es weiterhin den Sicherheitsdienst und die Reinigungskraft, die tagtäglich in den Büros tätig sind und nebenbei zusätzlich die Betreuung ihrer Kinder organisieren müssen, die nicht zur Schule gehen können.

Auch ein Verständnis des Haushalts als Einheit steht einer Perspektive der Verflechtung ökonomischer Praktiken entgegen. In der Pandemie wurde das Konzept des Haushalts politisiert, indem es zur Maßeinheit für Kontaktbeschränkungen erklärt wurde. Anstatt anzunehmen, dass sich Menschen in die zeitlose und stabile Einheit des Haushalts zurückziehen, der mit Familie gleichgesetzt wird, könnten wir genauer hinschauen und die Aushandlung von Intimität und Nähe, in der Verwandtschaftsbeziehungen aktualisiert werden, sowie die Organisation materieller und emotionaler Unterstützung (Blokland/Vief/Krüger 2020) als Ausgangspunkt nehmen, um über das Städtische nachzudenken. Wie und in welchen Situationen wird die Maßeinheit Haushalt in alltäglichen Praktiken relevant? Sie kann zum Beispiel eine Orientierungsgröße für die Regulierung sozialer Beziehungen sein, das heißt für die (Neu-)Justierung bzw. Verstetigung von Zugehörigkeit und der Rechte auf Nähe und Unterstützung. Daran könnte sich anschließen, zu untersuchen, wie unterschiedlich Haushaltsdisziplinierung verschiedene Bewohner*innen und Wohnarrangements trifft; welche sozialen Konstellationen von „street level bureaucrats“ (Lipsky 1980) und Stadtbewohner*innen als Haushalt gelesen werden bzw. wer wo verdächtigt und sanktioniert wird. Der vermeintlich private Raum entsteht erst in Abgrenzung vom Außen, dem Städtischen, dem ‚vor der Haustür‘. In einem ähnlichen Zusammenhang wird auch Familie als „heiliger Raum“ (Bourdieu 1993) konstituiert und stets neu aktualisiert.

Genauso wenig wie Familie und Haushalt als gegebene Basiseinheiten vorausgesetzt werden können, existieren Stadtbewohner*innen als individuelle Essenzen. Anders als die eingangs erwähnte Kampagne #fürmichfüruns der Bundesregierung suggeriert, sind wir eben keine unabhängigen Akteur*innen, die stabile Motivationen und Anreize haben, nach denen wir situationsübergreifend konsistent handeln. Vielmehr weben wir unsere soziale Existenz in sozialen Beziehungen und Netzwerken, in denen Regeln je nach Situation und sozialem Kontext genutzt werden, um Zugehörigkeit zu bekräftigen, Mitgliedschaft zu regulieren sowie Ehre und Reputation zu organisieren. Risikoberechnung wird so zu einer weit komplexeren Angelegenheit als das bloße Zählen von Infektionszahlen und Kontaktpersonen: Es zählt auch der Verlust von Zugehörigkeit, von Anerkennung, von sozialer Existenz! So kann es in einer Situation wichtig sein, eine Maske zu tragen, um so den Respekt für andere zu vermitteln. In einer anderen Situation jedoch kann das Ablegen der Maske ein Zeichen von Nähe sein. Die Symbolpolitik der Maske,

die situierte Bedeutung von Regeln und ihrer Umgehung in Analysen miteinzubeziehen, kann dabei helfen, Dynamiken der Ausgrenzung, Vereinsamung oder Exposition gegenüber Gesundheitsrisiken im städtischen Alltag zu erklären und aufzuzeigen.[2] Diese Perspektive denkt und erforscht das Städtische aus der Perspektive einer grundsätzlichen Verletzlichkeit, in die menschliche und nicht-menschliche Existenz eingebettet ist (Butler 2006). Vulnerabilität spielt auch im städtischen Alltag eine wichtige Rolle – nicht als Problem, das mittels bestimmter Indikatoren gemessen und verwaltbar gemacht werden kann, sondern als Existenzbedingung, die in der Aushandlung sozialer Interdependenzen sichtbar wird.

Die Politiken der Systemrelevanz und Haushaltsdisziplinierung zeigen die Diskrepanz zwischen einem „conceptual mode of governance“ und einem städtischen Alltag oder, anders formuliert, das Zusammen- bzw. Gegenspiel von „institutional logic“ und „everyday logic“ (Blokland/Feltran i. E.). Dieses Scharnier ist auch in der aktuellen Krise von großer Bedeutung und rückt staatliches Handeln als analytische Perspektive weiter ins Blickfeld der Stadtforschung (Hilbrandt 2019). In der Art und Weise, wie staatliche Praxis in der aktuellen Gesundheitskrise um Covid-19 im städtischen Alltag von Bewohner*innen westeuropäischer Großstädte wie Berlin präsentiert wird, können wir viel von der Forschung zu Städten des Südens lernen. Voraussehbarkeit und Reliabilität staatlichen Handelns ist in diesen Forschungskontexten selten und keinesfalls ein zentraler Referenzpunkt für die Organisation nachhaltiger Lebensbedingungen der Vielen. Das eröffnet auch neue theoretische Perspektiven auf urbane Ordnung (Jeffrey/Dyson 2013; Mbembe/Roitman 1995).

Auf der anderen Seite können die institutionellen Logiken selbst weiter untersucht werden: Sie sind von Kategorisierungen geprägt, mit denen empirische Realitäten lesbar und damit auch verwaltbar gemacht werden können (Fourcade/Gordon 2020; Scott 1998). Im gegenwärtigen Krisenmanagement (europäischer) Staaten zeigt sich, wie Regierungsakteur*innen versuchen, eine Krisensituation zu managen und auf Grundlage von Echtzeitdaten temporär zu verwalten: Tägliche Inzidenzen, Todesfälle, Reproduktionszahlen und Intensivbetten-Belegungen sind allesamt statistische Kennzahlen, die ins Zentrum gerückt und als Legitimationsgrundlage für politisches Handeln herangezogen werden. Systemische Missstände und Verkettungen von Umständen, die eine Krisensituation überhaupt erst entstehen lassen, werden wenig thematisiert, geschweige denn verändert.

Diese Präsenz des Staates verweist auf den Einfluss der Tech-Branche auf staatliches Handeln. Das Sammeln von Daten nutzen staatliche Akteur*innen für die Anpassung und Modellierung von Verhalten in Echtzeit. Politiken sind an Modellberechnungen und Voraussagen orientiert, um kurzfristig auf Situationen reagieren zu können (Fourcade/Gordon 2020). Das Vorgehen standardisiert menschliches Handeln und verkürzt soziale Probleme auf ein Problem, das scheinbar mithilfe von Technologie gelöst werden kann und sollte. Diese Philosophie des Solutionismus ist eng verknüpft mit technologischen Entwicklungen und Unternehmenspolitiken des Silicon Valley (Nachtwey/Seidl 2020): In der Erforschung der ökonomischen Restrukturierung und der politischen Ökonomie von Post-Corona-Städten wird uns diese ideologische und materielle Partnerschaft zwischen

Staat und Digitalkonzernen weiter beschäftigen. Schon jetzt zeichnet sich ab, dass Digitalkonzerne die großen Gewinner der Krise sind – und dabei den städtischen Raum mitprägen: als Logistik-Infrastrukturen, Kommunikationswerkzeuge und Dienstleistungsanbieter. Wenn wir diesen Trend nicht thematisieren und ihn nicht in der Diskussion über das Städtische aufgreifen, verpassen wir, wie diese Konzerne Grundlagen für ökonomische Sicherheit und lokale urbane Welten in Städten mitgestalten.

Mit diesen drei Zugangsebenen zum Städtischen, der Verletzlichkeit und Interdependenz, der Multiplizität von Arbeit und der Präsenz von Staatshandeln, könnte ein Gegengewicht zur Erzählung vom Ende des Städtischen als Privatisierung, Landflucht und Vereinzelung gebildet werden. Besser gesagt: Wir können diese Erzählung anders mit Bedeutung füllen. Am Ende steht kein ‚ja‘ oder ‚nein‘ zur Enturbanisierung, sondern eine Analyse, inwieweit diese Frage inhärenter Teil einer Krisenerzählung ist und welche sozialen Dynamiken der lokalen urbanen Welt darin eingeschlossen sind, aber nicht als solche benannt werden.

Dieser Artikel wurde durch Mittel des Open Access Publikationsfonds der Friedrich-Schiller-Universität Jena gefördert.

Endnoten

- [1] Zwei dieser Sätze sind „Ich will, dass unsere Kita offen bleibt. Dafür nutze ich jetzt die Corona-Warn-App.“ und „Ich will wieder tanzen. Dafür fahr ich jetzt Kontakte runter.“ (vgl. BMG 2021).
- [2] Vgl. das Forschungsprojekt „Getting things done in a city on hold“ unter Leitung von Talja Blokland (HU Berlin) und Johanna Hoerning (TU Berlin).

Autor_innen

Hannah Schilling ist Stadtsoziologin und arbeitet zu städtischen Ökonomien und sozialer Ungleichheit in globaler Perspektive. Sie promovierte mit einer vergleichenden Analyse von Prekarisierungsprozessen unter jungen Erwachsenen in digitaler Arbeit in Abidjan und Berlin. hannah.schilling@uni-jena.de

Literatur

- Bhan, Gautam / Caldeira, Teresa / Gillespie, Kelly / Simone, AbdouMaliq (2020): The pandemic, southern urbanisms and collective life. In: *Society and Space*, 3.8.2020. <https://www.societyandspace.org/articles/the-pandemic-southern-urbanisms-and-collective-life> (letzter Zugriff 21.2.2021).
- Blokland, Talja / Feltran, Gabriel de Santis (i. E.): Impasse: How institutional and everyday logics reproduce urban inequalities (special issue). In: *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*.
- Blokland, Talja / Vief, Robert / Krüger, Daniela (2020): Leaving the house to talk in private. How COVID19 restrictions affected how and where we find someone to talk to. In: SFB 1265 Blog, 21.12.2021. <https://sfb1265.de/blog/leaving-the-house-to-talk-in-private-how-covid19-restrictions-affected-how-and-where-we-find-someone-to-talk-to/> (letzter Zugriff 07.03.21).
- Bourdieu, Pierre (1993): À propos de la famille comme catégorie réalisée. In: *Actes de la Recherche en Sciences Sociales* 100/1, 32–36.

- BMG – Bundesministerium für Gesundheit (2021): #FürMichFürUns. <https://www.zusammengegendcorona.de/fuermichfueraus/> (letzter Zugriff am 19.1.2021).
- Bünning, Mareike / Hipp, Lena / Munnes, Stefan (2020): Erwerbsarbeit in Zeiten von Corona. WZB Ergebnisbericht. Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.
- Butler, Judith (2006): *Precarious life: The powers of mourning and violence*. London/New York: Verso.
- Fourcade, Marion / Gordon, Jeffrey (2020): Learning like a state. *Statecraft in the digital age*. In: *Journal of Law and Political Economy* 1/1, 78-108.
- Gibson-Graham, Julie Katherine (2008): Diverse economies. Performative practices for other worlds. In: *Progress in Human Geography* 32/5, 613-632.
- Grabka, Markus / Braband, Carsten / Göbler, Konstantin (2020): Beschäftigte in Minijobs sind VerliererInnen der coronabedingten Rezession. In: *DIW Wochenbericht* 45, 841-847. https://www.diw.de/de/diw_01.c.802083.de/publikationen/wochenberichte/2020_45_1/beschaeftigte_in_minijobs_sind_verliererinnen_der_coronabedingten_rezession.html (letzter Zugriff am 20.1.2021).
- Hilbrandt, Hanna (2019): Everyday urbanism and the everyday state. In: *Urban Studies* 56/2, 352-367.
- Lipsky, Michael (1980): *Street-level bureaucracy. Dilemmas of the individual in public services*. New York: Sage.
- Höhne, Stefan / Michel, Boris (2021): Das Ende des Städtischen? Pandemie, Digitalisierung und planetarische Enturbanisierung. In: *sub\urban. zeitschrift für kritische stadtfor-schung* 9/1-2, 141-149.
- Jeffrey, Craig / Dyson, Jane (2013): Zigzag capitalism. In: *Geoforum* 49, R1-R3.
- Koebe, Josefine / Samtleben, Claire / Schrenker, Annekatrin / Zucco, Aline (2020): Systemrelevant, aber dennoch kaum anerkannt: Entlohnung unverzichtbarer Berufe in der Corona-Krise unterdurchschnittlich. In: *DIW aktuell* 48. https://www.diw.de/de/diw_01.c.792754.de/publikationen/diw_aktuell/2020_0048/systemrelevant_aber_dennoch_kaum_anerkannt_entlohnung_unverzichtbarer_berufe_in_der_corona-krise_unterdurchschnittlich.html (letzter Zugriff am 20.1.2021).
- Mbembe, Achille / Roitman, Janet (1995): Figures of the subject in times of crisis. In: *Public Culture* 7/2, 323-352.
- Nachtwey, Oliver / Seidl, Timo (2020): The solutionist ethic and the spirit of digital capitalism. In: *SocArXiv*, <https://doi.org/10.31235/osf.io/sgjzq>.
- Overman, Henry / Nathan, Max (2020): Will coronavirus cause a big city exodus? In: *LSE COVID-19 blog*, 10.12.2020. <https://blogs.lse.ac.uk/covid19/2020/12/10/will-coronavirus-cause-a-big-city-exodus/> (letzter Zugriff am 20.1.2021).
- Schäfer, Kristina Antonia (2020): Welche Corona-Immobilien-Mythen stimmen. Preissturz, Angebotseinbruch, Stadtflucht? In: *Wirtschaftswoche Online* vom 4.6.2020. <https://www.wiwo.de/finanzen/immobilien/preissturz-angebotseinbruch-stadtflucht-welche-corona-immobilien-mythen-stimmen/25886614.html> (letzter Zugriff am 19.1.2021).
- Schilling, Hannah (2020): *Aller se chercher*. Dissertation. Berlin: Humboldt Universität zu Berlin.
- Scott, James (1998): *Seeing like a state*. Yale: Yale University Press.
- Simone, AbdouMaliq (2010): *City life from Jakarta to Dakar*. New York: Routledge.
- Simone, AbdouMaliq (2013): Cities of uncertainty. Jakarta, the urban majority, and inventive political technologies. In: *Theory, Culture & Society* 30/7-8, 243-263.
- Smith, Adrian / Stenning, Alison (2006): Beyond household economies. Articulations and spaces of economic practice in postsocialism. In: *Progress in Human Geography* 30/2, 190-213.
- Smith, Dorothy (1990): *The conceptual practices of power*. Boston: Northeastern University Press.
- Stevano, Sara / Ali, Rosimina / Jamieson, Merle (2020): Essential for what? A global social reproduction view on the re-organisation of work during the COVID-19 pandemic. In: *Canadian Journal of Development Studies*, <https://doi.org/10.1080/02255189.2020.1834362>.
- Welt auf Abstand. Reise durch ein besonderes Jahr (2020): ZDF, 89:00 Minuten. <https://www.arte.tv/de/videos/098771-000-A/welt-auf-abstand/> (letzter Zugriff am 19.1.2021). Cristina Trebbi / Jobst Knigge (Buch und Regie).



Debatte

2021, Band 9, Heft 1/2

Seiten 185-191

zeitschrift-suburban.de

10.36900/suburban.v9i1/2.678

Stefan Höhne, Boris Michel

„Das Ende des Städtischen?

Pandemie, Digitalisierung und
planetarische Enturbanisierung“

Kommentare von:

Marcelo Lopes de Souza, Matthias

Naumann, Anke Strüver, Markus

Kip, Hannah Schilling, Roger Keil,

Christian Haid, Anna-Lisa Müller,

Nikolai Roskamm

Höher, weiter, breiter. Die endlose Stadt nach Covid-19

Kommentar zu Stefan Höhne und Boris Michel „Das Ende des Städtischen? Pandemie, Digitalisierung und planetarische Enturbanisierung“

Roger Keil

„Nach der Pandemie ist vor der Pandemie!“

(Volksmund, frei nach Sepp Herberger, deutscher Fußballtrainer)

Der inspirierende Debattenaufschlag von Stefan Höhne und Boris Michel (2021) lädt uns ein, über die Zukunft des Städtischen nach der Covid-19-Pandemie nachzudenken.[1] Die neun Symptome einer Krise der Stadt sind aber unter Umständen nur konzeptionell zu fassen, nicht als solche erfahrbar. Leben die Stadtbewohner_innen und -nutzer_innen bewusst als solche in der vollständig „verstädterten Gesellschaft“ (Lefebvre 1972: 7) und erleben sie deren neunköpfige Krise als Krise der Stadt? Oder werden die Krisenerscheinungen des Städtischen vor, in und nach der Pandemie in anderen Registern erfahren und abgebildet: als Krise des Gesundheitswesens, als Krise der Altenpflege, oder als Krise der Pflege insgesamt, als Krise der Einwanderungsgesellschaft, als Krise des *racial capitalism*, als Krise der Arbeitsbedingungen in der Pflege und den *essential services* generell, die Krise von Politik und Governance, die Krise der Demokratie, und so fort? Diese Fragen sind natürlich im Rahmen des vorliegenden Kommentars nur als rhetorische zu behandeln. Sie lassen sich nicht zufriedenstellend beantworten und die Autoren weisen ja bereits selbst auf „die Grenzen einer allein auf Stadt und Urbanität abhebenden Krisendiagnostik“ hin (Höhne/Michel 2021: 146). Ich werde es also auf den wenigen Seiten, die mir hier zur Verfügung stehen, gar nicht erst versuchen, sondern in drei Teilen die Beziehungen des Städtischen und der Stadtforschung zum Thema Infektionskrankheiten am aktuellen Beispiel der Coronaviruspandemie andiskutieren. Meine Gedanken zu diesen Überlagerungen beginnen mit der Periode vor der Pandemie, behandeln die Stadt(-forschung und -praxis) während der Pandemie und führen schließlich über den – derzeit noch hypothetischen – Punkt hinaus, an dem die Covid-19-Krise überwunden sein wird.

1. Vor der Pandemie

Das war vorauszusehen. Nichts von dem, was wir in den letzten zwölf Monaten weltweit erlebt haben, kam unerwartet. Unter dem Eindruck der sich ausbreitenden Urbanisierung hatten seit Jahrzehnten Epidemiolog_innen und Expert_innen des öffentlichen Gesundheitswesens weltweit vor der ansteigenden Gefahr einer massiven Epidemie gewarnt: Ausgehend von den Rändern der globalen massiven Verstädterung würden sich die entstehenden Infektionskrankheiten vornehmlich in den Städten ihre Opfer suchen. Aber die zunehmende Urbanisierung wurde auch als Chance gewertet, die Krankheitsbekämpfung zu verbessern (Bollyky 2018a, 2018b). Die Erweiterung des globalen Städtesystems selbst, vor allem das Netzwerk der *global cities*, war schon beim Ausbruch des *Severe Acute Respiratory Syndrome* (SARS) im Jahre 2003, das vor allem große Finanzzentren wie Hongkong, Singapur und Toronto heimsuchte, als Faktor des Ursprungs, der Verbreitung und letztlich der Überwindung der Infektionskrankheit diskutiert worden (Ali/Keil 2008). Nicht viel später, in den Jahren 2014/15, folgte die westafrikanische Ebolaepidemie, die vor allem die Länder entlang des Manoflusses, Guinea, Sierra Leone und Liberia, traf. *Ebola virus disease*, vormals nur in entfernten ländlichen Gebieten Zentralafrikas zu Hause, trat hier jedoch erstmals als städtisches Phänomen auf und führte zu hohen Ansteckungszahlen in den informellen Siedlungen der Städte Monrovia und Freetown, aber auch zu innovativen zivilgesellschaftlichen Initiativen zur Bekämpfung der Krankheit, die auch heute im Kampf gegen die Coronapandemie zur Anwendung kommen (Ali et al. i. E.).

Während SARS 2003 das Exoskelett des globalen Kapitalismus infizierte, dringt heute Covid-19 zum Fleisch und Blut des planetarischen Urbanismus vor. Die Kulturanthropologin Meike Wolf hat bereits vor einigen Jahren auf die Verbindung von Verstädterung und entstehenden Infektionskrankheiten hingewiesen, jedoch davor gewarnt, beide Prozesse als natürlich misszuverstehen (2016: 961). Wenn also weder „Städte selbstverständliche und universelle Formationen sind und die Entstehung von Krankheiten kein ‚natürliches‘ Ereignis“ ist (ebd.), dann erfordert es andauernde und tiefgehende Forschung, um ihr Verhältnis unter den sich ständig ändernden Bedingungen zu beleuchten und letztlich zu verstehen.

In diesem Sinne haben meine Kollegen Creighton Connolly, S. Harris Ali und ich über die letzten Jahre versucht, die spezifischen städtischen und politischen Pathologien der „vollständig verstädterten Gesellschaft“ vor allem aus der Perspektive der globalen Suburbanisierung zu verstehen (Connolly/Keil/Ali 2020). Diese strategische Verschiebung der Perspektive von der Krankheit in der *Stadt* zur Krankheit im *Städtischen* ist aus unserer Sicht folgenreich. Mit der Betonung der systematischen Natur der Beziehungen von Stadt und Krankheit in der Periode der extensiven Urbanisierung nehmen wir Abschied von der traditionellen ortsspezifischen Analyse (ein bestimmter Stadtteil, eine bestimmte Krankheit), die die Forschung seit dem 19. Jahrhundert begleitete, und lassen auch die Betonung nur ausgewählter Städte hinter uns (*global cities*). Stattdessen argumentieren wir, dass das Verhältnis von Verstädterung und entstehenden Infektionskrankheiten weltweit durch demografische, infrastrukturelle und Governance-bezogene

Veränderungen in Bewegung gekommen ist. Dies ist nicht mit der These zu verwechseln, nach der Dichtegradienten direkt mit der Verbreitung von Krankheiten korrelieren.[2] Die extensive Urbanisierung bedeutet einfach, dass das städtische Gefüge höher, weiter und breiter wird und dass die endlose Stadt nun als Kontext für die Entwicklung, Verbreitung und letztlich für die Überwindung der Krankheiten gesehen werden muss.

2. Während der Pandemie

Diesen Gedanken nahmen wir zu Beginn der Covid-19-Pandemie auf und stellten die Hypothese auf, dass Covid-19 an den Peripherien der verstädterten Gesellschaft andockt (Biglieri/De Vidovich/Keil 2020). Ich will dieses auch im Debattenaufschlag angesprochene Argument hier weder vertiefen noch erneut aufrollen, sondern eine spezifische Denkweise diskutieren, die sich aus dieser Einsicht ergibt. Zunächst war und ist damit nicht gemeint, dass das Coronavirus eine Vorliebe für die *suburbs* hat, obwohl das durchaus Teil des Narrativs sein könnte. Vielmehr ist hier angesprochen, dass das Virus seine Wirksamkeit an den räumlichen, gesellschaftlichen und institutionellen Rändern der städtischen Gesellschaft entfaltet und dort einen Großteil seiner Opfer sucht. In Übereinstimmung mit Meike Wolfs (2016) Warnung, dass sich weder das Städtische noch der Erreger ‚natürlich‘ verhalten und offenbaren, ist hier festzuhalten, dass die periphere Position des Virus Sars-CoV-2 und die Krankheit, die es auslöst – Covid-19 –, nicht einfach nur von der sozialstatistischen Karte einer Stadt oder einer Region ablesbar sein wird. Stattdessen haben wir während der Pandemie gelernt, dass mit jeder neuen Einsicht in das Virus und mit jeder neuen Einwirkung der Krankheit auf die menschlichen Gemeinschaften in unseren Städten ein neuer Typus von Erreger (mit neuen Eigenschaften) entsteht und mit jeder neuen gesellschaftlichen Interaktion mit dem Pathogen neue städtische Realitäten geschaffen wurden. Das bedeutet auch, dass das Virus nicht einfach vorher verschleierte Wahrheiten über unsere Städte ‚enthüllt‘, vielmehr nimmt es an der Gestaltung dieser Wahrheiten selbst aktiv teil.

Nehmen wir die anscheinend simple sozialwissenschaftliche Tatsache zum Ausgangspunkt, dass Menschen, die sich in sozioökonomisch schwacher Position befinden, oder noch ausgeprägter: die in den Teilen der Stadt leben, wo diese wirtschaftlich benachteiligten Personen leben, dem Virus gegenüber anfälliger sind als Menschen, die wirtschaftlich abgesichert sind. Statistisch ist das wahrscheinlich und plausibel. Doch die periphere Position dieser Menschen ist keine fixe quantitative Realität, sondern ein wandelbares Produkt schnell wechselnder Einflüsse und langwieriger Prozesse sozialer Unterdrückung. So ist beispielsweise einsichtig, dass viele *arme* Menschen nicht-weißer Herkunft sind, oft Migrant_innen und häufig Mieter_innen an den Rändern des Wohnungs- und Arbeitsmarktes sind. Zudem sind sie auf das öffentliche Verkehrssystem der Stadt alternativlos angewiesen und leben weiter vom Arbeitsplatz entfernt, vor allem diejenigen, die zwei oder mehr prekäre Arbeitsplätze haben, um über die Runden zu kommen. Damit haben sich unsere einfachen statistischen Wahrheiten der ursprünglichen Annahme, dass sich das Virus die Ränder der Gesellschaft sucht, bereits ausgiebig verkompliziert.

Doch nicht nur das Bild der Randständigkeit ist hier komplexer geworden. Auch sind die Kategorien, in denen sich die periphere Natur des Städtischen erkennen lässt, von Land zu Land und von Stadt zu Stadt verschieden. Was genau schwarze Hautfarbe auf dem Arbeits- oder Wohnungsmarkt bedeutet, kann durchaus unterschiedlich sein, wenn wir zum Beispiel Berlin, Milano oder Toronto in Betracht ziehen. Schwarze Menschen werden in diesen drei Städten von den Behörden nicht in identischer Weise erfasst. Hier ist nicht der Ort, die geschichtlichen Gründe für diese Unterschiede im Einzelnen zu erläutern. Doch es ist bezeichnend und sollte für sich sprechen, dass in Toronto während der Coronakrise die ursprüngliche Nichterfassung schwarzer Menschen in den Statistiken des öffentlichen Gesundheitswesens zum Politikum geworden ist und daraufhin geändert wurde. Wir wissen jetzt, *wo* genau in der Stadtregion nicht-weiße Menschen von der Pandemie betroffen sind und *wer* ihr zum Opfer fällt. Vor allem die eng gestaffelten Hochhausviertel in den inneren Vorstädten und die ausufernden *ethnoburbs* in der weiteren Peripherie der Region, seit Langem mehrheitlich von Migrant_innen, oft prekär untergebrachten Mieter_innen[3] und Menschen nicht-weißer Hautfarbe bewohnt, stechen in den derart nuancierten Statistiken klar hervor. Sie werden bewohnt von denen, die nicht zu Hause arbeiten können und die Stadtregion täglich dichtgedrängt in Bussen durchqueren, um zu ihren Arbeitsplätzen in schlecht bezahlten Dienstleistungs-, Lager-, Logistik- oder Fabrikjobs zu gelangen. Dadurch werden dramatische Ungleichheiten offenkundig, die über die rein statistischen Informationen hinausdeuten und komplexe Zusammenhänge zwischen Grundbesitz, Bildungs- und Berufschancen und dem Gesundheitssystem offenlegen.

Wenn diese relevanten Bezüge nicht bekannt sind, fehlt die Grundlage für einen vernünftigen Diskurs über die Muster der sozialräumlichen Differenzierung. Selbstverständlich bergen die möglichen Schäden einer Markierung rassistischer oder ethnischer Unterschiede die Gefahr der Stigmatisierung bestimmter Familien, Stadtteile oder Communities, der durch eine bewusste Gegensteuerung begegnet werden muss. Aber wenn sich die massiv ausdifferenzierte städtische Gesellschaft in der Krise kein Bild von sich machen kann, wird sie die drastischen Ungleichheiten nicht ausmerzen können, die durch die Krise unverkennbar geworden sind.

Doch gehen wir noch einen Schritt weiter. Die sozialen, räumlichen und institutionellen Peripherien in der Pandemie wurden wie gezeigt mit neuer – oft trauriger und deprimierender – Bedeutung angereichert. Doch die von institutioneller rassistischer und sozialer Diskriminierung betroffenen Subjekte erlebten im Sommer 2020 in der Bugwelle des ersten Infektionsschubs einen politisch-revolutionären Schub, der die Wirkung der Anerkennung ihrer statistischen Existenz bei Weitem an Bedeutung übertraf. Ich spreche hier natürlich von der Ermordung des Afroamerikaners George Floyd durch einen Polizeibeamten in Minneapolis im Mai des Jahres. Die Protestwelle, die von den Städten der USA um die Welt schwappte, radikalisierte die seit Jahren präsente Bewegung gegen Polizeigewalt und prangerte den institutionellen und alltäglichen Rassismus gegen schwarze Menschen weltweit an. Aus dieser Situation wurden die Grundlagen geschaffen, einerseits schrittweise Reformen im Gesundheitswesen, in der Mietrechtspraxis (zum Schutz von Menschen, die von Räumung bedroht sind) und in den

Beschäftigungsverhältnissen in Niedriglohnsektoren durchzusetzen, die durch Covid-19 angeregt wurden. Andererseits wurden die Voraussetzungen dafür gesetzt, dass die betroffenen Menschen selbst zu handelnden Subjekten werden, deren Forderungen über die Reformen hinausweisen. Die Geschichte wird zeigen, wie viele der durchaus revolutionären Forderungen der *Black Lives Matter* Bewegung – wie etwa die, der Polizei die Finanzierung zu entziehen – ‚greifen‘ und zu dauerhaften Verbesserungen führen werden (wie z. B. die radikalen bürgerrechtlichen Reformen der 1960er Jahre).

Doch steht außer Zweifel, dass die afroamerikanische Befreiungsbewegung die städtischen Verhältnisse gerade dann zum Tanzen brachte, als das Virus drohte, in den nicht-weißen Quartieren, unter den schlechtbezahltesten Beschäftigten und den am Wohnungsmarkt ausgegrenzten Menschen nicht-weißer Hautfarbe den schlimmsten Schaden anzurichten. Die Wirkung dieser Politisierung kann nicht überbewertet werden. Und dann trifft auch das zu: Wenn auch in Toronto, Berlin und Milano, um bei diesen Beispielen zu bleiben, sich Menschen nicht-weißer Hautfarbe in spürbar unterschiedlichen städtischen Realitäten an unterschiedlichen Peripherien wiederfanden, so waren sie schließlich durch die globalen Aufstände in der Folge des Mordes an George Floyd vereint.

Als Fazit oder Fußnote muss ich an dieser Stelle anmerken, dass der schlimmste Aspekt des Querdenkertums und der Coronaleugnung darin besteht, dass diese komplexen Prozesse der Exposition sozialer Ungerechtigkeiten schlichtweg übersehen, vielleicht auch bewusst ausgeblendet werden, was die Humanität derjenigen Stadtbewohner_innen auslöscht, die am härtesten von der Pandemie betroffen sind.[4]

3. Nach der Pandemie

Wie geht es von hier aus weiter? Das kann keine Frage der unbegründeten Zukunftsdeutung sein. Wir konnten im letzten Jahr beobachten, wie uns die Entwicklung von Covid-19 eine städtische Gesellschaft präsentierte, in der die Stadt und das Virus selbst nicht statisch blieben, sondern ständig neu definiert wurden und in keiner Weise ‚natürlich‘ zueinander passten. Und mit Blick auf die politische Aufstandsbewegung *Black Lives Matter*, die die Grenzen der gesellschaftlichen Möglichkeiten (und Verpflichtungen) inmitten einer lebensbedrohlichen Krise neu zog, wurde klar, dass die latenten Verwerfungen, die den extensiven Urbanismus heute ausmachen, nun manifest geworden sind. Eine Forschungsgruppe, der ich angehöre (Allahwala et al., i. E.), findet in einem politökonomisch begründeten Vergleich der gesellschaftlichen Reaktionen in Berlin und Toronto, dass diese städtischen Gesellschaften einen demokratischen Moment erleben, der die gegebenen Verhältnisse städtischen Lebens potenziell aus dem Gleichgewicht bringen kann. Wir schließen uns hier ähnlichen Argumentationsmustern an, wie wir sie in der Zero-Covid-Bewegung in Europa feststellen können – ein Aufruf zur gesellschaftlichen Solidarität, die eine Rückkehr zu den Verhältnissen vor der Manifestation der Krise unmöglich zu machen scheint (ZeroCovid 2020).

Die Forderungen nach bleibenden strukturellen Verbesserungen der Lebensverhältnisse derjenigen in unserer städtischen Gesellschaft, die am meisten unter der Pandemie leiden müssen, sind nicht mehr zu übersehen.

Konkret heißt das, dass die Herausforderungen, die von der grundsätzlichen und systematischen sozialen, räumlichen und institutionellen Marginalisierung von Teilen der städtischen Gesellschaft herrühren, nach der Pandemie nur unter schweren Kosten ignoriert werden können. Sicher, die Gefahren liegen auf der Hand – wie auch Höhne und Michel in ihrem Debattenaufschlag deutlich vor Augen führen: Sie liegen vor allem im schier unbegrenzten Potenzial der gekoppelten Macht von Konsum und Überwachung, die uns die digitalen Großkonzerne in der Krise vorführen, in den falschen Versprechungen der ‚intelligenten Stadt‘ und im Vergessen und der Unterdrückung des ‚demokratischen Moments‘. In der Verarbeitung dieser Pandemie finden sich grundlegende Hinweise auf die Prinzipien des Handelns, die beim nächsten Krisenszenario – Klimawandel, Verelendung, Krieg, Flucht, und auch wieder Pandemie – in unserer städtischen Gesellschaft zur Anwendung gebracht werden müssen (Tzaninis et al. 2020). Unterdessen werden die Städte im Prozess der extensiven Urbanisierung weiterhin höher, breiter und weiter in Struktur und Reichweite.

In diesem Sinne – und mit Bitte um Verzeihung an den alten Fußballtrainer – müssen radikale Stadtforscher_innen und -aktivist_innen bereit sein, ihre Augen schon jetzt von der Reaktion auf Covid-19 in Richtung der nächsten Bedrohung zu lenken. Die nun angelaufenen Impfungen werden viele Menschenleben retten und es uns erlauben, die Städte in den nächsten Jahren wiederum dem Leben zu öffnen, doch die Vakzine sind nicht geeignet, die städtische Gesellschaft gegen Ungleichheit und Ungerechtigkeit zu impfen, die das Elend und den Tod an den gesellschaftlichen, räumlichen und institutionellen Peripherien der städtischen Gesellschaft zu verantworten haben. Daran können nur die Städter_innen selbst etwas ändern. Diese Aufgabe liegt nun klar vor uns.

Dieser Artikel wurde durch Mittel der York University Toronto gefördert.

Endnoten

- [1] Danke an Ahmed Allahwala und Sabine Bröck fürs Querlesen und an die Redaktion von s u b \ u r b a n für die sehr willkommenen Anregungen zur Verbesserung des Textes (insbesondere in Bezug auf mein ‚Denglisch‘). Der strukturierende Kunstgriff von vor, während und nach ist nicht als rein chronologisch misszuverstehen.
- [2] Das haben auch andere bereits für die gegenwärtige Covid-19-Krise gezeigt: Boterman 2020; Keil 2021; Moos/McCulley/Vinodrai 2020.
- [3] Aus vielen kulturellen und sozioökonomischen Gründen, die hier nicht weiter erörtert werden können, spielt Grundbesitz, und damit die Frage Hauseigentum oder Wohnungsmiete, in der Siedlerkolonie Kanada eine andere Rolle als in vielen europäischen Ländern, vor allem in Deutschland. Generell bleibt das Hauseigentum erstrebenswert und wird oft mit einem Mittelklassestatus gleichgesetzt. Tatsächlich lebt mehr als die Hälfte der Bevölkerung Torontos zur Miete, oft in der Situation ständiger finanzieller Bedrohung aufgrund hoher Mietpreise. Vor der Pandemie hatte eine einschlägige Studie ergeben, dass 46 Prozent der zur Miete wohnenden Haushalte in Toronto mehr als 30 Prozent ihres Einkommens für Wohnen ausgeben, was allgemein als Massstabsgrenze für die Bezahlbarkeit von Wohnraum angenommen wird (Mathieu 2018).
- [4] In einem stimulierenden Beitrag zog Ingar Solty (2020) bereits im Herbst 2020 eine traurige Bilanz des aufmüpfigen Querdenkertums, der Verschwörungstheoretiker_innen und „Covidioten“, dem ich hier nichts hinzufügen möchte.

Autor_innen

Roger Keil ist Stadt- und Umweltwissenschaftler und forscht zu globaler Suburbanisierung, städtischer politischer Ökologie, Stadt und Infektionskrankheiten und regionaler Governance. rkeil@yorku.ca

Literatur

- Ali, S. Harris / Keil, Roger (Hg.) (2008): *Networked disease. Emerging infections in the global city*. Oxford: Wiley-Blackwell.
- Ali, S. Harris / Fallah, Mosoka / McCarthy, Joseph / Keil, Roger / Connolly, Creighton (i. E.): Mobilizing the urban social infrastructure of informal settlements in infectious disease response – the case of ebola virus disease and COVID-19 in West Africa. In: *Landscape and Urban Planning*.
- Allahwala, Ahmed / Carvalho, Nigel / Keil, Roger / Ritch, Jenna (i. E.): Confronting COVID-19 in collaboration and conflict. The political economies of federal pandemic responses in Canada and Germany. In: *Studies in Political Economy*.
- Biglieri, Samantha / De Vidovich, Lorenzo / Keil, Roger (2020): City as the core of contagion? Repositioning COVID-19 at the social and spatial periphery of urban society. In: *Cities & Health*. <https://doi.org/10.1080/23748834.2020.1788320>.
- Bollyky, Thomas J. (2018a): *Plagues and the paradox of progress. Why the world is getting healthier in worrisome ways*. Cambridge, MA: The MIT Press.
- Bollyky, Thomas J. (2018b): The future of global health is urban health. In: *Council on Foreign Relations*, 29.11.2018. <https://www.cfr.org/article/future-global-health-urban-health>.
- Boterman, Willem R. (2020): Urban-rural polarisation in times of the corona outbreak? The early demographic and geographic patterns of the SARS-CoV-2 epidemic in the Netherlands. In: *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 111/3: 513-529.
- Connolly, Creighton / Keil, Roger / Ali, S. Harris (2020): Extended urbanisation and the spatialities of infectious disease: Demographic change, infrastructure and governance. In: *Urban Studies*. <https://doi.org/10.1177/0042098020910873>.
- Höhne, Stefan / Michel, Boris (2021): Das Ende des Städtischen? Pandemie, Digitalisierung und planetarische Enturbanisierung. In: *sub\urban. zeitschrift für kritische stadtfor-schung* 9/1-2, 141-149.
- Keil, Roger (2021): The density dilemma. There is always too much and too little of it. In: *Urban Geography* 41/10, 1284-1293.
- Lefebvre, Henri (1972): *Die Revolution der Städte*. München: List Verlag.
- Mathieu, Emily (2018): Almost half of Toronto tenants paying „unaffordable“ rent, study finds. In: *Toronto Star*, 22.5.2018. <https://www.thestar.com/news/gta/2018/05/22/almost-half-of-toronto-tenants-paying-unaffordable-rent-study-finds.html> (letzter Zugriff am 22.2.2021).
- Moos, Markus / McCulley, Amanda / Vinodrai, Tara (2020): COVID-19 and urban density: Evaluating the arguments, discussion report. University of Waterloo. https://uwaterloo.ca/environment/sites/ca.environment/files/uploads/files/densityhousing_1_arguments_moosmcculleyvinodrai.pdf (letzter Zugriff am 22.2.2021).
- Solty, Ingar (2020): Wer glaubt warum an Verschwörungstheorien? Ein Versuch zu verstehen. In: *Luxemburg Online*, Oktober 2020. <https://www.zeitschrift-luxemburg.de/wer-glaubt-warum-an-verschwoerungstheorienein-versuch-zu-verstehen> (letzter Zugriff am 22.2.2021).
- Tzaninis, Yannis / Mandler, Tait / Kaika, Maria / Keil, Roger (2020): Moving urban political ecology beyond the „urbanization of nature“. In: *Progress in Human Geography*. <https://doi.org/10.1177/0309132520903350>.
- Wolf, Meike (2016): Rethinking urban epidemiology. Natures, networks and materialities. In: *International Journal of Urban and Regional Research* 40/5: 958-982.
- ZeroCovid (2020): #ZeroCovid: The aim is zero infections! For a European shutdown in solidarity. <https://zero-covid.org/language/en/> (letzter Zugriff am 18.1.2021).

Debatte

2021, Band 9, Heft 1/2

Seiten 193-200

zeitschrift-suburban.de

10.36900/suburban.v9i1/2.690

Stefan Höhne, Bosris Michel

„Das Ende des Städtischen?

Pandemie, Digitalisierung und
planetarische Enturbanisierung“

Kommentare von:

Matthias Naumann, Anke Strüver,

Hannah Schilling, Roger Keil,

Christian Haid, Markus Kip,

Marcelo Lopes de Souza, Nikolai

Roskamm, Anna-Lisa Müller

Die Stadt am Ende? Am Ende die Stadt. Chancen für eine gerechtere Stadt mit und nach Covid-19

Kommentar zu Stefan Höhne und Boris Michel „Das Ende des Städtischen? Pandemie, Digitalisierung und planetarische Enturbanisierung“

Christian Haid

Stadtflucht, Ruralisierung des Alltags, Entdichtung, Zusammenbruch urbaner Kulturen, anti-urbane Individualisierung – es liegt nahe, in der aktuellen Situation über eine globale Enturbanisierung und das Ende des Städtischen zu diskutieren, wie es Stefan Höhne und Boris Michel (2021) in ihrem Debattenaufruf anregen. Die Geschichte lässt allerdings auch einen anderen Blick zu: Ansteckende Krankheiten und Pandemien stellten Städte immer wieder auf die Probe, beeinflussten und veränderten sie, stellten das Städtische aber nicht grundlegend infrage, sondern transformierten es vielmehr. In der Entwicklung der Stadtplanung spielten Epidemien eine entscheidende Rolle (Colomina 2019; Lopez 2012). Diskurse der öffentlichen Gesundheit und der Krankheitsepidemiologie im späten 19. Jahrhundert prägten städtebauliche Entscheidungen, die teilweise bis heute Bestand haben und Stadträume definieren.

Die miasmatische Theorie, die davon ausgeht, dass schädliche Luft Krankheiten verursacht, führte zur Entstehung neuer städtischer und architektonischer Typologien wie Sanatorien und urbane Parks – beispielsweise dem Central Park in New York (Colomina 2019; Schuyler 1986). Auch die Konsolidierung einer modernen vernetzten Wasser- und Abwasserinfrastruktur in europäischen Großstädten basierte auf Bemühungen, Krankheiten einzudämmen (Gandy 2006). Gleichzeitig stehen Epidemien jedoch eng mit städtischer Segregation in Zusammenhang. Die Quarantäne – also die räumliche Trennung (potenziell) Infektiöser von Gesunden – gilt als frühe Praxis der Krankheitsbekämpfung (Bashford 2016). Für Miasma-Theoretiker_innen zielte die Trennung städtischer Funktionen wie Industrie und Wohnen auf die Eindämmung der Ausbreitung schädlicher Industriegase ab (Maantay 2001). In vielen Kolonialstädten Südasiens und Afrikas wurden sogenannte *cordons sanitaire* eingerichtet, wobei Ideen der Hygiene mit rassistischen Ideologien kombiniert wurden (Lyons 1985).

1. Das Virus trifft nicht alle gleich

Die großen Pandemien der Menschheitsgeschichte und die aktuelle Situation haben eines gemein: Nicht alle Menschen sind im gleichen Ausmaß davon

betroffen. Die aktuelle Covid-19-Pandemie wirkt zudem wie ein Brennglas für die Defizite der kapitalistischen Weltordnung – eine Teilchenbeschleunigerin, die sozioökonomische Missstände aufzeigt und die Unterdrückung von Minderheiten weiter verstärkt. Was uns das vergangene Jahr gelehrt hat, ist, dass sich sowohl auf globaler als auch auf lokaler Ebene Ungleichheiten verfestigen und weiter verstärken: Das Virus trifft nicht alle gleich!

Ein kürzlich veröffentlichter Report bezeichnet das Virus als „inequality virus“ (Oxfam 2021). Bereits in den Anfängen der ersten Welle konnte festgestellt werden, dass marginalisierte Bevölkerungsgruppen ungleich stärker von der Pandemie betroffen waren. Was als systemrelevante Arbeit gilt – Pflege, Transport, Unterricht, Straßenverkauf –, wird oft von Menschen geleistet, die überarbeitet, unterbezahlt, unterbewertet und nicht ausreichend von staatlicher Seite geschützt sind. Zudem arbeiten in diesen Berufen überdurchschnittlich viele Frauen, BIPOC,[1] ethnische Minderheiten und Migrant_innen. Am härtesten trifft die Pandemie jene, die bereits in Armut leben. Diese Auswirkungen unterstreichen in hohem Maße die ausbeuterische Logik des globalen Kapitalismus und des Neoliberalismus: Der freie Markt ist nicht in der Lage, Gesundheitsfürsorge für alle anzubieten, unbezahlte Pflege wird nicht als Arbeit anerkannt und der internationale Kampf der Nationalstaaten um Impfdosen sowie der Wettbewerb der Pharmakonzerne veranschaulichen bestehende geopolitische Machthierarchien und zeichnen ein Bild der globalen Ungleichheit.

Ungleichheiten zeigen sich besonders deutlich in den Effekten der Regelungen zur Eindämmung des Virus. Die angeordneten Kontaktbeschränkungen gehen zwar von einem Gleichheitsgedanken aus. „Es ist ganz wichtig, dass alle mitmachen“, wie Bundeskanzlerin Angela Merkel oft betonte. Sie verstärken jedoch auch die Ungleichbehandlung von Bürger_innen und treffen bestimmte Gruppen härter als andere. So können die Regelungen der Kontaktbeschränkung zum Beispiel als single- und queerfeindlich gelesen werden. Ausgerichtet auf traditionelle Lebensmodelle treffen die Maßnahmen (hetero-)normative Familienkonstellationen milder als nicht-konventionelle Lebensstile (Queer.de 2020; Ludigs 2020). Vereinsamung spielt für alleinlebende Personen, deren ‚Familie‘ und Freundeskreis nicht unter demselben Dach leben, häufig eine ernstzunehmende Rolle. Auch hier ist festzuhalten: So wie das Virus nicht alle gleich trifft, so treffen auch die staatlichen Regelungen zur Eindämmung der Pandemie nicht alle gleich hart. Ähnliche Muster erkennen wir in der Verfügbarkeit und Verteilung der Impfstoffe. Während wir hierzulande über den schleppenden Anstieg der Impfquote klagen, ist aktuell nicht absehbar, wann und ob Impfstoffe für nicht-westliche Kontexte zur Verfügung stehen werden (Schneider 2021).

Die Pandemie verstärkt und manifestiert Ungleichheiten im Städtischen. Diese Ungleichheiten durchdringen alle räumlichen Maßstabebenen – vom Privat- und Wohnraum bis zur Nachbarschaft, von der Stadt bis hin zu inter-urbanen Geografien.

2. Inter-urbanes Lernen von der Pandemie

Sars-CoV-2 hat eine globale Verbreitung erreicht wie noch kein Virus zuvor. Im Management der Pandemie kommt städtischen Regierungen auf der ganzen

Welt eine besondere Bedeutung zu, da die Verbreitung des Virus lokal und regional divergiert. Die Reaktionen auf die sich ausbreitende Pandemie sind dabei oftmals lokal unterschiedlich und Stadtregierungen verfolgen Strategien mit disparater Schwerpunktsetzung: Lockdowns mit Ausgangssperren, strikte Quarantäneauflagen, hoch technologisierte Überwachung von Infizierten, flächendeckendes Testen, strenge Reisebestimmungen. Gleichzeitig sind auf globaler Ebene analoge Ansätze städtischer Sofortmaßnahmen festzustellen: Als erste Stadtregierungen schufen diejenigen von Bogotá und Berlin innerhalb kürzester Zeit kilometerlange Netzwerke von Pop-up-Fahrradwegen. Die Pandemie brachte hier zutage, dass die Umsetzung von Maßnahmen auf städtischer Ebene auch schnell und unbürokratisch vor sich gehen kann, und zeigt somit die Anpassungsfähigkeit des Städtischen.

Globale Städtenetzwerke wie United Cities and Local Governments (UCLG), Local Governments for Sustainability (ICLEI), Habitat International Coalition (HIC) und LSE Cities bauen Datenbanken auf, die lokale städtische Reaktionen auf die Pandemie aufzeichnen und somit einen wichtigen Beitrag für das Verständnis transnationaler Paradigmen der *preparedness* und den zukünftigen Umgang mit globalen Pandemien leisten könnten. Es bleibt zu hoffen, dass dadurch auch in anderen Bereichen der resilienten Stadtentwicklung globales inter-urbanes Lernen (McFarlane 2011) intensiviert wird und so neue Wechselbeziehungen des Erfahrungs- und Wissenstransfers jenseits der Teilung in globalen Süden und Norden etabliert werden.

3. Alternativen zur Entdichtung

In den letzten Jahrzehnten wurde urbane Dichte als vorherrschendes Prinzip in der Stadtplanung und als wesentlicher Treiber für Urbanität erachtet: Dichte soll dem Klimawandel entgegenwirken und eine ökologisch nachhaltige Stadtentwicklung fördern, sie verhindert übermäßigen Flächenverbrauch und Zersiedelung (*urban sprawl*), fördert soziale Aspekte wie das Gemeinschaftsgefühl, das Aufeinandertreffen von unterschiedlichen Gruppen, die Diversität und belebt Nachbarschaften. Durch die Pandemie scheint die Idee der dichten Stadt mit ihren erstrebenswerten Eigenschaften in Gefahr und wird epidemiologisch betrachtet zur Bedrohung.

Insbesondere in der ersten Pandemiewelle im Frühjahr 2020 wurden Rufe laut, die Idee der dichten Stadt zu hinterfragen beziehungsweise zu begraben. Die Dichte der Stadt kann aber auch als Potenzial zur Eindämmung der Virusverbreitung gesehen werden. So wurde in den mitunter dichtesten Städten der Welt Singapur, Hongkong und Seoul eine effiziente Verteilung von gesundheitlichen und öffentlichen Dienstleistungen gewährleistet, die nur aufgrund der Dichte an städtischen Infrastrukturen und Netzwerken möglich war.

Die Herausforderung für die Zukunft wird es sein, die dichte Stadt pandemieeindämmend zu adaptieren, ohne ihre Qualitäten zur Disposition zu stellen. Ein möglicher Ansatz wäre, den individuellen Autoverkehr im Sinne einer ökologisch nachhaltigen Stadtentwicklung zurückzudrängen und somit Platz zu schaffen nicht nur für breitere Bürgersteige und sicherere Fahrradwege, sondern auch für urbane Grünräume, Orte der Begegnung und Freiräume für Koproduktion und Zusammenkunft.

4. Diversität, sichere Orte und kreative Aneignung

Dichte Städte leben von Diversität. Mit der kompletten Einschränkung des öffentlichen Lebens ist eine Erosion sicherer Orte verbunden. Kneipen, Clubs, Bars und Theater waren und sind Zufluchtsorte für marginalisierte Gruppen und das Ausleben nicht-normativer Lebensstile. Sie sprechen oft Zielgruppen an, die in solchen Räumen Sicherheit und Anschluss an Bezugspersonen finden, die zwar in unterschiedlichen Haushalten leben, aber das gesellschaftliche Leben maßgeblich bestimmen. Solche Orte sind für viele die Grundlage einer positiven sozialen Lebensgestaltung. Der Wegfall dieser Schutzorte trifft queere Menschen besonders hart, da sie auch sichere Räume darstellen, wo nicht-normative Identitäten ausgelebt, verhandelt und zelebriert werden können. Außerdem ist für viele queere Jugendliche das familiäre Umfeld kein Ort der persönlichen Freiheit und des Schutzes, sondern eher einer der Gewalt und Diskriminierung (Valencia 2020). In queeren Communities wird häufig der Begriff der *chosen family* verwendet, der den Ersatz der biologischen Familie beschreibt. Während für traditionelle Familienmodelle mit gemeinsamem Wohnsitz keine Kontaktbeschränkungen gelten, müssen verstreut lebende *chosen-family*-Mitglieder diese jedoch einhalten. Man kann also von einer Ungleichbehandlung verschiedener Familienmodelle sprechen.

Ob queere Clubs, Kulturstätten und andere Institutionen, die sich auch über Einnahmen aus Getränkeverkauf und Eintrittsgeldern finanzieren, die Pandemie überleben werden, ist zum jetzigen Zeitpunkt unklar. Klar ist, dass diese Orte für queere Communities und für die Produktion, Praxis und Performance queerer Kultur wesentlich sind und deren Verschwinden auch einen Rückgang an queerer Sichtbarkeit und Teilhabe bedeutet.

Dennoch: Trotz der Kontaktbeschränkungen und des Verschwindens vieler sicherer Orte haben sich marginalisierte Gruppen neue städtische Räume erschlossen, Orte angeeignet und Infrastrukturen aufgebaut. Die Berliner Hasenheide wurde so zum Treffpunkt vieler, deren übliche Treffpunkte aufgrund der Lockdown-Beschränkungen geschlossen sind. Auch wenn aus epidemiologischer Perspektive Partys und Zusammenkünfte im Freien als bedenklich gelten und dies auch medienwirksam verurteilt wurde, stellen selbst-organisierte, meist über soziale Medien angekündigte Spontanveranstaltungen den Versuch dar, sichere Ersatzorte zu erobern. Aufgrund ihrer Illegalität sind diese jedoch keineswegs stabil und verlässlich, sie führen zu konstanten Konfliktsituationen mit den Behörden und zur Illegalisierung queeren sozialen Lebens.

5. Handlungsraum Nachbarschaft

Kontaktbeschränkungen, Homeoffice und eingeschränkte städtische Mobilität führen zu einem neuen Verständnis des Lokalen. Während Wohn- und Arbeitsort eins werden und Dienstleistungs- und Kulturangebote nicht verfügbar sind, beschränkt sich der persönliche Bewegungsradius auf den Gang zum Supermarkt, den Spaziergang um den Block und neue Aktivitäten, die zuvor andernorts stattgefunden haben. Das unmittelbare Wohnumfeld erlangt somit neue Handlungs- und Bedeutungsebenen. Physische Gemeinschaftsinfrastruktur wie Rathäuser, Bibliotheken, Kneipen und Läden

stärken normalerweise die soziale Zugehörigkeit und die lokale Identität in Nachbarschaften. Sind diese geschlossen, fehlen auch die Orte der Beteiligung an der Gemeinschaft und müssen neu verhandelt werden.

Nachbarschaftsinitiativen rufen mit Hashtags wie #supportyourlocals zur Unterstützung lokaler Unternehmer_innen auf – konsumgebundene Solidarität und Identifikation mit dem Lokalen sollen den letzten Rest des nachbarschaftlichen Einkaufsverhaltens intensivieren, was jedoch von den ökonomischen Möglichkeiten des/der Einzelnen abhängig ist. Zusätzliche Bemühungen etwa von Gastronomiebetrieben, mehr Sichtbarkeit im Straßenraum zu erlangen, materialisieren diese lokalen ökonomischen Netzwerke auch räumlich und machen sie visuell erkennbarer.

Nicht sichtbar hingegen ist das Wegfallen spontaner lokaler Alltagsbegegnungen und beiläufiger Kontakte. Stark veränderte Routinen und Abstandsregeln verhindern den ungezwungenen Austausch beim Bäcker, der nachbarschaftliche Tratsch im Frisiersalon verstummt, der persönliche Austausch in der Kneipe versiegt und damit oft wesentliche Informationsquellen. Gerade diese spontanen Kontakte außerhalb der Familie oder der Wohngemeinschaft sind oft wesentlich für die Lösung alltäglicher Probleme – von der Organisation gegenseitiger Unterstützung und Hilfe bis hin zur Aushandlung gemeinsamer Geschäfte und Vereinbarungen. Das Wegfallen dieser Begegnungen trifft marginalisierte Gruppen besonders hart, da diese oftmals auf informelle Netzwerke angewiesen sind.

Nichtsdestotrotz entfallen diese Begegnungen und Kontakte nicht zur Gänze. Sie suchen sich neue Orte und Wege – digital, mit Abstand oder im Geheimen –, zeigen neue Dimensionen des Lokalen auf und erweitern unsere lokalen Ortskenntnisse. Da sich viele von uns der physischen Grenzen unserer Nachbarschaft bewusster werden, darüber nachdenken, was wir schätzen und was wir ändern möchten, ist zu erwarten, dass die Identifikation mit der eigenen Nachbarschaft verstärkt wird und womöglich auch das Interesse und die Bereitschaft an der Entwicklung der Nachbarschaft wächst. Vielleicht ist jetzt auch der ideale Zeitpunkt, um die Bürger_innenbeteiligung in der Nachbarschaft zu stärken und den fortschreitenden Wandel durch Nachbarschaftsplanung und Partizipationsprozesse in der lokalen Umgebung zu fördern.

6. Die Neuverhandlung des Öffentlichen und des Privaten

In Zeiten der Pandemie kommt dem Zuhause eine bedeutendere Rolle zu. Die eigene Wohnung ist für viele unausweichlich zum absoluten Fokuspunkt des Alltags geworden: Zu Hause wird nicht nur gewohnt, sondern auch gearbeitet, soziale Kontakte werden (heimlich) empfangen, es wird unterrichtet und gelernt, protestiert, trainiert und gefeiert. Was vor der Pandemie als ausreichend groß und gut aufgeteilt empfunden wurde, wird nun als zu klein, zu beengt und als Ort mit unzureichenden Ausweichmöglichkeiten wahrgenommen. Die meisten Wohnungen sind nicht dafür ausgerichtet, das gesamte Spektrum an Alltagsaktivitäten unterzubringen, und das führt nicht zuletzt auch zu Spannungen zwischen den Bewohner_innen einer Wohnung.

Überbelegung und mangelnde Ressourcen scheinen einen signifikanten Einfluss auf die Verbreitung des Virus zu haben. In Wohnungen, in denen sich

mehrere Personen ein Zimmer teilen müssen, oder in Wohnverhältnissen, in denen sich mehrere Haushalte Badezimmer und Küche teilen, verbreitet sich das Virus oft rasant. Studien in Frankreich haben festgestellt, dass in beengten Wohnverhältnissen, also in Wohnungen, die weniger als 18 m² pro Person aufweisen, das Infektionsrisiko 2,5-mal höher ist als in Wohnungen mit mehr Platz pro Person (IWD 2020)

Die inadäquate Wohnraumversorgung und die Ausdehnung des Alltags in die privaten vier Wände müssen ein Umdenken in der städtischen Wohnungspolitik zur Folge haben. Es stellt sich die Frage, warum Gießkannenregelungen der Kontaktbeschränkung und des *physical distancings* als Allheilmittel verstanden werden, gleichzeitig aber nicht darüber nachgedacht wird, welche Maßnahmen im Bereich der Wohnraumversorgung getroffen werden könnten. Die Pandemie wäre ein guter Anlass, Standards für eine adäquate Wohnraumpolitik neu zu verhandeln.

Ein weiteres Symptom der Pandemie ist das Eindringen des Staates und der Öffentlichkeit ins Private. Die Kontaktbeschränkungen gelten nicht nur für den öffentlichen Raum, sondern beeinflussen maßgeblich die Freiheiten im privaten Raum. Durch die Überprüfung der Einhaltung der Kontaktbeschränkungen im Privaten werden Grundrechte beschnitten und die Einflussnahme und der Wirkungsraum staatlicher Ordnungsorgane erweitert.

Öffentlichkeit und Privatheit werden im städtischen Umfeld neu verhandelt. Praktiken, die zumeist im Privaten verortet waren, wie zum Beispiel beim Spaziergehen mit Freunden zu telefonieren und digitale Kommunikation im Allgemeinen, werden in öffentliche Räume verlagert (Blokland/Vief/Krüger 2020). Im Gegenzug ziehen sich demokratische Praktiken ins Private zurück und die Couch wird zum neuen Raum des Politischen (Carbone 2020).

7. Für eine gerechtere Stadt

Die Debatte über die Auswirkungen der Pandemie auf die urbane Umwelt wird noch lange nicht verebben. Genauso werden die dystopischen Zukunftsprognosen und die viel diskutierte aktuelle Krise der Stadt noch einige Zeit nachhallen. Anzeichen einer ‚planetaren Enturbanisierung‘ durch den Exodus der Mittelschicht aus den urbanen Zentren, die Verlagerung des Arbeitsplatzes ins Homeoffice, urbane Entdichtung und der Zusammenbruch städtischer Kultur sind ernst zu nehmen, womöglich aber auch nur temporär und vorübergehend. Die Historie zeigt, dass die soziale, kulturelle und räumliche Entwicklung der Stadt immer wieder durch Pandemien verändert worden ist – zum Guten wie zum Schlechten. Viele dieser Folgeerscheinungen werden wir im Fall der aktuellen Pandemie aber erst in Zukunft bewerten und analysieren können. Was uns die aktuelle Situation jedoch ganz klar vor Augen führt, sind bereits zuvor bestehende Disparitäten, die die Pandemie noch zusätzlich verstärkt hat. Die Probleme sind also nicht neu, sie werden aber offensichtlicher.

In Zukunft wird es deshalb ganz besonders wichtig sein, gegen diese bereits seit langem bekannten Ungleichheiten und Ungerechtigkeiten vorzugehen. Die Pandemie als Multiplikator bestehender Schiefen sollten wir als Ansporn sehen, um mehr denn je für eine gerechtere Stadt einzustehen und für sie zu kämpfen. Ein möglicher Ansatz kann daher sein, bestehende Debatten der Stadtforschung aufzugreifen und bereits formulierte Strategien

und Forderungen nach einer *just city* (wie zum Beispiel Fainstein 2010), die sich durch Grundsätze wie Demokratie, Diversität und Gleichheit auszeichnet, im Hinblick auf die Auswirkungen der Pandemie auf das Städtische weiterzudenken.

Dieser Artikel wurde durch Mittel der Deutschen Forschungsgemeinschaft und den Open Access Publikationsfonds der Technischen Universität Berlin gefördert.

Endnoten

[1] BIPoC ist die Abkürzung für Black, Indigenous, People of Color.

Autor_innen

Christian Haid ist Architekt und Stadtsoziologe, seine Forschungsschwerpunkte sind kritische Stadtforschung, urbane Informalität, Queerness und postkoloniale Theorien.
c.haid@tu-berlin.de

Literatur

- Bashford, Alison (Hg.) (2016): Quarantine. Local and global histories. London: Palgrave.
- Blokland, Talja / Vief, Robert / Krüger, Daniela (2020): Leaving the house to talk in private. How COVID19 restrictions affected how and where we find someone to talk to. <https://sf1265.de/blog/leaving-the-house-to-talk-in-private-how-covid19-restrictions-affected-how-and-where-we-find-someone-to-talk-to/> (letzter Zugriff am 14.1.2021).
- Carbone, Antonio (2020): Stadt und Epidemie. In: Christian Haid / Lukas Staudinger (Hg.), The politics of public space. Audiowalk. <https://explore.echoes.xyz/collections/02GrXo7WwkkF8ojW> (letzter Zugriff am 14.1.2021).
- Colomina, Beatriz (2019): X-ray architecture. Zürich: Lars Müller Publishers.
- Fainstein, Susan (2010): The just city. Ithaca: Cornell University Press.
- Gandy, Matthew (2006): The bacteriological city and its discontents. In: Historical Geography 34/6, 14-25.
- Höhne, Stefan / Michel, Boris (2021): Das Ende des Städtischen? Pandemie, Digitalisierung und planetarische Enturbansierung. In: sub\urban. zeitschrift für kritische stadtforschung 9/1-2, 141-149.
- IWD (2020): Eine Frage der Wohnungsgröße. <https://www.iwd.de/artikel/eine-frage-der-wohnungsgroesse-495651/> (letzter Zugriff am 16.2.2021).
- Lopez, Russell P. (2012): The built environment and public health. San Francisco: Jossey-Bass.
- Ludigs, Dirk (2020): Die Heteronormativität der schönen neuen Covid-Welt. <https://www.siegessaeule.de/magazin/die-heteronormativität-der-schönen-neuen-covid-welt/> (letzter Zugriff am 14.1.2021).
- Lyons, Maryinez (1985): From „death camps“ to cordon sanitaire: The development of sleeping sickness policy in the Uele District of the Belgian Congo, 1903-1914. In: The Journal of African History 26/1, 69-91.
- Maantay, Juliana (2001): Zoning, equity, and public health. In: American Journal of Public Health 91/7, 1033-1041.
- McFarlane, Colin (2011): Learning the city. Knowledge and translocal assemblage. Oxford: John Wiley & Sons.

- Oxfam (2021): The inequality virus. Bringing together a world torn apart by coronavirus through a fair, just and sustainable economy. https://www.oxfam.de/system/files/documents/the_inequality_virus_-_english_full_report_-_embargoed_00_01_gmt_25_january_2021.pdf (letzter Zugriff am 14.1.2021).
- Queer.de (2020): „Völlig antiquiertes Familien- und Gesellschaftsbild“. https://www.queer.de/detail.php?article_id=37740 (letzter Zugriff am 14.1.2021).
- Schneider, Anna-Sophie (2021): So impft die Welt gegen Corona. In: Spiegel Online, 6.2.2021. <https://www.spiegel.de/politik/ausland/corona-pandemie-so-laufen-die-impfkampagnen-weltweit-a-b259b946-bd02-499a-b730-2a11577eae53> (letzter Zugriff am 24.2.2021).
- Schuyler, David (1986): The new urban landscape. Baltimore: John Hopkins University Press.
- Valencia, Misha (2020): The challenges of the pandemic for queer youth. In: The New York Times, 29.6.2020. <https://www.nytimes.com/2020/06/29/well/family/LGBTQ-youth-teenagers-pandemic-coronavirus.html> (letzter Zugriff am 14.1.2021).

Debatte

2021, Band 9, Heft 1/2

Seiten 201-204

zeitschrift-suburban.de

10.36900/suburban.v9i1/2.682

Stefan Höhne, Boris Michel

„Das Ende des Städtischen?

Pandemie, Digitalisierung und
planetarische Enturbanisierung“

Kommentare von:

Marcelo Lopes de Souza, Matthias

Naumann, Anke Strüver, Markus

Kip, Hannah Schilling, Roger Keil,

Christian Haid, Anna-Lisa Müller,

Nikolai Roskamm

Kein Ende, sondern eine Veränderung des Städtischen

Kommentar zu Stefan Höhne und Boris Michel „Das Ende des Städtischen?
Pandemie, Digitalisierung und planetarische Enturbanisierung“

Anna-Lisa Müller

Höhne und Michel (2021) greifen in ihrem Beitrag ein aktuell dominierendes Thema auf: die Covid-19-Pandemie. Medial, politisch, aber auch im Alltag gibt es kaum Momente, in denen dieses Thema derzeit (Januar 2021) nicht präsent ist. Die Autoren diskutieren die spezifischen Auswirkungen der Pandemie sowie der durch sie vorangetriebenen Digitalisierungsprozesse auf Städte.

Höhne und Michel skizzieren „neun Symptome einer Krise der Städte“ (2021: 142) und prognostizieren ein „Ende des Städtischen“. Die Krise der Städte machen sie an zentralen, traditionell in der Stadtforschung verwendeten Merkmalen des Städtischen fest: Dichte, Funktionstrennung und spezifisch urbane Gesellschaftsstrukturen, die etwa durch Individualisierung und soziale Interaktionen mit Fremden gekennzeichnet sind. Die Pandemie und die Maßnahmen zu ihrer Eindämmung führten, so die Autoren, gerade zum Verlust dieser spezifisch urbanen Merkmale, etwa indem Begegnungen mit Fremden sowie die zwanglose Nutzung des öffentlichen Raums problematisiert werden, oder aber durch die Aufhebung der Funktionstrennung von Arbeits- und Lebensorten durch die Einführung eines Primats des Homeoffice. Perspektivisch könne am Ende einer solchen Entwicklung „eine tiefgreifende Transformation dessen, was man gemeinhin als urbane Lebensweise und Kultur bezeichnet“ (ebd.: 146), stehen.

In meinem Kommentar möchte ich auf die Symptomanalyse und These von Höhne und Michel mit zwei Gegenbeobachtungen und -thesen antworten: (1) Wir haben es mit einer Neuformierung sozialer Interaktionen zu tun, die maßgeblich von Digitalisierung geprägt ist; (2) wir beobachten eine Restrukturierung des öffentlichen Raums und dessen, was als Öffentlichkeit konzipiert wird. Dabei ist die Stadt ein Ort – wenn auch nicht der einzige –, auf den sich diese Transformationen auswirken und an dem sie zu beobachten sind.

Ich stimme den Autoren also zu, dass die aktuelle Covid-19-Pandemie zu fundamentalen Transformationen des Urbanen führen kann, stelle aber zur Diskussion, dass wir es nicht mit einem Verschwinden, sondern mit einer Veränderung des Städtischen zu tun haben. Die Thesen, die ich formuliere, fußen auf punktuellen alltagsweltlichen Beobachtungen einer Stadtforscherin

– mir selbst – sowie systematischen Beobachtungen der Restrukturierungen des öffentlichen Raums und ersten Analysen derselben (siehe auch Tuitjer/Tuitjer/Müller 2020).

1. Neuformierung sozialer Interaktionen

Die Pandemie hat die sozialen Interaktionen vor Ort maßgeblich verändert. Die Autoren beschreiben sehr richtig, wie der „Kontakt zu Fremden“ (Symptom 6) (Höhne/Michel 2021: 144) derzeit problematisiert und pathologisiert wird. Hinzu kommt, dass die Performativität der körperlichen Interaktion, also die zutiefst körperlichen und verkörperlichten Umgangsweisen miteinander, ersetzt werden (sollen) durch räumlich distanzierte Modi der Interaktion. Der „Namaste“-Gruß, den Österreichs Bundespräsident Alexander van der Bellen vorschlug (Wiener Zeitung Online 2020), wurde ebenso eingeführt wie der Ellenbogen- oder Fuß-Check als Ersatz für den Handschlag oder die Umarmung. Auch das Andeuten von Umarmungsgesten bei gleichzeitigem Einhalten der geforderten Distanz von 1,50 Metern lässt sich beobachten.

Damit formieren sich neue körperliche Interaktionsformen. Darüber hinaus sind digitalisierte Interaktionen zu finden, die an die Stelle von analogen Interaktionen treten: die gemeinsame digitale Mittagspause in einem virtuellen Raum oder der kollegiale Spaziergang an der frischen Luft anstelle des kollegialen Kaffees, bei dem berufliche, aber auch private Angelegenheiten besprochen werden. Hier können wir weniger einen Ersatz als vielmehr eine Ergänzung der erlernten, etablierten, verkörperlichten Interaktionsformen finden. War es die körperliche und räumliche Nähe, die von emotionaler Intimität zeugte, so tritt nun das Doppel von digitaler Nähe und räumlicher Distanz an ihre Stelle.

Anders als von den Autoren diagnostiziert (Symptom 8), lässt sich hier in vielen Fällen gerade keine neue „Form von Vereinzelung“ (Höhne/Michel 2021: 145) feststellen, sondern vielmehr die Veränderung zutiefst sozialer, selbst gewählter und damit auch – der Argumentation der Autoren folgend – urbaner Interaktionen. So lässt sich mit der städtischen digitalen Kommunikation die Geschichte der engen Wechselbeziehung von Medien und Stadt fortschreiben (exemplarisch Hepp et al. 2018; für soziale Medien siehe auch Evans/Saker 2017).

Interaktionen sind auch in ihrer digitalen Form von urbanen Merkmalen geprägt: In der Stadt sind erstens die infrastrukturellen Bedingungen für die Nutzung digitaler Dienste im Durchschnitt qualitativ besser als in ruralen oder peripheren Gegenden. Digitale Infrastrukturen unterscheiden sich damit untereinander auch hinsichtlich ihrer räumlichen Verortung, ebenso wie dies für analoge Infrastrukturen (Verkehr, Dienstleistungen oder Ähnliches) gilt. Zweitens lassen sich die Angebote der digitalen Interaktion in urbanen Kontexten eher in vollem Umfang nutzen als in ländlichen Räumen. So können sich etwa in sozialen Medien mehr vor Ort ansässige Akteure zu einem lokalen Thema austauschen; Essenslieferdienste sind in anderer Quantität und Qualität vorhanden und können genutzt werden, um das urbane ‚Ausgeherlebnis‘ in den privaten Raum hineinzuholen. Das Merkmal der Dichte, das schon Wirth für die Stadt als charakteristisch identifizierte, hinterlässt seine Spuren also auch in der digitalen Welt (Wirth 1938).

2. Restrukturierung von öffentlichem Raum und Öffentlichkeit

Der öffentliche Raum hat sich seit März 2020 in Deutschland deutlich in seiner Funktion und seiner Gestalt verändert. Ich stimme den Autoren zu, wenn sie konstatieren, dass die urbane Dichte in dieser pandemischen Zeit „als Gefahr“ (Symptom 1) (Höhne/Michel 2021: 142) gerahmt wird. Allerdings würde ich auch hier weniger die „Zusammenbrüche urbaner Kultur“ (Symptom 5) (ebd.: 144) feststellen wollen als eher eine temporäre Funktionsveränderung des (städtischen) öffentlichen Raums: weg von verorteten Konsum- und Festivalisierungspraktiken hin zu alternativen Freizeitpraktiken. Sportliche Betätigung im Freien war selten eine so stark praktizierte Tätigkeit wie in den Monaten, in denen Turnhallen und Fitnessstudios geschlossen waren. Outdoor-Sportkurse wurden im Sommer in Parks abgehalten, seit Jahren ungenutzte Fahrräder reaktiviert. Nicht zuletzt an den leer gekauften Fahrradläden ist zu erkennen, welche neuen Praktiken der Nutzung des öffentlichen Raums sich hier aufgetan haben.

Zusätzlich wird, so mein Argument, der analoge öffentliche Raum um einen digitalen öffentlichen Raum ergänzt, etwa wenn die Royal Albert Hall Livekonzerte im Livestream und ohne monetäre Zugangsbeschränkung zeigt (zum Beispiel Royal Albert Hall 2020) oder Parlamentssitzungen digital übertragen werden. Zudem haben sich Apps wie Coffitivity^[1] und Playlists von Streamingdiensten etabliert, die Hintergrundgeräusche von Bars oder Restaurants anbieten. So kann ein Gefühl des Ausgehens und Teilhabens am urbanen (Nacht-)Leben in die Privatheit des Zuhauses hineingeholt werden.

Dass dies mit neuen oder anderen Formen von Barrieren einhergeht, wird dabei auch und zu recht diskutiert: Technologien wie Computer oder Smartphones, Headsets und Lautsprecher, aber auch finanzielle Ressourcen und digitale Kompetenzen für einen Internet- oder Mobilfunkzugang spielen in digitalisierten öffentlichen Räumen die Rolle von Türsteher_innen, Ticketverkaufsstellen oder physischen Türen, die geöffnet werden müssen.

Um die Frage zu beantworten, inwiefern es zu einem „Ende des Städtischen“ kommen kann, wie von Höhne und Michel zur Diskussion gestellt, braucht es umfassende empirische Untersuchungen. Außerdem ist es wichtig, die Vielfältigkeit der Städte – global, aber auch national und regional – zu berücksichtigen. Historische Entwicklungen spielen ebenso eine Rolle wie die politischen Kontexte und die kollektiven Erfahrungen der jeweiligen Stadtgesellschaft. Eine (erste) Antwort auf diese wichtige Frage kann zum jetzigen Zeitpunkt aus meiner Sicht immer nur eine lokale sein. Inwiefern die Pandemie tatsächlich über Jahrzehnte gelernte, inkorporierte Praktiken der Interaktion und der Nutzung der Städte und ihrer öffentlichen Räume so verändern kann, dass das, was wir qualitativ als „Stadt“, „städtisches Leben“ und „urbane Kultur“ beschreiben, nicht mehr zu beobachten ist, wird auch von der Dauer der Pandemie und der mit ihr einhergehenden politischen, medizinischen und rechtlichen Auflagen abhängen. Derzeit sehe ich eine temporäre Veränderung von Alltagsroutinen, die ausreichend internalisiert sind, um den Alltag zu verändern, aber noch nicht inkorporiert wurden – wie könnte man sonst beim Verlassen des Hauses doch immer wieder seine Maske vergessen?

So haben wir es also aus meiner Sicht mit einer Neuformierung sozialer Interaktionen zu tun, die deutlich von Digitalisierungsprozessen geprägt ist. Diese neuen Formen der Interaktion ebenso wie die Digitalisierung bewirken außerdem eine Veränderung des öffentlichen Raums und unseres Verständnisses von Öffentlichkeit. In der Stadt zeigen sich diese neuen Formen deutlich; die Rekonfigurationen sind allerdings nicht auf diese beschränkt, sondern zeigen sich andernorts in ähnlicher Weise. Die je charakteristischen räumlichen Bedingungen vor Ort bewirken dabei eine je spezifische Ausgestaltung dieser Neuformierungen.

Endnoten

[1] Vgl. <https://coffitivity.com>.

Autor_innen

Anna-Lisa Müller, Humangeographin und Soziologin, arbeitet zu Stadtentwicklung und Migration mit Schwerpunkt auf dem Nexus von Architektur und Sozialem sowie von Materialität und Ortsbindungen.

anna-lisa.mueller@uni-osnabrueck.de

Literatur

Evans, Leighton / Saker, Michael (2017): Location-based social media. New York: Palgrave Macmillan.

Hepp, Andreas / Kubitschko, Sebastian / Marszolek, Inge (Hg.) (2018): Die mediatisierte Stadt. Kommunikative Figurationen des urbanen Zusammenlebens. Medien-Kultur-Kommunikation. Wiesbaden: Springer VS.

Höhne, Stefan / Michel, Boris (2021): Das Ende des Städtischen? Pandemie, Digitalisierung und planetarische Enturbanisierung. In: sub\urban. zeitschrift für kritische stadtfor-schung 9/1-2, 141-149.

Royal Albert Hall (2020): Royal Albert Home. Sophie Hunger. <https://www.royalalberthall.com/tickets/events/2020/royal-albert-home-sophie-hunger/> (letzter Zugriff am 26.1.2021).

Tuitjer, Leonie / Tuitjer, Gesine / Müller, Anna-Lisa (2020): COVID-19 und das (neu) Lernen von sozialen Infrastrukturen. Ergebnisse aus einem (auto-)ethnographischen Projekt in Krisenzeiten. Paper präsentiert beim Online-Symposium: COVID-19 als Zäsur? Geographische Perspektiven auf Räume, Gesellschaften und Technologien in der Pandemie. Heidelberg/Innsbruck: Universität Heidelberg/Universität Innsbruck.

Wiener Zeitung Online (2020): „Die Rede des Bundespräsidenten Van der Bellen im Wortlaut“. In: Wiener Zeitung Online, vom 14.3.2020. <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/politik/oesterreich/2054366-Die-Rede-des-Bundespraesidenten-Van-der-Bellen-im-Wortlaut.html> (letzter Zugriff am 23.11.2018).

Wirth, Louis (1938): Urbanism as a way of life. In: The American Journal of Sociology 44/1, 1-24.



Debatte

2021, Band 9, Heft 1/2

Seiten 205-211

zeitschrift-suburban.de

10.36900/suburban.v9i1/2.689

Stefan Höhne, Boris Michel

„Das Ende des Städtischen?

Pandemie, Digitalisierung und
planetarische Enturbanisierung“

Kommentare von:

Marcelo Lopes de Souza, Matthias

Naumann, Anke Strüver, Markus

Kip, Hannah Schilling, Roger Keil,

Christian Haid, Anna-Lisa Müller,

Nikolai Roskamm

Urbanistische Heimsuchungen

Kommentar zu Stefan Höhne und Boris Michel „Das Ende des Städtischen?

Pandemie, Digitalisierung und planetarische Enturbanisierung“

Nikolai Roskamm

In den 1950er-Jahren entwarf der russisch-amerikanische Autor Isaac Asimov (1993 [1952], 1982 [1952]) in seinen Romanen die Zukunft einer vollkommen verstädterten Gesellschaft. In seiner *Foundation*-Trilogie berichtet er von dem Planeten Trantor, der aus einer einzigen Stadt mit 40 Milliarden Einwohner*innen besteht. In dieser Stadt wird das menschliche Verhalten mit der sogenannten „Psychohistorie“ auf mathematische Gleichungen reduziert und damit vorhersagbar. Die Bevölkerung wird durch quantitative Analyse einer Steuerung zugänglich gemacht. In Asimovs Vision ist die „Psychohistorie“ die Voraussetzung für die Verwaltung des urbanisierten Planeten: Statistik und Technik ermöglichen es, den planetarischen Moloch zu regieren. Einige Jahre später inspirierte Asimovs Science-Fiction Henri Lefebvre zu seiner Theorie einer planetarisch verstädterten Gesellschaft. In *The Urban Revolution* zeichnet Lefebvre (2003 [1970]) ein einfaches Diagramm einer Linie, die bei 0 % beginnt und bei 100 % endet. Ausgehend von dem empirischen Befund einer weltweit zunehmenden Verstädterung entwirft er ein gesellschaftstheoretisches Panoramabild. Sein Ausdruck einer komplett verstädterten Gesellschaft entspringt dabei vor allem einem „theoretischen Bedürfnis“ und ist zugleich Hypothese und Definition (Lefebvre 2003 [1970]: 5). Für Lefebvre geht es darum, Stadt und das Städtische als etwas zu verstehen, was nur jenseits einer Fragmentierung in verschiedene Partikularitäten zugänglich ist und das allein als totales Phänomen (als Phänomen der Totalität) begriffen werden kann. Seit einigen Jahren wird in der kritischen Stadtforschung unter dem Schlagwort der „planetarischen Urbanisierung“ (Brenner/Schmid 2014; Ruddick et al. 2018) eine Diskussion geführt, die sich direkt auf Lefebvres Stadttheorie bezieht und versucht, eine Alternative zum neoliberalen und positivistischen Mainstream technokratischer, marktorientierter Stadtdiskurse zu entwickeln.

In ihrem Aufschlag zur s u b \ u r b a n-Debatte betrachten Stefan Höhne und Boris Michel (2021) die aktuelle globale Pandemiekrise und rufen dazu auf, über deren Auswirkungen auf die Stadt und das Städtische nachzudenken. Dabei beziehen sie sich explizit auf die Debatte zur planetarischen Urbanisierung und kehren die These probenhalber in die Anti-These von der

planetarischen Enturbanisierung um. Sie schlagen vor, einen doppelten urbanen Niedergang zu denken, nämlich den Niedergang *der Städte* und den Niedergang *des Städtischen*. Um ihre Thesen zu belegen, benennen sie neun durch die Covid-Krise hervorgerufene Niedergangssymptome: Dichte als Gefahr, Exodus der Stadtbewohner*innen, zunehmende Digitalisierung, zunehmende Überwachung, abnehmende urbane Kultur, Gefahr von Begegnungen, zunehmende Ruralisierung, zunehmende Individualisierung sowie Zerfall von Nachbarschaften.

Mit meinem Kommentar möchte ich zu dieser Debatte beitragen, indem ich zum einen die Referenz zum Diskursraum der planetarischen Urbanisierung etwas expliziter mache und zum anderen die Punkte von Höhne und Michel um zwei eher historisch angelegte Überlegungen erweitere. Zunächst bemühe ich mich dabei, den Punkt zu präzisieren, den Höhne und Michel (2021) an den Anfang ihrer Liste gestellt haben und beschäftige mich mit der Konzeption von „Dichte als Gefahr“. Anschließend ergänze ich die Aufzählung im Debattenaufschlag um einen Aspekt und berichte vom Wiedererstarken des Biopolitischen in Zeiten der Pandemie. Beide Themen – Dichte und Biopolitik – sind Kernbereiche der klassischen Stadtplanung und suchen in der aktuellen Pandemiekrise den gesellschaftlichen und politischen Diskurs heim. Dabei werden sie zu zentralen Denkfiguren einer den urbanistischen Bereich überschreitenden generellen Regierungstechnik. Vor diesem Hintergrund diskutiere ich am Ende meines Textes die Thesen vom Niedergang der Städte und des Städtischen sowie die Rede von der planetarischen Enturbanisierung. Beim letztgenannten Punkt schlage ich vor, die von Höhne und Michel angeregte Umkehr wiederum umzukehren: Die durch die aktuelle Krise hervorgerufene (oder zumindest beschleunigte) geisterhafte Wiederkehr klassischer urbanistischer Motive kann aus dieser Perspektive gerade als Anzeichen einer weiter voranschreitenden planetarischen Urbanisierung gewertet werden.

1. Das Gespenst der Dichte

Die Geschichte der Dichte ist lang und sie ist eng verknüpft mit der Entwicklung der Moderne. Im Grunde sind in den letzten 250 Jahren vor allem zwei Erzählungen über die Dichte verbreitet gewesen: zum einen die Erzählung von der ‚schlechten‘ Dichte, in der Dichte synonym ist mit ‚zu viel‘, mit Überfüllung, Enge, Chaos und Krankheit; zum anderen das Narrativ von der ‚guten‘ Dichte, dem zufolge Gesellschaft, Kultur oder Zivilisation immer Verdichtungen benötigen, um sich weiterentwickeln zu können. Besonders hartnäckig verbreitete sich die negativ aufgeladene Beschreibung der Dichte in konservativen Zusammenhängen, während die Erzählung von der guten Dichte eher Vertreter*innen der Moderne für sich einnehmen konnte. In der Geografie und in der Nationalökonomie des späten 19. Jahrhunderts wurde die Dichte meist als etwas Schlechtes und Schmerzhaftes dargestellt. Die frühe Soziologie sowie die reformerischen Zweige der Volkswirtschaftslehre verteidigten die Dichte hingegen zur gleichen Zeit, indem sie sie zum Nährboden jeder gesellschaftlichen Erneuerung erklärten (vgl. Roskamm 2011).

Der größte Resonanzraum für die Dichte ist vermutlich der Urbanismus (Städtebau, Stadtplanung, Stadtforschung etc.). Im modernen Städtebau

war die Ablehnung der Dichte seit Mitte des 19. Jahrhunderts (also seit der Gründung der Disziplin) das bestimmende Grundmotiv – und blieb es ein Jahrhundert lang. Diese Ablehnung wurde zu einem zusammenhaltenden Band, auf das sich Linke und Rechte, Moderne und Konservative, Künstler*innen und Techniker*innen lange Zeit einigen konnten. So diagnostizierte etwa der völkisch-nationale Publizist Theodor Fritsch (1912 [1896]: 28) Anfang des 20. Jahrhunderts, dass die „Dichtheit der Bevölkerung in unmittelbarem Verhältnis zur Sterblichkeits-Ziffer und auch zu gewissen sittlichen Zuständen steht“. Diese Bemerkung ist in eine Analyse eingebunden, in der Fritsch die bestehenden Großstädte als „abstoßend häßliche Häuserwüste“, bestehend aus „ein[em] widerwärtige[n] Netz krummer Gassen“ beschreibt, deren „schlimme[r] Charakter [...] einen schädigenden Einfluß auf Geist und Sittlichkeit ihrer Bewohner“ ausübe (Fritsch 1912 [1896]: 4). Der junge Le Corbusier, bis heute hoch verehrte Ikone auf dem Gebiet der Architektur, formuliert ähnlich, Städte seien „tödlich erkrankt“ und ihre Umfriedungen „wie von einem Ungeziefer zerfressen“ (Le Corbusier 1929 [1925]: 83). Für Le Corbusier sind die dichten Großstädte „fruchtlose Gebilde: sie verbrauchen den Körper, sie arbeiten dem Geiste entgegen, die Unordnung, die sich in ihnen vervielfältigt, wirkt verletzend: ihre Entartung verwundet unsere Eigenliebe unsere Würde.“ (Le Corbusier 1929 [1925]: VII)

Erst ab den 1960er-Jahren hat sich diese negative Bewertung der Dichte gewandelt. Seit den 1980er-Jahren wurde sie in Form einer städtebaulichen Zielstellung kanonisiert: Eine hohe Dichte galt nun in ökologischer, sozialer, wirtschaftlicher und kultureller Hinsicht als tendenziell wünschenswerter Zustand.

Nach dieser aus historischer Sicht eher kurzen Phase, in der die ‚gute‘ Dichte zum guten Ton in Stadtplanung und Städtebau gehört, erlebt die Erzählung von der ‚schlechten‘ Dichte heute eine Renaissance. Im Frühjahr 2020 wurde – vor allem im Rahmen der Berichterstattung über die Covid-19-Krise in New York City – immer wieder der Zusammenhang zwischen der Ausbreitung der Pandemie und der dichten Stadt betont. Auch an anderen Orten gerät das verdichtete Städtische überall unter Verdacht, die Infektion der Gesellschaft voranzutreiben. Die Angst vor der Dichte ist zurück. Sie sucht die Coronadebatten heim und ist Wegbereiterin einer neu aufgelegten Großstadtfeindschaft. Die Angst vor der Ansteckung durch Zustände des dichten Beisammenseins ist die bestimmende Denkfigur. Abstand wahren, Entballung, Distanzierung – diese Gebote laufen in der Dauerschleife der pandemischen Politik. Das Dichtegespenst der alten Tage mutiert zum Geist der neuen Zeit und verdichtet sich zum wiedergekehrten anti-städtischen Generalbass.

2. Biopolitik und Urbanismus

Der Begriff Biopolitik umschreibt nach Michel Foucault (2006, 2003) eine Regierungstechnik, die nicht mehr auf den Körper des Individuums zielt, sondern die Bevölkerung zum eigentlichen Gegenstand ihrer Steuerungsversuche bestimmt. Damit ähnelt Biopolitik der „Psychohistorie“ auf dem Planeten Trantor, von der ich eingangs berichtet habe – beide rücken die große Zahl in den Mittelpunkt ihrer Bemühungen. Die Bevölkerung ist der multiple Körper, der mit empirischen Erhebungen, Sozialstatistiken, Prognosen und

Durchschnittswerten produziert und am Leben gehalten wird. Biopolitik erschafft die Bevölkerung als biologisiertes Objekt und setzt sie als politisches und biologisches Problem. Es gibt fortan eine gesunde Bevölkerung und eine kranke Bevölkerung. Gesundheit und Krankheit werden zu den naturalisierenden Elementen, die über das Wohlergehen der Bevölkerung bestimmen. Dadurch entsteht ein veränderter politischer Handlungsraum. Das Transkribieren des politischen Diskurses in biologische Begriffe, so Foucaults These, produziert die konzeptionellen Voraussetzungen für die Begründungszusammenhänge von Bereichen wie der Gesundheitsfürsorge und der Sozialhygiene.

Auch hier besteht ein unmittelbarer Zusammenhang mit dem klassischen Urbanismus. Als den wesentlichen Bereich bei der Ausgestaltung der Biopolitik zur Macht- und Wissenstechnik hebt Foucault (2003: 245) das „urbane Problem“ hervor. Stadtplanung und Städtebau sind aus dieser Perspektive biopolitische Projekte der ersten Stunde. Entstanden aus den Polizeywissenschaften (von Mohl 1866 [1833]) des 19. Jahrhunderts entwickelten sich die urbanistischen Steuerungsbemühungen zu den zentralen Regierungstechniken ihrer Zeit. Das wird auch deutlich, wenn Foucault (1994 [1975]: 255) herausarbeitet, wie die „verpestete Stadt“ zum Idealtypus der biopolitischen Regierungskunst wurde. Die Stadt im Zustand der Pest, „die im allgemeinen Funktionieren einer besonderen Macht über alle individuellen Körper erstarrt [...] ist die Utopie der vollkommen regierten Stadt/Gesellschaft“ und der Probefall für „die ideale Ausübung des Disziplinarstaats“. Foucault (1994 [1975]: 255) schreibt, dass sich die Urbanist*innen – ähnlich wie die Jurist*innen, wenn sie sich in den Naturzustand versetzen, „um die Rechte und Gesetze in der reinen Theorie funktionieren zu lassen“ – die Stadt im Pestzustand träumen, um im Planspiel „die perfekte Disziplin funktionieren zu lassen“. Die Stadt der Pest ist der Ausnahmezustand, der den absoluten Zugriff der Stadtplanung möglich oder zumindest denkbar macht.

Auch die aktuelle Krise ist zweifelsohne ein biopolitisches Ereignis.[1] Die vom Virus infizierte Bevölkerung wird zum Grund, zum Gegenstand und zum Ziel aller Politik. Öffentliche Diskussion und politische Entscheidungen sind unmittelbar mit Bevölkerungsstatistiken verbunden. Die täglich aktualisierten Diagramme der Johns-Hopkins-Universität zeigen die weltweite Entwicklung der positiv Getesteten. Überall (planetarisch!) geht es um die Anzahl positiver PCR-Tests, um R-Werte, Inzidenzen, die Auslastung von Intensivbetten, um Todeszahlen. Der Bevölkerungskörper ist erkrankt und darauf folgen die biopolitischen Versuche, zu seiner Gesundung beizutragen. Die Blaupause solcher Steuerungsbemühungen ist der biopolitische Urbanismus. Das Bios der Disziplin, mit dem die Stadt als Stadtkörper gedacht und eine Pathologie der Stadt betrieben wird, findet in den Körperbildern der Pandemiesituation einen direkten Widerhall. Wie zu Zeiten der klassischen Moderne geht es wieder um Volksgesundheit, Hygiene und Infektion. Statistiker*innen berechnen Modelle von möglichen Virus-Mutationen und deren Auswirkungen auf den Bevölkerungskörper. Das globale politische Handeln ist in den weltumspannenden Modus der verpesteten Stadt versetzt. Die biopolitische Pathologisierung ist der urbanistischen Sphäre entrückt und zum bestimmenden Denkstil des aktuellen Regierens geworden.

3. Krisen des Städtischen

In ihrem Debattenaufschlag setzen Höhne und Michel (2021) ein so wichtiges wie naheliegendes Thema, nämlich die Diskussion über die Auswirkungen der Covid-19-Krise auf die Formen des Urbanen. In ihrer leicht provokant gestalteten Intervention entwerfen sie ein eher pessimistisches Bild und werfen verschieden konzipierte Untergangsüberlegungen in den Ring. Genau genommen stellen sie dabei drei thesenartige Konzepte zur Diskussion: das Ende der Städte (1), das Ende des Städtischen (2) und die planetarische Enturbanisierung (3). Aus meiner Sicht ist keines dieser drei Modelle besonders plausibel, und zwar aus recht unterschiedlichen Gründen.

Im Teil (1) ihrer Tripelthese imaginieren Höhne und Michel „die Städte“ als selbstständige Einheiten. Im proklamierten Niedergang werden Städte als geografisch-verwaltungstechnisch definierte Akteurinnen gedacht, die durch die Covid-Ereignisse in eine Krise geraten sind, in deren Folge sie (die Städte) an Einwohner*innen verlieren oder sogar ganz von der geografischen Landkarte verschwinden. Eine solche Konzeption gerät nun allerdings gleich zu Beginn in Widerspruch zum anfangs skizzierten Ansatz von Lefebvre. Jede einzelne dieser Städte, so lautet das Argument von Lefebvre, ist immer *total komplex*. Der Stadtbegriff definiert sich gerade durch die ihm eigene infinite Komplexität und Totalität. Dadurch wird Stadt im Lefebvre'schen Sinne der einfachen empirischen Bestimmung kategorisch entzogen und nur in ihrer Unbestimmtheit und Unbestimmbarkeit sinnhaft diskutierbar. Die These vom „Niedergang der Städte“ ist meines Erachtens daher schon deshalb nicht überzeugend, weil sie diesen – aus meiner Sicht zentralen – Gedanken einer kritischen Stadtforschung nicht beachtet und darauf beruht, Städte als einheitlich handelnde Akteurinnen zu denken und eine quantitativ-empirische Zugänglichkeit dieser Stadtgegenstände behauptet.

Komplexer ist die Problematik von Teil (2) der Niedergangsthese, in dem Höhne und Michel vorschlagen, das Ende des Städtischen zu denken. Aus meiner Sicht ist es ein notwendiges Unterfangen jeder kritischen Stadtforschung, immer wieder zu umkreisen, worin dieses Städtische besteht und ob es so etwas überhaupt gibt oder geben kann. Die im Debattenaufschlag gewählte Referenz auf Lefebvre ist hier vielleicht weiterführend. In *The Right to the City* schlägt Lefebvre (1996 [1968]: 142) eine „spektrale Analyse der Stadt“ vor und rückt die „Gespenster der Stadt“ ins Visier, die vor unseren Augen spuken. Lefebvre schreibt, dass nicht mehr das Gespenst des Kommunismus umgehe, sondern dass dieses durch einen anderen Geist ersetzt worden sei, nämlich durch die „Schatten der Stadt“. Die Gespenster hausen in den unzählbaren Residuen des Urbanen, in den materiellen und in den diskursiven Versatzstücken, in denen die Bedeutungen vergangener Zeiten aufgehoben sind. Aus diesen Residuen und Geistern besteht das Städtische. Die Stadt ist eine Verdichtungsform, eine Verdichtung von Konflikten, Gegensätzen und Antagonismen, die sich in den Dingen und Gespenstern als den konzentrierten Heimsuchungen des Städtischen materialisieren. Ein so gedachtes Städtisches kann in eine Krise geraten – aber zu Ende gehen kann es wohl eher nicht. Die neun Punkte, die Höhne und Michel in ihrem Debattenaufschlag nennen, sind daher weniger Symptome eines Niedergangs, als vielmehr Symptome einer Krise. Historisch betrachtet ist das

Städtische allerdings etwas, was immer im Krisenmodus funktioniert hat und was vermutlich genauso auch weiter funktionieren wird. Die Entwicklung des Städtischen ist ein stets krisenhafter Prozess – die Krisenhaftigkeit ist das konstitutive Element urbaner Entwicklung. Städte sind die Orte von Krisen und Konflikten und die aktuelle Krise ist ebenfalls (auch) eine städtische Krise, die sich in solchen Symptomen zu erkennen gibt.

Teil (3) der verdichteten These von Höhne und Michel ist die Rede von der planetarischen Enturbanisierung, also der Umkehrung dessen, was in der kritischen Stadtforschung als planetarische Urbanisierung gehandelt wird. Die von mir anfangs skizzierte geschichtliche Einordnung sollte darauf aufmerksam machen, dass es sich beim Ausdruck „planetarische Urbanisierung“ nicht um eine empirisch bestimmbare Entwicklungslinie handelt, sondern um den Versuch, ein über die empirische Beobachtung hinausgehendes Theoriemodell zu generieren. In diesem Sinne verstanden ist es wenig plausibel, von einer durch die Pandemie hervorgerufenen Umkehrung zu sprechen. Eine Umkehrung des theoretischen Modells müsste nämlich behaupten, dass Stadt besser als Partikularität zu denken sei oder dass die Betrachtung ihrer verschlungenen Beziehungen zum Totalen in die falsche Richtung führe. Das aber behauptet – soweit ich die Diskussion überblicke – niemand und die pandemische Situation bietet dafür auch keinen Anlass. Hinzu kommt, dass eine These von der multiplen Krise des Städtischen dem Empirie-Theorie-Modell der planetarischen Urbanisierung keineswegs widerspricht. Wenn Krisen das Städtische konstituieren, dann ist eine Zunahme von Krisensymptomen kein Anzeichen für einen Niedergang der Urbanisierung, sondern eher ein Zeichen für deren Verstärkung.

Vielleicht beobachten wir daher aktuell auch genau das Gegenteil einer planetarischen Enturbanisierung. In der aktuellen globalen Krise kehren die klassischen Grundprinzipien des modernen Urbanismus wieder und suchen die pandemische Situation heim. Das Gespenst der Dichte ist zurück, die biopolitisch verfasste Regierungskunst ist auf dem Vormarsch. Was wir feststellen können ist, dass der Urbanismus sich in der pandemischen Moderne verallgemeinert, dass er sich sequenziert und dass er als Grundprinzip des pandemischen Regierens hegemonial wird. Das führt aus meiner Sicht schließlich noch zu einer weiteren These: Analyse und Kritik des Städtischen bleiben in der Pandemie überaus aktuell und relevant.

Die Publikation dieses Beitrags wurde durch den Open-Access-Fonds der Fachhochschule Erfurt ermöglicht.

Endnoten

- [1] Diese Feststellung erinnert daran, dass auch eine Pandemie sozial konstruiert ist – ein Umstand der gegenwärtig leicht in Vergessenheit zu geraten droht. Damit will ich nicht die Existenz eines Virus bestreiten, sondern darauf hinweisen, dass Viren Naturverhältnisse sind, die stets auf einer artikulatorischen Vermittlung beruhen oder besser gesagt auf vielen verschiedenen Vermittlungen, die jeweils für sich Richtigkeit bzw. Wahrheit beanspruchen.

Autor_innen

Nikolai Roskamm beschäftigt sich mit Stadt- und Raumkonzepten, Theorien des Politischen und der Wissenschaftsgeschichte des Urbanismus.
nikolai.roskamm@fh-erfurt.de

Literatur

- Asimov, Isaac (1982 [1952]): The Foundation novels. Foundation. New York: Bantam Books.
- Asimov, Isaac (1993 [1952]): Alle Wege führen nach Trantor. Die Foundation-Trilogie, Band 3. München: Heyne.
- Brenner, Neil / Schmid, Christian (2014): The „urban age“ in question. In: International Journal of Urban and Regional Research 38/3, 731-755.
- Foucault, Michel (1994 [1975]): Überwachen und Strafen. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Foucault, Michel (2003): „Society must be defended“. Lectures at the Collège de France, 1975-1976. New York: Picador.
- Foucault, Michel (2006): Die Geburt der Biopolitik. Geschichte der Gouvernementalität II – Vorlesungen am Collège de France 1978/1979. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Fritsch, Theodor (1912 [1896]): Die Stadt der Zukunft. Leipzig: Verlag von Theodor Fritsch.
- Höhne, Stefan / Michel, Boris (2021): Das Ende des Städtischen? Pandemie, Digitalisierung und planetarische Enturbanisierung. In: sub\urban. zeitschrift für kritische stadtfor-schung 9/1-2, 141-149.
- Le Corbusier (1929 [1925]): Städtebau. Berlin/Leipzig: Deutsche Verlagsanstalt Stuttgart.
- Lefebvre, Henri (1996 [1968]): The right to the city. In: Elenore Kofmann / Elizabeth Lebas (Hg.), Writings on cities. Oxford: Blackwell, 61-181.
- Lefebvre, Henri (2003 [1970]): The urban revolution. University of Minnesota Press.
- Mohl, Robert von (1866 [1833]): Die Polizei-Wissenschaft nach den Grundsätzen des Rechtsstaates. Erster Band. Tübingen: Laupp'sche Buchhandlung.
- Roskamm, Nikolai (2011): Dichte. Eine transdisziplinäre Dekonstruktion. Bielefeld: Transcript.
- Ruddick, Sue / Peake, Linda / Tanyildiz, Gölbörü S. / Patrick, Darren (2018): Planetary urbanization: An urban theory for our time? In: Environment and Planning D: Society and Space 36/3, 387-404.

Magazin

2021, Band 9, Heft 1/2

Seiten 213-224

zeitschrift-suburban.de

10.36900/suburban.v9i1/2.696

Analog Algorithm – Landscapes of Machine Learning

Susanne Huth

mit einem Kommentar von Gala Nettelblatt





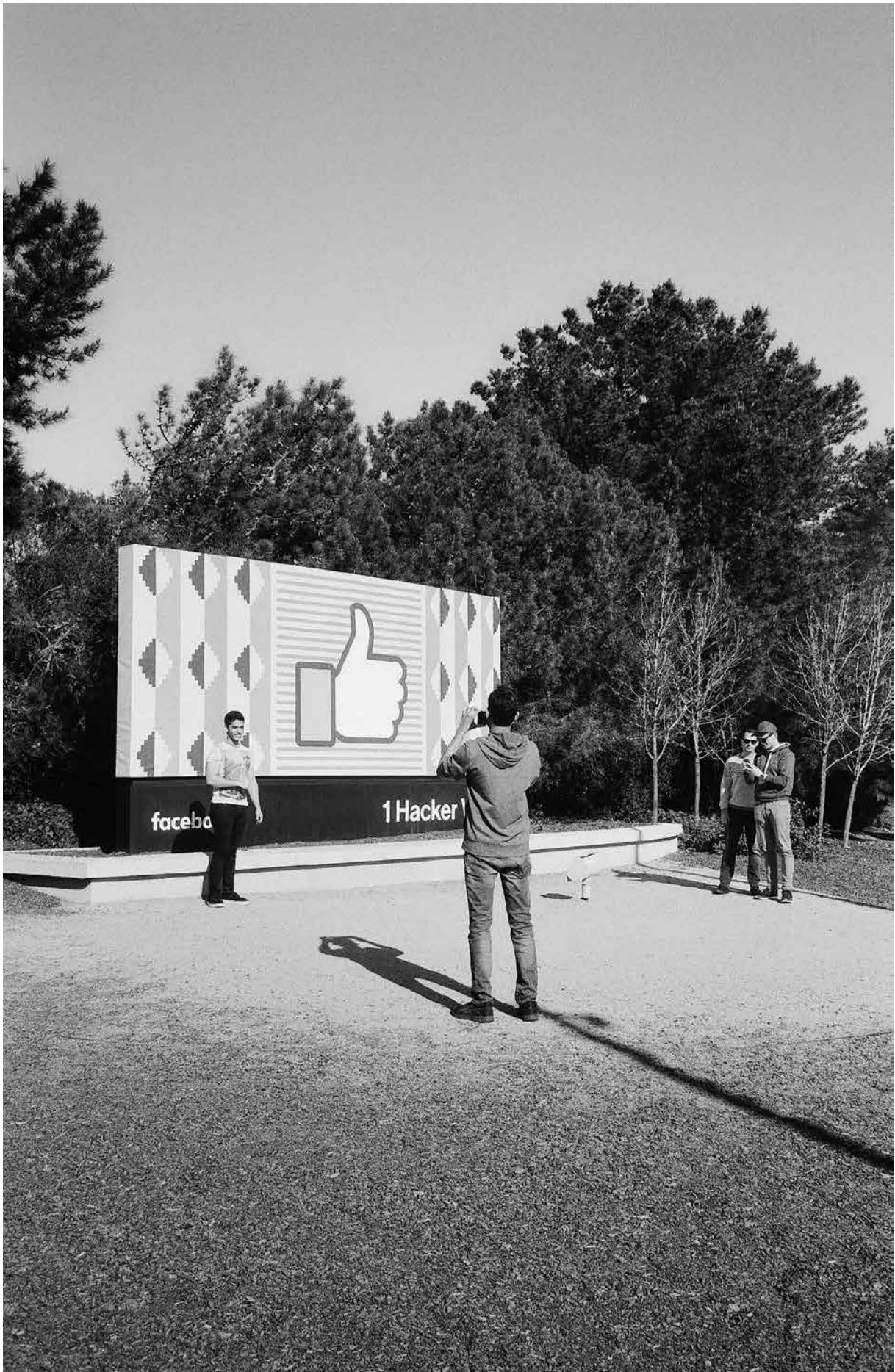
















Index

- 1: Google Self Driving Car, Mountain View
- 2: Berkeley Lab, 1 Cyclotron Road, Berkeley
- 3: Here, 2075 Alston Ave, Berkeley
- 4: Facebook, 1 Hacker Way, Menlo Park
- 5: Tesla Factory, 45500 Fremont Boulevard, Fremont
- 6: Apple Park Visitor Center, 10600 N Tantau Ave, Cupertino
- 7: Dell Headquarters, 5455 Great America Park Way, Santa Clara
- 8: Facebook, 1 Hacker Way, Menlo Park
- 9: Amazon Webservice, 2100 University Ave, East Palo Alto
- 10: Apple Park, 10738 N Tantau Ave, Cupertino

Kommentar

In ihrem fotografischen Magazinbeitrag „Analog Algorithm – Landscapes of Machine Learning“, der auf ihrem gleichnamigen Buch basiert, nimmt uns die Fotografin Susanne Huth mit ins Silicon Valley, das Machtzentrum der technischen Innovation und der postindustriellen, neoliberalen Wirtschaftsordnung schlechthin. Mit ihren Arbeiten begibt sie sich auf einen Streifzug durch den etwa 70 Kilometer langen und 30 Kilometer breiten Landstrich in der San Francisco Bay Area, der Gegenstand globaler und kollektiver Fantasien zu sein scheint. Huths Bilder zeigen jedoch, dass es nicht ausreicht, lediglich über diesen Ort zu reden, zu behaupten, er habe mit seinen Technologien die Alltagsroutinen, Daten und digitale Identität einer jeden von uns erfasst und durchdrungen – ohne dass wir jemals da gewesen wären (Lübbke-Tidow 2020). Susanne Huths Schwarz-Weiß-Arbeiten brechen mit diesem Narrativ, indem sie das Silicon Valley als sozio-politischen Prozess beforschen, ihn als kulturelles Dispositiv begreifen und die strukturelle Transformation der Dienstleistungsgesellschaft zur Informationsgesellschaft nachzeichnen. Die dokumentierten Lagerhallen, Straßenzüge, Parkplätze, Gebäudekomplexe und Werbeplakate wirken nicht so schillernd oder innovativ wie die Marketingkampagnen der dort ansässigen Unternehmen, sondern brüchig und unspektakulär, fast schon alltäglich.

Bezugnehmend auf die *New Topographics*, eine Fotografie-Bewegung, die ihren Ursprung in den 1960er-Jahren im Westen der USA hatte, muten ihre Bilder als Landschaften an, die den Gründungsmythos der Vereinigten Staaten unterlaufen. Dieser begreift die vom Menschen veränderte Landschaft als Fundament der nationalen Imagination sowie als Legitimationsgrundlage für die Pionier_innenbewegung und die Unterdrückung von *Native Americans*, deren „Naturraum“ durch weiße Siedler_innen immer weiter in den Westen verdrängt wurde. Die Fotografin spürt diesen in die US-amerikanische Landschaft eingeschriebenen Machtasymmetrien im heutigen Silicon Valley nach. Dadurch gelingt es ihr, die sozialen Bedingungen der dortigen Kommunen, Forschungseinrichtungen und Unternehmen subtil herauszuschälen und so die großen Erzählungen von und über *Big Tech* und den Mythos des Digitalen zu durchkreuzen.

Autor_innen

Susanne Huth ist Fotografin und Medienkünstlerin. Sie benutzt Fotografie, cross-media und Video-Installationen für ihre künstlerischen Forschungen im Feld der zeitgenössischen Stadtentwicklung.

post@susannehuth.de

Literatur

Huth, Susanne (2020): Analog Algorithm – Landscapes of Machine Learning. Salzburg: Fotohof edition.

Lübbke-Tidow, Maren (2020): Training Data. Zu Susanne Huths Analog Algorithm – Landscapes of Machine Learning. In: Susanne Huth. Analog Algorithm – Landscapes of Machine Learning. Salzburg: Fotohof edition.

Der *Refugee District* in Belgrad

Ein Raum der *Nicht-Bewegung* zwischen neoliberaler Stadtentwicklung,
serbischem Migrationsmanagement und EU-Grenzregime

Cosima Zita Seichter

Miriam Neßler

Paul Knopf

Die Europäische Union schließt sukzessive und gezielt ihre Grenzen für Menschen auf der Flucht, anstatt sich mit den Ursachen dieser Flucht auseinanderzusetzen. Diese Politik wird insbesondere an den EU-Außengrenzen sichtbar. Sie ist verräumlicht im Meer, entlang der Landgrenzen, Eisenbahnlinien und Autobahnen – aber auch in den Städten. Die serbische Hauptstadt Belgrad hat sich insbesondere seit den größeren Fluchtbewegungen 2014/2015 zu einem der wichtigsten Transitpunkte auf der sogenannten Balkanroute entwickelt (Beznec/Speer/Mitrović 2016). In Serbien befinden sich Flüchtende in einer ausweglosen Situation des Wartens auf eine unbestimmte Weiterreise in die EU. Das Viertel Savamala im Zentrum Belgrads hat sich dabei als ein Knotenpunkt für den illegalisierten Transit Richtung EU herausgebildet. Den Versuch, die Grenze zum Schengenraum zu überqueren, nennen die Flüchtenden sarkastisch das *game*. Als *hub* für dieses *game* erlangte das Viertel 2014/2015 den Namen *Refugee District*. Diesen trägt es bis heute – nicht nur aufgrund der Flüchtenden, die sich noch immer dort aufhalten, sondern auch wegen der dort etablierten Fluchtinfrastuktur.

In diesem Beitrag wollen wir den *Refugee District* in Belgrad in den Blick nehmen und davon ausgehend ein differenziertes Bild von Migrationen im Kontext internationaler, nationaler und lokaler Migrations- und Stadtpolitiken zeichnen. Dabei gehen wir folgenden Fragen nach: Weshalb hat sich der *Refugee District* in Belgrad herausgebildet? Wie ist Flucht im *Refugee District* präsent? Welche Mechanismen von Verdrängung und Prekarisierung bestehen im *Refugee District*? Welche widerständigen Praktiken lassen sich hier beobachten?

Bei Aufenthalten in Belgrad im Dezember 2017[1] und Oktober 2019 führten wir Interviews mit Schlüsselakteur*innen (Mitarbeiter*innen von Nichtregierungsorganisationen (NGO) wie *Infopark*, Wissenschaftler*innen und einem Regierungsmitarbeiter) sowie Gespräche mit Passant*innen. Wir machten Raumbeobachtungen, erstellten Kartierungen und setzten künstlerisch-interventionistische Methoden ein. Es wurde deutlich, dass der *Refugee District* Teil eines komplexen Machtgefüges zwischen einer neoliberalen Belgrader Stadtpolitik, einem ambivalenten serbischen

Migrationsmanagement sowie einer auf Abschottung setzenden EU ist. Gleichzeitig konstituiert der Ort in seiner Bedeutung und Nutzung als *hub* für Migrationen eine soziale *Nicht-Bewegung* (Bayat 2012) von Flüchtenden. Als diese fordern Flüchtende kollektiv – wenn auch nicht kollektiv organisiert – ihr Recht auf globale Bewegungsfreiheit ein.

1. Der *Refugee District* als *hub* auf dem Weg in die EU

„Everybody goes through Belgrade“ [2], berichtete uns Danica Šantić, Geografin an der Universität Belgrad. Fluchtbewegungen aus Afrika und dem Nahen Osten führten in den letzten Jahren Menschen in die Türkei und weiter nach Europa (WBGU 2016: 49). Meist aus der Türkei und aus Griechenland kommen Flüchtende auf den Balkan, um in EU-Länder wie Kroatien oder Ungarn zu gelangen. Serbien liegt dabei als Transitland auf der sogenannten Balkanroute zwischen den Herkunftsländern und den Zielländern der Flüchtenden.

Die Lage vor den EU-Außengrenzen wird geopolitisch bedeutsam für die transnationalen und nationalen Migrationspolitiken, da die EU verstärkt versucht Einfluss auf die Migrationsprozesse auf dem Balkan zu nehmen. Dies geschieht durch Frontex-Kooperationen mit Staaten wie Albanien, durch den Ausbau von Grenzanlagen und illegale *Pushbacks* aus EU-Ländern, aber auch durch die direkte Einflussnahme auf Migrationspolitiken im Kontext von EU-Beitrittsverhandlungen. Auch Serbien kann sich der machtvollen Position der EU nur bedingt entziehen und richtet seine Migrationspolitik entsprechend dem Versicherheitlichungsdiskurs der EU aus, nachdem das Thema Migration vermehrt in einen Zusammenhang mit Sicherheit gebracht, als Risiko für diese ausgemacht wird und zu restriktiveren Grenzmaßnahmen führt (Leese 2020). Serbiens Interesse, sich als organisierter Staat zu präsentieren, der die Migrationsbewegungen unter Kontrolle behält (Beznec/Speer/Mitrović 2016: 47), kann somit im Zusammenhang mit Serbiens angestrebtem EU-Beitritt gelesen werden. Zugleich gilt Serbiens Umgang mit Flüchtenden im Vergleich zu dem anderer Länder des Balkans oder anderer an die EU angrenzenden Staaten als verhältnismäßig „refugee-friendly“ (Bobić/Šantić 2019: 9). Die von Krieg geprägte jüngere Vergangenheit des Landes und die eigene Fluchterfahrung vieler heute in Serbien lebender Menschen können Gründe dafür darstellen (Bopp/Zimmermann 2019: 112 f.). Gespräche mit Flüchtenden sowie die vergleichsweise geringen Zahlen von *Pushbacks* durch serbische Grenzinstitutionen (Border Violence Monitoring Network 2019) bestätigen diesen Eindruck.

Vor diesem Hintergrund hat sich ein serbisches Migrationsmanagement entwickelt, das sowohl den Interessen der EU als auch nationalen Interessen gerecht werden möchte: Serbien versucht, den Flüchtenden Aufenthaltsmöglichkeiten zu bieten und die Verhältnisse in den Unterkünften zu verbessern (finanziert durch die EU). Gleichzeitig zielt das Land innenpolitisch darauf ab, dem Narrativ des Transitlandes gerecht zu werden, womit den Menschen wirkliche Bleibeperspektiven versagt werden. Im Zentrum des Migrationsmanagements steht ein stark reglementiertes Unterbringungssystem von knapp 20 Aufnahme- und Asylzentren fernab städtischer Infrastruktur (UNHCR 2020). Aufgrund der restriktiven und zum

Teil undurchsichtigen Regelung der Einwanderung in den Schengenraum gibt es sehr lange Wartezeiten für die reguläre Einreise in die EU. So wird beispielsweise nur etwa fünf bis zehn Menschen pro Woche die Einreise aus Serbien nach Ungarn erlaubt. Die Wartedauer und die Vulnerabilität einer Person bestimmen hauptsächlich ihre Chance auf eine reguläre Weiterreise. Dennoch gibt es „andere entscheidende Faktoren für die Einreise, die nicht so klar sind und diese fehlende Klarheit frustriert diejenigen, die warten, zusätzlich“ (Hungarian Helsinki Committee 2020). Sofern es ihr gesundheitlicher und finanzieller Zustand zulässt, stehen Flüchtende in Serbien vor der Entscheidung, entweder auf unbestimmte Zeit in den Unterkünften, oft fernab von Städten, auf eine staatlich regulierte Einreise in die EU zu warten oder eine illegalisierte Flucht zu versuchen.

In dieser Situation bildete sich der *Refugee District* als *hub* der Balkanroute heraus: In der Hoffnung auf einen schnelleren und im Vergleich zu anderen Transitländern der Balkanroute weniger gewaltvollen Weg entschieden sich viele Flüchtende für Serbien. Der *Refugee District* liegt im Belgrader Stadtzentrum in direkter Nähe des Busbahnhofs und des (ehemaligen) Bahnhofs. Er ist gut erreichbar und verfügt über die typischerweise auf Reisen nachgefragten Dienstleistungen und Geschäfte (insbesondere Apotheken, Wechselstuben, Bäckereien, Imbisse und Hostels), die auch auf der Flucht unerlässlich sind. Zudem liegen in der näheren Umgebung zwei öffentliche Parks bzw. Plätze. Dort hält sich eine wechselnde, aber beständig große Anzahl von Flüchtenden auf. Zeitweise zelteten hier mehrere hundert Menschen, vor allem aus Afghanistan. Bewohner*innen Belgrads aber auch Flüchtende, NGOs und Medien bezeichnen die Parks daher informell als *Afghan Parks*.

Der Belgrader *Refugee District* nimmt innerhalb der Migrationsrouten über den Balkan eine besondere Rolle ein. Er hat sich zu einem wichtigen Ankunfts-, Aufenthalts- und Abreiseort entwickelt sowie zu einem Dreh- und Angelpunkt von Fluchtbewegungen über die Balkanroute nach Mittel-, West- und Nordeuropa.

2. Raumnahme: Herausbildung und Nutzung des *Refugee Districts*

Im *Refugee District* konnten wir zahlreiche Praktiken beobachten, die in direktem Zusammenhang mit der Ankunft von Flüchtenden in Serbien und ihrer Organisation des *games* stehen. Hier – obwohl noch ca. 200 Kilometer von der EU-Grenze entfernt – wurden der Grenzübertritt und seine Konditionen sichtbar.

Das Viertel dient der Vernetzung mit anderen Flüchtenden und Fluchthelfenden. Treffen finden in einem der beiden *Afghan Parks* oder in einem der zahlreichen Cafés und Imbisse in der Innenstadt statt. Flüchtende kaufen im *Refugee District* Nahrung und Ausrüstung. Hier finden sie Angebote für medizinische Versorgung. Diese nehmen sie insbesondere bei einem erfolglosen *game* in Anspruch, meist nach einem gewaltvollen *Pushback* durch kroatische, ungarische oder rumänische Grenzbeamten*innen. Vor allem aber dient der *Refugee District* dem kollektiven Warten. Wie in anderen Bahnhofsvierteln kommen auch hier Geschäftigkeit und längerer

Aufenthalt zusammen. Bis zum Frühjahr 2017 dienten alte Lagerhallen auf dem Gelände des Bahnhofs zeitweise bis zu tausend Flüchtenden als barackenartige Unterkunft. Die Bedingungen waren prekär und menschenunwürdig, aber zugleich selbstorganisiert. Diese Zustände beförderten wesentlich die Herausbildung des *Refugee Districts*. Gleichzeitig erregten sie ein breites mediales Interesse, was zu internationalem Aufsehen führte. Serbien reagierte mit staatlicher Kontrolle auf dem Gelände des Bahnhofs, räumte die Lagerhallen und verdrängte Flüchtende unter dem Vorwand der humanitären Hilfe. Wenig später wurden die (sogenannten) Barracken abgerissen. Daraufhin kam es zu einer Dezentralisierung informeller Unterkünfte. Neben der Unterbringung innerhalb des staatlichen Unterbringungssystems wurden bei unserem letzten Aufenthalt vor allem Parks und leerstehende Häuser zu Aufenthalts- und Schlaforten für Flüchtende. Viele Menschen nutzten trotz Verbotsschildern öffentliche Rasenflächen und saßen auf den vorhandenen Bänken, einige nutzten diese auch zum Beten. Ein Brunnen wurde für rituelle Waschungen genutzt, aber auch um Wasserflaschen aufzufüllen. Die Präsenz von Rucksäcken und Schlafsäcken war einerseits Zeichen für das Schlafen an informellen Orten und deutete andererseits auf das bevorstehende *game* hin, wofür sich die Menschen meist in Gruppen auf den Weg zur Grenze machen würden. Für viele alteingesessene Belgrader*innen ist der Anblick von Flüchtenden mittlerweile zum Normalzustand geworden. Diese Normalisierung sowie die zahlreichen Nutzungen des öffentlichen Raums zeugen von einer wirksamen Raumnahme im Zentrum Belgrads.

Dabei ist es nicht nur die Sichtbarkeit von Flüchtenden, die den *Refugee District* ausmacht. Flüchtende und ihre Bedürfnisse haben sich räumlich und sozial in ihn eingeschrieben. In den Straßen des Viertels entstand eine spezifische gewerbliche und soziale Infrastruktur. Geschäfte werben auf Englisch, Französisch, Arabisch, Pashtu und Farsi. Sie haben sich auf den Verkauf von SIM-Karten, Geldwechsel und -versand spezialisiert sowie auf ein vielfältiges Angebot von Gegenständen des täglichen Bedarfs, aber auch des „Fluchtbedarfs“ (wie u. a. Rucksäcke, Schlafsäcke, Powerbanks, robuste (Tarn-) Kleidung). Nicht-staatliche lokale und internationale Hilfsorganisationen sowie eine staatliche Hilfsorganisation bieten Informationen über das serbische Asyl- und Migrationssystem, Rechtsberatung, Gesundheitsversorgung, Aufenthaltsmöglichkeiten und Bildungsangebote an (Seichter/Neßler/Knopf 2020). Das Ergebnis ist eine räumliche und soziale Situation, die wir in Anlehnung an „Arrival Infrastructures“ (Meeus/Arnaut/van Heur 2019) als Fluchtinfrastuktur bezeichnen – doch diese Infrastruktur ist umkämpft.

3. Verdrängung: Unsichtbarmachung und Prekarisierung von Flucht in der Stadt

Der *Refugee District* ist ein Kristallisationspunkt internationaler, nationaler und lokaler Migrations- und Stadtpolitiken. Durch die Beeinflussung und Verdrängung der räumlichen und sozialen Fluchtinfrastuktur wird Migration jedoch zunehmend erschwert.

Dabei ist der Einfluss internationaler Organisationen und EU-Mitgliedsstaaten im *Refugee District* auf eine Weise omnipräsent, die paradox erscheinen mag: Eine Vielzahl der von den Flüchtenden genutzten Einrichtungen

der Fluchtinfrastuktur werden durch EU-Gelder finanziert. Plakate von *#rumoursaboutgermany*, einer Kampagne des Auswärtigen Amtes, sowie von EU-finanzierten Rückkehrer*innenprogrammen der International Organisation of Migration (IOM) zeugen von den Versuchen, Flüchtende zur Rückkehr zu überreden. Sie machen die Intention der Finanzierung deutlich: Flucht zu verhindern. Laut einer NGO, die im Viertel tätig ist, gab es im Zeitraum unseres letzten Besuches im Herbst 2019 kaum noch eine Beratung für Flüchtende, die unabhängig von internationalen und nationalen Interessen war.

Auch die Entwicklung des serbischen Migrationsmanagements zielt zunehmend auf Kontrolle und Regularisierung der Migration ab: Die Arbeit von NGO wurde sukzessive eingeschränkt. Unterstützung ist offiziell nur noch in Innenräumen gestattet und nur für Menschen, die sich in Serbien registrieren lassen. Das verringert die Sichtbarkeit der NGO im öffentlichen Raum und damit ihre Zugänglichkeit. *Refugee Aid Miksalište*, eine zentrale NGO, die gleichzeitig als Informations- und Aufenthaltsort fungierte, wurde sogar von der serbischen Regierung übernommen. Diese hat inzwischen die Bedeutung des Viertels als *hub* erkannt. Durch diese Übernahme ist die serbische Regierung in Form des *Commissariat for Refugees and Migration* erstmals physisch im *Refugee District* präsent. Dies ermöglicht eine bessere Kontrolle, etwa der Verteilung auf die Unterkünfte, aber auch der übriggebliebenen Akteur*innen (wie NGO) sowie der Flüchtenden selbst. Bei uns verfestigte sich der Eindruck – auch nach unserem Besuch einer Unterkunft in der unweit von Belgrad gelegenen Kleinstadt Obrenovac –, dass Flüchtende im *Refugee District* zum Spielball internationaler Politiken werden: Einerseits wird ihr Aufenthalt in Serbien zunehmend durch das serbische Migrationsmanagement reguliert, andererseits ist die zeitliche Eingrenzung ihres Aufenthalt für Serbien notwendig, um dessen Position als Transitland (und das dazugehörige innenpolitische Narrativ) aufrechtzuerhalten. Dadurch entsteht eine zunehmend prekäre Situation: Viele Flüchtende lehnen aufgrund der geringen Aussichten auf eine reguläre Einreise in die EU eine Unterbringung in den offiziellen Unterkünften ab.

Außerdem ist Belgrad nicht nur hinsichtlich der Migrationsbewegungen ein umkämpfter Raum. Wie viele andere Städte weltweit ist auch Belgrad in hegemonial kapitalistische globale Prozesse eingebunden, die den urbanen Raum als Kapitalanlage für krisenhafte Verwertungsprozesse nutzbar machen. So ist die Belgrader Stadtentwicklung von Logiken der „unternehmerischen Stadt“ (Schipper 2018; Heeg/Rosol 2007: 492 f.) geprägt. Der *Refugee District* ist ein Austragungsort dieser Logiken. Denn auf dem ehemaligen Bahnhofsgelände, am Ufer des Flusses Save und in den Gebieten rund um die *Afghan Parks* entsteht derzeit das Stadterneuerungsprojekt *Belgrade Waterfront*. 2014 wurde es von der serbischen Regierung gemeinsam mit der in den Vereinigten Arabischen Emiraten ansässigen privaten Immobilienanlagegesellschaft *Eagle Hills* initiiert. Seitdem schreitet dessen Entwicklung rasant voran, diese wird jedoch auch von Protesten begleitet (vgl. Ne da(vi)mo Beograd – Don't let Belgrade d(r)own Initiative 2018). Brokow-Loga et al. (2019) zufolge betreibt *Belgrade Waterfront* auf drei Ebenen Verdrängung: Erstens werden auf der räumlichen Ebene Orte der Flüchtenden beseitigt, insbesondere solche, die dem Schlafen und dem Aufenthalt dienten, wie die Barracken. Zweitens erfolgt eine gesellschaftliche Verdrängung der

Flüchtenden selbst sowie ihrer Art der informellen Selbstorganisation. Drittens vollzieht sich eine Verdrängung auf diskursiver Ebene – vom *Refugee District* als Ort sozialer Prekarität und Informalität zu *Belgrade Waterfront*, einem Hochglanz-Stadtentwicklungsprojekt, das zur kapitalorientierten Aufwertung der Stadt beiträgt, reicht die Diskursverschiebung. Ziel ist es, dem Bild einer sauberen, geordneten und für das globale Kapital attraktiven (Innen-)Stadt näher zu kommen.

Der *Refugee District* ist somit Ziel und Schauplatz von Politiken geworden, die auf die Unsichtbarmachung und Verdrängung von Flüchtenden hinwirken. Dies führt zu einer zunehmenden Prekarisierung und Individualisierung von Flüchtenden.

4. Bewegung in der Nicht-Bewegung?

Aller Abschottungs- und Verdrängungstendenzen zum Trotz existiert der *Refugee District* nun schon über fünf Jahre. Er zeugt damit sowohl lokal als auch international von einer wirkmächtigen Raumnahme. Entgegen internationalen und nationalen Politiken der Einschränkung und Kontrolle materialisieren sich im *Refugee District* widerständige *acts of citizenship* (Isin/Nielsen 2008) von Flüchtenden, die kontinuierlich ihr Recht auf Bewegungsfreiheit einfordern und ausüben. Durch ihre Präsenz im öffentlichen Raum Belgrads und auch durch das – mitunter erfolgreiche – *game* konstituieren Flüchtende eine soziale *Nicht-Bewegung* (Bayat 2012) für internationale Bewegungsfreiheit. Dabei handeln sie kollektiv, ohne kollektiv



Abb. 1 Im *Refugee District* vor dem Stadtentwicklungsprojekt *Belgrade Waterfront* (Zeichnung von Paul Knopf, 2019)

organisiert zu sein. In einer „Logik der Praxis“ (ebd.: 38) formen sie durch ihre Alltagspraktiken den städtischen Raum.

Einen Höhepunkt erreichte diese *Nicht-Bewegung* von Menschen auf der Balkanroute mit der Einführung des sogenannten „formalisierten Korridors“ (Beznec/Speer/Mitrović 2016: 36): Als Reaktion auf Tausende von Menschen, die durch Serbien reisen wollten, führte Serbien ein 72-Stunden-Visum ein, das als eine Art Transitvisum fungierte. Andere Balkanländer implementierten ähnliche Regularien, die Flüchtenden eine legale und zügige Durchquerung des Balkans sowie die Einreise in einen EU-Staat ermöglichten. Dem daraus resultierenden Druck konnten auch Österreich und Deutschland nicht standhalten und erklärten ihre Grenzen als geöffnet (Kasperek 2016: 5). Auf diesen „langen Sommer der Migration“ (ebd.) folgten ab November 2015 Einreisebeschränkungen und Grenzsicherungen. Im März 2016 wurde der „formalisierte Korridor“ wieder aufgehoben (Beznec et al. 2016: 49). „Rückblickend und im derzeitigen Kontext des ‚Festsitzens‘ mag der Korridor geradezu als ein Fenster der Freiheit erscheinen.“ (Santer/Wriedt 2017: 148 f.) Auch wenn die Zahl der Flüchtenden aufgrund des Flüchtlingsabkommens zwischen der EU und der Türkei zunächst erheblich sank, steigt sie seit 2018 wieder. Die Balkanroute existiert dabei weiterhin, jedoch inzwischen als „invisible route“ (Hameršak et al. 2020), die sich an die jeweilige Situation an den Grenzen anpasst. Sie ist geprägt von Grenzaufrüstungen, illegalen *Pushbacks* aus EU-Ländern, neuen Wegen und „zirkulärem Transit mit vielen Schleifen, zu denen Fort- und Rückschritte gehören“ (ebd.). Belgrad ist dabei weiterhin ein wichtiger *hub* – ob auf der direkten Weiterreise in die EU (aktuell verstärkt über Bosnien und Herzegowina) oder unter (temporärer) Inanspruchnahme der Unterbringung durch das serbische Migrationsmanagement.

Dabei suchen und finden Flüchtende im Belgrader *Refugee District* trotz aller Kontrollen und Abrisse neue Wege der Organisation und des Aufenthalts. Aufgrund der in naher Zukunft geplanten Erneuerung im Zuge von *Belgrade Waterfront* werden die öffentlichen Parks und Flächen, die Flüchtende nutzen, nicht mehr gepflegt. Das Bahnhofsgelände glich bei unserem letzten Aufenthalt einer Wüste aus Bauschutt, Ruinen der ehemaligen Barracken, Abfällen und verwildertem Grün. Dadurch bot der vernachlässigte öffentliche Raum in der Gegend um den Bahnhof neue, aber weiterhin prekäre Möglichkeitsräume und Nischen. So entstanden in Gebäuderesten und aus Baustellenmaterialien neue temporäre Unterschlüpfen auf dem Gelände, das später ohnehin Teil der offiziellen Umgestaltungsmaßnahmen werden soll. Flüchtende eignen sich diese Räume an. Ohne die Prekarität romantisieren zu wollen, zeugt diese Aneignung in besonderem Maße von ihrem Willen und ihrer Notwendigkeit zur Migration.

Gleichzeitig multiplizieren sich die Migrationsbewegungen aufgrund der anhaltenden Abschottung der EU-Außengrenzen. Migrationen müssen zunehmend unsichtbarer werden, um erfolgreich zu sein: „Die Topografie hat sich gewandelt, von einem geradlinigen Verlauf hin zu einem Netzwerk aus *hubs*, Unterkünften und Sozialisierungspunkten. In dieser Landschaft bleiben einige Bewegungen noch unsichtbar – unerkannt von Akteur*innen, die Migration unterstützen, eindämmen und sogar verhindern wollen.“ (Hameršak et al. 2020) Diese Unsichtbarmachung kann dementsprechend nicht nur

als Prozess der Verdrängung, sondern auch als Unsichtbarwerdung, als Teil der Praktiken der *Nicht-Bewegung* interpretiert werden. Flüchtende sind aus dieser Perspektive nicht nur Objekte von Verdrängungs- und Abschottungspolitiken, sondern agieren als Subjekte der *Nicht-Bewegung*.

Der *Refugee District* in Belgrad verdeutlicht die Spannungsfelder und Ambivalenzen, in denen Migrationen auf dem Balkan im Kontext internationaler, nationaler und städtischer Politiken stattfinden. Hier ist das Machtungleichgewicht verräumlicht, in dem Flüchtende Verdrängungs- und Regulierungspolitiken zum Trotz kollektiv und individuell Handlungsmacht entfalten. Unser Beitrag ist ein Versuch, diese Prozesse sicht- und greifbarer zu machen sowie durch die Benennung unterschiedlicher räumlicher und politischer Ebenen mögliche neue Handlungsfelder und Allianzen aufzuzeigen. Schließlich ist die Situation im *Refugee District* nicht lediglich das Produkt von EU-Interessen, sondern zugleich geprägt von nationalen und lokalen Migrations- und Stadtpolitiken. Auf der lokalen Ebene bieten sich die Recht-auf-Stadt-Bewegung oder – translokal – die hiesige Debatte über Sichere Häfen als mögliche Anknüpfungspunkte an. Der Einfluss der EU-Interessen (und somit auch der Interessen Deutschlands) auf dem Balkan sowie deren Auswirkungen auf Flüchtende und die Stadt müssen stärker ins öffentliche Bewusstsein rücken. Dafür erscheint uns eine Sichtbarmachung der doppelten *Nicht-Bewegung* essenziell. Denn die Situation im *Refugee District* ist sowohl aufgrund der Ausweglosigkeit *nicht-bewegt* als auch umkämpft von einer *Nicht-Bewegung* der Migration.

Die Bauhaus-Universität Weimar unterstützt die Publikation dieses Beitrags durch eine institutionelle Vereinbarung zur Finanzierung von Publikationsgebühren.

Endnoten

- [1] Im Rahmen des Seminars „Stadt der Flüchtlinge“ an der Professur für Sozialwissenschaftliche Stadtforschung unter Leitung von Prof. Frank Eckardt fuhr im Dezember 2017 eine Gruppe Studierender nach Belgrad. Für einen Überblick der daraus entstandenen Ergebnisse der Mini-Forschungen vgl. Eckardt/Neßler/Seichter (2019). Mitwirkende waren: Franziska Bernstein, Pauline Bönsch, Patrick Bopp, Eva Bretsch, Anton Brokow-Loga, Hannah Doll, Martin Deppert, Matti Drechsel, Prof. Dr. Frank Eckardt, Eicke Entzian, Elena Fiedler, Michael Fischer, Wanda Grundmann, Mara Günther, Ella Hedwig-Albrecht, Cornelius Hottenrott, Julia Janiel, Francis Kamprath, Paul Knopf, Toni Kunau, Felix Mayer, Selina Müller, Vincent Mayer, Miriam Neßler, Franca Ostermayer, Marie Van Parys, Julia Reinhardt, Grischa Schmidt, Zita Seichter, Theda Vetter, Philipp Zimmermann
- [2] Die englische Wendung „to go through something“ kann an dieser Stelle auf zwei Weisen übersetzt werden: Einerseits als „durch etwas hindurchgehen“ und andererseits als „etwas durchmachen“. Das Zitat bedeutet also sowohl „alle gehen durch Belgrad durch“ als auch „alle machen Belgrad durch“. (Diese und alle nachfolgenden Übersetzungen durch die Autor*innen.)

Autor_innen

Zita Seichter verortet sich disziplinär zwischen Urbanistik, Regionalentwicklung und Human-geographie und geht Fragen rund um Grenzregime, Transformationen aus postkolonialer Perspektive und kritischer Regionalentwicklung studierend, forschend und aktivistisch nach.
cosima.zita.seichter@hu-berlin.de

Miriam Neßler beschäftigt sich aktivistisch und forschend mit Migrations- und Grenzregimen, Freiräumen und dem Recht auf Stadt.
miriam.nessler@uni-weimar.de

Paul Knopf forscht mit künstlerischen und architektonischen Methoden zur Ökologie von menschlichen und nicht-menschlichen Akteur*innen im Kontext offener Systeme. Er ordnet sich selbst keiner Disziplin zu.
paul.knopf@uni-weimar.de

Literatur

- Bayat, Asef (2012): *Leben als Politik. Wie ganz normale Leute den Nahen Osten verändern*. Berlin/Hamburg: Assoziation A.
- Beznec, Barbara / Speer, Marc / Stojić Mitrović, Marta (2016): *Governing the Balkan Route. Macedonia, Serbia and the European border regime*. Research paper of the Rosa-Luxemburg-Stiftung Southeast Europe No. 5. https://www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/engl/Governing_the_Balkan_Route.pdf (letzter Zugriff am 30.11.2020).
- Bobić, Mirjana / Šantić, Danica (2019): *Forced migrations and externalization of European Union border control. Serbia on the Balkan migration route*. In: *International Migration* 58/3, 220-234, <https://doi.org/10.1111/imig.12622>.
- Bopp, Patrick / Zimmermann, Philipp (2019): *Politik, Gesellschaft und Geschichte. Serbische Fluchtkontexte als Gesellschaftspolitische Rahmen*. In: Frank Eckardt / Miriam Neßler / Zita Seichter (Hg.), *Weit weg und unbeachtet. Stadt und Flüchtende in Belgrad seit Schließung der Balkanroute*. Weimar: Bauhaus-Universitätsverlag, 106-119.
- Border Violence Monitoring Network (2019): *Illegal push-backs & border violence reports. Balkan region, September 2019*. <https://www.borderviolence.eu/wp-content/uploads/September-2019-Report-1.pdf> (letzter Zugriff am 4.1.2020).
- Brokow-Loga, Anton / Doll, Hannah / Fiedler, Elena / Grundmann, Wanda / Günther, Mara / Kunau, Toni / Knopf, Paul (2019): *Barracks revisited. Über (Un-)Sichtbarmachung von Flucht am Belgrader Bahnhof*. In: Frank Eckardt / Miriam Neßler / Zita Seichter (Hg.), *Weit weg und unbeachtet. Stadt und Flüchtende in Belgrad seit Schließung der Balkanroute*. Weimar: Bauhaus-Universitätsverlag, 61-96.
- Eckardt, Frank / Neßler, Miriam / Seichter, Zita (Hg.) (2019): *Weit weg und unbeachtet. Stadt und Flüchtende in Belgrad seit Schließung der Balkanroute*. Weimar: Bauhaus-Universitätsverlag.
- Hameršak, Marijana / Hess, Sabine / Speer, Marc / Stojić Mitrović, Marta (2020): *The forging of the Balkan route. Contextualizing the border regime in the EU periphery*. In: *Movements. Journal for Critical Migration and Border Regime Studies* 5/1, 9-29.
- Heeg, Susanne / Rosol, Margit (2007): *Neoliberale Stadtpolitik im globalen Kontext. Ein Überblick*. In: *PROKLA. Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaft* 149, 491-509.
- Hungarian Helsinki Committee (2020): *Access to the territory and push backs. Hungary, 30.11.2020*. <https://www.asylumineurope.org/reports/country/hungary/asylum-procedure/access-procedure-and-registration/access-territory-and-push> (letzter Zugriff am 4.1.2021).
- Isin, Engin F. / Nielsen, Greg M. (2008): *Acts of citizenship*. London: Zed Books.
- Kasperek, Bernd (2016): *Routes, corridors, and spaces of exception: Governing migration and Europe*. In: *Near Futures Online*. <http://nearfuturesonline.org/routes-corridors-and-spaces-of-exception-governing-migration-and-europe> (letzter Zugriff am 29.3.2021).
- Leese, Matthias (2020): *Migration und Sicherheit – eine Einführung*. <https://www.bpb.de/gesellschaft/migration/kurzdossiers/302974/einfuehrung> (letzter Zugriff am 7.3.2021).
- Meeus, Bruno / Arnaut, Karel / van Heur, Bas (Hg.) (2019): *Arrival infrastructures. Migration and urban social mobilities*. London: Palgrave Macmillan.

- Ne da(vi)mo Beograd – Don't let Belgrade d(r)own Initiative (2018): Taking back the city. In: *engagée* 6/7, 55-60.
- Santer, Kiri / Wriedt, Vera (2017): (De-)constructing borders. Contestations in and around the Balkan corridor in 2015/16. In: *Movements. Journal für kritische Migrations- und Grenzregimeforschung* 3/1, 141-150.
- Schipper, Sebastian (2018): Unternehmerische Stadt. In: Bernd Belina / Matthias Naumann / Anke Strüver (Hg.), *Handbuch kritische Stadtgeographie*. Münster: Westfälisches Dampfboot, 147-152.
- Seichter, Cosima Zita / Neßler, Miriam / Knopf, Paul (2020): Mapping in-betweenness. The refugee district in Belgrade in the context of migration, urban development, and border regimes. In: *Movements. Journal for Critical Migration and Border Regime Studies* 5/1, 209-215.
- UNHCR – United Nations High Commissioner for Refugees (2020): Operational portal. Refugee situations. Serbia. Site profiles, August 2020. <https://data2.unhcr.org/en/documents/details/55034> (letzter Zugriff am 30.11.2020).
- WBGU – Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (2016): *Der Umzug der Menschheit. Die transformative Kraft der Städte*. Berlin: WBGU.

Verflechtungen im städtischen Gefüge

Rezension zu Barbara Heer (2019): *Cities of entanglements. Social life in Johannesburg and Maputo through ethnographic comparison*. Bielefeld: transcript.

Nicole Baron

1975 erlangte Mosambik nach 500 Jahren als Kolonie Portugals die Unabhängigkeit. Südafrika befreite sich knapp 20 Jahre später vom rassistischen Apartheidsregime. Die größten Städte beider Länder – Maputo in Mosambik und Johannesburg in Südafrika – erleben seitdem eine gesellschaftliche wie räumliche Transformation. Den sozialen Verflechtungen innerhalb dieser sich wandelnden Stadtgesellschaften widmet sich nun eine ebenso umfassende wie bemerkenswerte Arbeit von Barbara Heer. *Cities of entanglements* ist die überarbeitete Version ihrer 2015 im Fach Ethnologie an der Universität Basel eingereichten Dissertation. Die Publikation kommt zu einem Zeitpunkt, da afrikanische Städte im zunehmenden Interesse kritischer Stadtforschung stehen.

Anlass für zahlreiche Publikationen, Konferenzen und Ausstellungen über afrikanische Städte sind einerseits die Bedingungen, unter denen sie sich rasant entwickeln: prekäre Arbeit, schlechte Infrastruktur, staatliche Gewalt und wachsende Ungleichheit (Pieterse 2013; Pieterse/Hyman 2014), aber auch Erfindergeist, Solidarität, Unternehmertum und Kreativität (Simone/Pieterse/Tavengwa 2013; Marr 2017). Andererseits ist es das zunehmende Unbehagen kritischer Stadtforscher_innen angesichts jahrzehntelanger verfehlter, auf westlichen Theorien und Vorbildern basierender Stadtplanung und Stadtverwaltung (z. B. Demissie 2008; Njoh 2012; Pieterse/Hyman 2014; Watson 2014; Noorloos/Kloosterboer 2018). Innerhalb dieses Diskurses trägt Heers Arbeit zum strategischen Provinzialisieren westlicher Stadtforschung bei (vgl. Lawhon et al. 2016). Auch leistet sie mit ihrer vergleichenden Ethnografie einen Beitrag zur Diskussion um die (Un-)Möglichkeit vergleichender Studien im postkolonialen Kontext (Robinson 2014).

Heer widerspricht in ihrer Ethnografie der weit verbreiteten Forschungsmeinung, dass postkoloniale afrikanische Städte als *divided cities* (dt.: gespaltene Städte; vgl. Nightingale 2012) anzusehen seien. Ihre Hauptthese besteht darin, dass die Rede von der Spaltung afrikanischer Stadtgesellschaften eine von Eliten geprägte und von der Stadtforschung aufrechterhaltene Vereinfachung beziehungsweise Verzerrung der Realität ist, die wiederum die Privilegien der Eliten konserviert. In Wirklichkeit bestehe zwischen den

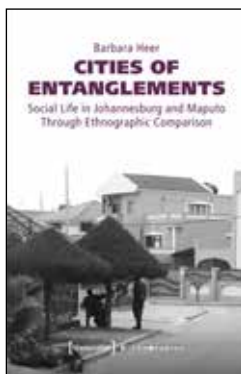


Abb. 1 Titel des Buches (transcript Verlag)

unterschiedlichen Nachbarschaften und Milieus jedoch eine Vielzahl an gegenseitigen Abhängigkeiten, für die die Autorin das Konzept der „*entanglements*“ (dt.: Verflechtungen) nutzt und weiterentwickelt. Das Konzept wurde von Nuttall (2009) entwickelt und von Srivastava (2014) in der Stadtforschung eingesetzt. Es bezeichnet eine Form sozialer Beziehungen, „in der sich die Akteure als unterschiedlich verstehen“ (Heer 2019: 219; Übers. d. A.) und somit Hierarchien widerspiegeln und aufrechterhalten. Diese hierarchischen Abhängigkeiten werden vor allem von den Unterprivilegierten in diesem Gefüge wahrgenommen (Nuttall 2009). Dadurch eröffnet das Konzept der Stadtforschung die Untersuchung des „subalternen“ Blicks (vgl. Spivak 1988) auf Städte. Es ermöglicht auch ein dekolonisierendes „Neu-Lesen“ (*re-reading*) von Städten, indem es koloniale Denkweisen in der Wissensproduktion aufdeckt (Nuttall 2009).

In ihrer Studie gibt Heer zunächst einen Überblick über die Problemstellung und die Ziele der Arbeit. Außerdem stellt sie die vier Stadtviertel vor, auf die sich ihre Betrachtungen konzentrieren: Linbro Park in Johannesburg und Sommerschild II in Maputo sind großzügige Villenviertel der zumeist weißen Elite. Die jeweils angrenzenden Viertel Polana Caniço und Alexandra sind ärmliche Siedlungen zumeist nicht-weißer Milieus. Die folgenden sechs Kapitel machen die eigentliche Ethnografie aus und stellen die *entanglements* in jeweils einem neuen, aufschlussreichen Kontext dar.

In Kapitel 2 „Navigating belonging?“ zeigt Heer anhand vielfältiger Identitätszuschreibungen des Stadtteils Alexandra zum einen, welche unterschiedlichen Milieus dieses vermeintlich sozial isolierte Viertel tatsächlich bewohnen und nutzen. Zum anderen kann sie darlegen, wie diese lokalen Identitäten Insider und Outsider generieren (und umgekehrt) und dadurch zu hierarchischen Abhängigkeiten innerhalb der Stadtgesellschaft beitragen.

In Kapitel 3 „Intimate encounters?“ treten die *entanglements* zwischen den angeblich getrennten Lebenswelten reicher und armer Milieus deutlich zutage. Im intimen Umfeld der Vorstadtvillen von Linbro Park dokumentiert Heer die gegenseitigen Abhängigkeiten und widersprüchlichen Beziehungen. Während diese *entanglements* für die Hausangestellten allgegenwärtig sind, werden sie von den Hauseigentümer_innen nicht wahrgenommen beziehungsweise ins Unsichtbare verdrängt. Überzeugend argumentiert Heer, dass die Untersuchung von *entanglements* deshalb für die kritische Stadtforschung interessant ist, weil sie die Perspektive der Subalternen einnimmt.

In den Kapiteln 4 und 5 zeigt die Autorin anhand zweier Landkonflikte in Johannesburg und Maputo, wie die Eliten das Narrativ der *divided cities* strategisch einsetzen, um den Verlust ihrer Privilegien in der postkolonialen Gesellschaft zu verhindern. Dabei bemühen die Eliten die vermeintliche Kriminalität ärmerer Milieus immer wieder als Legitimationsfigur für ihre Ausgrenzungsversuche. Hierin erkennt Heer das „*othering*“ (dt.: jemanden als ‚anders‘ markieren; vgl. Spivak 1988) marginalisierter Gruppen mit dem Ziel, die gegenseitige Abhängigkeit zu verdrängen.

„In particular, young, male and black township dwellers like Tebogo become ‚othered‘, what he articulates as ‚being treated like a savage‘.“
(Heer 2019: 51)

Die räumliche Nähe zwingt die unterschiedlichen Gruppen jedoch dazu, sich ihrer Unterschiedlichkeit zu stellen. So enthüllt Heer, dass *entanglements* einerseits durch Abgrenzungsversuche und andererseits durch scheinbar unvermeidbare Begegnungen geprägt sind.

Diesen Faden aufgreifend, begibt sich die Autorin in Kapitel 6 „Building communities?“ in unterschiedliche Gotteshäuser, um die Trennung sozialer Gruppen zu untersuchen, die das *divided-cities*-Konzept konstatiert. Sie entwirrt die *entanglements* unter den zu unterschiedlichen Milieus gehörenden Gemeindemitgliedern und findet tatsächlich heraus, dass die Eliten beider Städte versuchen, ihre Privilegien dadurch zu erhalten, dass sie alte Formen der Abgrenzung aufrechterhalten und neue durchsetzen (Heer 2019: 192). Als Beispiel führt Heer das Almosengeben an, durch das die Eliten ihren privilegierten Status konservieren und die Armen als ‚Andere‘ deklassieren. Gleichzeitig bietet das Almosengeben aber auch die Möglichkeit der Begegnung zwischen den Milieus und reduziert somit die Abgrenzung. Durch dieses differenzierte Bild verdeutlicht die Autorin, warum das Konzept der *divided cities* nur bedingt auf Johannesburg und Maputo zutrifft.

Um dieser Facette ihrer Arbeit weiteres Gewicht zu verleihen, widmet sich die Autorin im Kapitel 7 „Spaces of freedom?“ dem Einkaufszentrum als Begegnungsstätte zwischen den Milieus. Dieses umfangreiche Kapitel bietet einen Überblick über das Erleben und die Wahrnehmung von Shoppingcentern durch verschiedene Milieus. Im Vergleich zwischen Maputo und Johannesburg arbeitet sie heraus, dass Einkaufszentren – je nachdem, welche *entanglements* in ihnen und um sie herum stattfinden – unterschiedliche Rollen in den jeweiligen Stadtgesellschaften einnehmen: In Maputo hilft das Einkaufszentrum dabei, die fortdauernden kolonialen Beziehungen sichtbar zu machen, während es in Johannesburg dazu dient, gesellschaftliche Unterschiede auszugleichen.

„Here, domestic workers are freed from the asymmetric, paternalistic relations and can enjoy moments of togetherness, of solidarity and maybe even feelings of equality with white women [...].“ (Heer 2019: 265)

Im abschließenden zusammenfassenden Kapitel arbeitet Heer die Relevanz ihrer Erkenntnisse für das Konzept der *city of entanglements* heraus und kontrastiert es mit dem Konzept der *divided city*. Eine nuanciertere Sicht auf Ungleichheiten aus der Perspektive der Subalternen wird dadurch möglich. Zudem handelt es sich bei *entanglements* im Gegensatz zu anderen Netzwerktheorien (z. B. Assemblage Theory; vgl. McFarlane 2011) um „blinde Flecken“ (vgl. Lefebvre 2003 [1970]). Sie werden von den Eliten kaum wahrgenommen bzw. verdrängt, während sich die internationale Stadtforschung schwertut, sie zu erfassen.

„The fact that entanglements remain often unseen and invisible is not only about a lack of knowledge or education, not only a question of a wrong lens for looking at the urban. It is also about refusing to see [...] and, hence, about power [...].“ (Heer 2019: 275)

Als Alternative schlägt Heer daher eine bewusste Hinwendung zur „Politik der Entanglements“ vor. Dieser Ansatz erkennt an, dass Arm und Reich im Kern miteinander verwoben und voneinander abhängig sind. Aus diesem Bewusstsein erwächst die gegenseitige Verantwortung der verschiedenen

Milieus füreinander. Dieses Bewusstsein wiederum ist die Grundlage für eine Stadtforschung, die zum sozialen Ausgleich beitragen kann, statt Ungleichheiten zu zementieren.

Barbara Heer hat in ihrem Buch eine unglaubliche Menge an Material verarbeitet. Ihre Studie basiert auf zahllosen Interviews und Beobachtungen, die sie durch literarische Querverweise und selbstreflektierende Überlegungen im Sinne der „*thick description*“ (dt.: dichte Beschreibung; vgl. Geertz 1973) anreichert. Somit ist Heers Studie nicht nur eine äußerst umfassende Ethnografie. Sie fügt der Diskussion um *divided cities* auch eine grundlegende Dokumentation afrikanischen Stadtlebens hinzu und eröffnet der kritischen Stadtforschung dadurch den Blick auf Johannesburg und Maputo aus der Perspektive der Subalternen. Die dortige städtische Ungleichheit kann so weitaus differenzierter verstanden werden als bisher.

Die Auswahl der beiden Städte ist lohnenswert, da Mosambik und Südafrika ihre jeweiligen rassistischen Regime zu unterschiedlichen Zeitpunkten überwunden haben. Heer nutzt diesen Kontrast, um zu zeigen, dass die Ungleichheiten in diesen Städten durch viel mehr als nur durch politische Strukturen erhalten werden. Diese Erkenntnis ist zwar nicht neu, doch ist ihre Darstellung in Bezug auf afrikanische Städte selten so detailliert gewesen.

Im Postskriptum reflektiert die Autorin den Einfluss ihrer Herkunft auf die Forschung und stellt ihre Forschungsassistenten umfänglich vor. Sie legt außerdem die Schwierigkeiten, Ängste und Iterationen offen, die ihre Feldarbeit begleitet haben. Dieser Teil des Buches stellt einen essenziellen Akt der Dekolonisierung und des Privilegienausgleichs durch die Autorin dar.

Nicht unproblematisch für den_die Leser_in sind einige handwerkliche Schwächen. Dies betrifft insbesondere die Leser_innenführung, die Verschiebung des Methodenkapitels in das Postskriptum sowie das Fehlen einer strukturierten Einordnung der Erkenntnisse in den Forschungsstand.

Hinsichtlich der Leser_innenführung macht es die Autorin dem_der Leser_in leider unnötig schwer: Die Gliederung am Anfang des Buches hätte eine Aufschlüsselung der Unterkapitel sowie Kapitelnummern vertragen können. Ohne diese fällt die Orientierung in den langen Kapiteln schwer. Auch fehlen inhaltliche Übergänge zwischen den Unterkapiteln. So ist der_die Leser_in dazu gezwungen, die (sehr hilfreiche) Zusammenfassung der Kapitel in der Einleitung oder den jeweiligen Kapitelbeginn mehrfach zu lesen, um zu verstehen, wo er_sie sich in der Gesamterzählung gerade befindet. Die fehlenden Zusammenfassungen in den Unterkapiteln lassen den_die Leser_in oft im Unklaren darüber, was das Unterkapitel nun an neuem Wissen hinzugefügt hat.

Eine nachvollziehbare Beschreibung der Methodik, die Reflexion des eigenen Standpunktes, die Beschreibung von Samplingverfahren und die Anerkennung postkolonialer Machtstrukturen in der Wissensproduktion werden von Heer leider in das Postskriptum verwiesen und stehen nicht am Anfang der Studie. Soziologisch geschulte Stadtforscher_innen werden dadurch Schwierigkeiten haben, ihrer Vorgehensweise zu folgen. Die offen gebliebenen Fragen zu Vorgehen und Standpunkt schaffen Ambiguitäten, die den_die Leser_in unnötig vom eigentlichen Inhalt ablenken. Ein Beispiel dafür ist der ständige Wechsel der Erzählperspektive vom Neutrum zum „wir“ oder „ich“. Da es zu Beginn keine Standortbestimmung gibt, ist für den_die

Leser_in nicht klar, wer „ich“ und wer „wir“ sind. Diese Selbstreflexion der eigenen Rolle in der Forschung wird leider erst im Postskriptum nachgereicht.

Barbara Heer verzichtet auch auf eine strukturierte Positionierung ihrer Ergebnisse innerhalb des breiteren wissenschaftlichen Diskurses zugunsten der *thick description*. Dieser Schritt ist performativ richtig,[1] allerdings versäumt es die Autorin damit, den wissenschaftlichen Wert ihrer Ergebnisse selbst herauszustellen. Es bleibt somit dem_der Leser_in überlassen, einzuschätzen, inwieweit sich Heers Forschungsergebnisse in den bestehenden Wissensbestand einfügen. Die umfangreichen Daten und detaillierten Beschreibungen Heers wären es jedoch wert gewesen, hinsichtlich ihrer theoretischen Relevanz überprüft zu werden, nicht zuletzt, um ihren Wert für andere Forschungen sichtbar zu machen.

Zusammenfassend lässt sich der Wert von Heers Arbeit vor allem in der praktischen und feldbezogenen Arbeit festmachen. Durch detailreiche Feldberichte, theoretische Reflexionen und literarische Querverweise überträgt und belegt sie das von Nuttall (2009) und Srivastava (2014) entwickelte Konzept der *entanglements* beziehungsweise des *entangled urbanism* auf städtische Akteur_innen in Johannesburg und Maputo in Abgrenzung zur kolonialen Sichtweise der *divided cities*. Im ethnografischen Vergleich folgt sie Robinsons (2016) Aufruf, Städte „durch ein Anderswo neu zu denken“, und erweitert dies um ein „durch ein Anderswo neu zu erfahren“ (Heer 2019: 278; Übers. d. A.). In diesem Sinne reiht sich ihre Arbeit in jenen kritischen Stadtdiskurs ein, der die bestehende (westliche) Wissensproduktion durch Daten aus dem globalen Süden herauszufordern sucht (Parnell/Oldfield 2014). Darüber hinaus zeigt Heer anhand ihrer Ethnografie, dass *entanglements* ein geeignetes Konzept sind, um versteckte Machtstrukturen in afrikanischen Städten aufzudecken und damit kritisch zu erforschen. Das Buch ist daher für all jene Stadtforscher_innen geeignet, die an *African urbanism* interessiert sind oder nach neuen theoretischen Konzepten als Werkzeuge kritischer Stadtforschung suchen. Aufgrund einiger Schwächen in der Leser_innenführung empfiehlt es sich, das Postskriptum direkt nach der Einleitung zu lesen.

Die Bauhaus-Universität Weimar unterstützt die Publikation dieses Beitrags durch eine institutionelle Vereinbarung zur Finanzierung von Publikationsgebühren.

Endnoten

- [1] Möglicherweise hätte ein umfangreiches Theoriekapitel den Fokus des_der Leser_in zu sehr auf vorgefasste (westliche) Theorien gelenkt. Heer ordnet jedoch in ihrer Ethnografie jede erwähnte Theorie ihren Funden unter und erhöht damit performativ den Wert des Wissens, das sie in ihrer Feldforschung in Afrika generiert hat.

Autor_innen

Nicole Baron ist Stadtsoziologin. Ihre Forschungsschwerpunkte sind Stadtresilienz, Städte des globalen Südens und qualitative Sozialforschung.
nicole.baron@posteo.net

Literatur

- Demissie, Fassil (2008): Situated neoliberalism and urban crisis in Addis Ababa, Ethiopia. In: *African Identities* 6/4, 505-527.
- Geertz, Clifford (1973): *The interpretation of cultures. Selected essays*. New York: Basic Books.
- Heer, Barbara (2019): *Cities of entanglements. Social life in Johannesburg and Maputo through ethnographic comparison*. Bielefeld: transcript.
- Lawhon, Mary / Silver, Jonathan / Ernstson, Henrik / Pierce, Joseph (2016): Unlearning (un)located ideas in the provincialization of urban theory. In: *Regional Studies* 50/9, 1611-1622.
- Lefebvre, Henri (2003 [1970]): *The urban revolution*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Marr, Stephen (2017): DIY urbanism as politics. Resistance, domination or somewhere in between? Vortrag auf der 7th European Conference on African Studies, Basel, 29 June to 1 July 2017.
- McFarlane, Colin (2011): Assemblage and critical urbanism. In: *City* 15/2, 204-224.
- Nightingale, Carl H. (2012): *Segregation. A global history of divided cities*. Chicago, IL: University of Chicago Press.
- Njoh, Ambe J. (2012): *Urban planning and public health in Africa. Historical, theoretical and practical dimensions of a continent's water and sanitation*. Aldershot, UK: Ashgate.
- Noorloos, Femke van / Kloosterboer, Marjan (2018): Africa's new cities. The contested future of urbanisation. In: *Urban Studies* 55/6, 1223-1241.
- Nuttall, Sarah (2009): *Entanglement. Literary and cultural reflections on post-apartheid Johannesburg*. Wits University Press.
- Parnell, Susan / Oldfield, Sophie (Hg.) (2014): *The Routledge handbook on cities of the global south*. London: Routledge.
- Pieterse, Edgar (2013): African urbanism. <https://www.africancentreforcities.net/african-urbanism/> (letzter Zugriff am 25.5.2018).
- Pieterse, Edgar / Hyman, Katherine (2014): Disjunctures between urban infrastructure, finance and affordability. In: Susan Parnell / Sophie Oldfield (Hg.), *The Routledge handbook on cities of the global south*. London: Routledge, 191-205.
- Robinson, Jennifer (2014): New geographies of theorizing the urban. Putting comparison to work for global urban studies. In: Susan Parnell / Sophie Oldfield (Hg.), *The Routledge handbook on cities of the global south*. London: Routledge, 57-70.
- Robinson, Jennifer (2016): Thinking cities through elsewhere. Comparative tactics for a more global urban studies. In: *Progress in Human Geography* 40/1, 3-29.
- Simone, Abdou Maliq / Pieterse, Edgar / Tavengwa, Tau (2013): *Rogue urbanism. Emergent African cities*. Cape Town: ACC & Jacana Media.
- Spivak, Gayatri (1988): Can the subaltern speak? In: Cary Nelson / Lawrence Grossberg (Hg.), *Marxism and the interpretation of culture*. Urbana, IL: University of Illinois Press, 271-313.
- Srivastava, Sanjay (2014): *Entangled urbanism. Slum, gated community and shopping mall in Delhi and Gurgaon*. Oxford: Oxford University Press.
- Watson, Vanessa (2014): African urban fantasies. Dreams or nightmares? In: *Environment and Urbanization* 26/1, 215-231.

In die Gänge gekommen: Kooperation von Zivilgesellschaft und Stadtpolitik

Rezension zu Michael Ziehl (2020): *Koproduktion urbaner Resilienz. Das Gängeviertel in Hamburg als Reallabor für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung mittels Kooperation von Zivilgesellschaft, Politik und Verwaltung*. Hamburg: jovis.

Lisa Vollmer

Schlagworte wie Kooperation, Koproduktion und Kollaboration sind in Planungswissenschaften und Architektur schwer in Mode. Selten wird allerdings dargelegt, was diese Art(en) der Zusammenarbeit zwischen zivilgesellschaftlichen Akteuren auf der einen Seite und staatlichen Akteuren aus Politik und Verwaltung auf der anderen Seite von gewöhnlichen Formen der Partizipation und Bürger_innenbeteiligung unterscheidet. Anders im Buch von Michael Ziehl: Ihm gelingt es, anhand eines Fallbeispiels die intensive Zusammenarbeit zwischen Aktivist_innen rund ums Hamburger Gängeviertel und verschiedenen städtischen Institutionen detailliert nachzuzeichnen und damit den qualitativen Unterschied zwischen Kooperation und Beteiligung nachvollziehbar zu machen. Solche Kooperationen zur Entwicklung ausgewählter städtischer Räume oder zur Durch- und Umsetzung stadt- und wohnungspolitischer Maßnahmen sind (noch) recht selten. Ähnliche Beispiele für Kooperationen sind neben dem Gängeviertel die PlanBude in Hamburg, die Entwicklung des Dragonerareals in Berlin oder die Zusammenarbeit zwischen dem Netzwerk für gemeinschaftliches Wohnen e. V. und dem Amt für Wohnungswesen in Frankfurt am Main sowie das gemeinsam von der Stadt Leipzig und verschiedenen Initiativen zum Thema gemeinschaftliches Wohnen gegründete Netzwerk Leipziger Freiheit.

Solche Kooperationen können, so das Anliegen von Michael Ziehl, von den Erfahrungen im Gängeviertel und deren wissenschaftlicher Aufarbeitung lernen. Mit diesem Ansinnen hat der Autor seine Studie als transdisziplinäres Projekt angelegt, in dem mittels Methoden der Aktionsforschung und Realexperimenten Erkenntnisse nicht nur über die kooperative Entwicklung des Gängeviertels ermöglicht werden, sondern darüber hinaus auch Erkenntnisse für diese Kooperation, die ihre Umsetzung direkt unterstützen. Um am Ende des Buches 14 Handlungsempfehlungen an Praktiker_innen der Kooperation entwickeln zu können, führt Ziehl zunächst in seinen theoretischen Rahmen ein, den die Resilienzforschung bildet, stellt anschließend die für ihn zentrale Methode des Reallabors und die durchgeführten Realexperimente vor, um schließlich die Kooperation zur Entwicklung des Gängeviertels mit dem theoretisch und methodisch entwickelten Instrumentarium zu beschreiben.



Abb. 1 Titel des Buches (jovis Verlag)

Das Gängeviertel ist ein Gebäudeensemble in der Hamburger Innenstadt, letztes Überbleibsel eines historischen Arbeiter_innenviertels mit engen Gassen. Umgeben ist die historische Bausubstanz heute von hochpreisigen Bürogebäuden. Im Jahr 2008 verkaufte die Stadt Hamburg das Gängeviertel in einem Höchstbieterverfahren an den niederländischen Investor Hanzevast. Trotz Denkmalschutz genehmigte sie den geplanten Abriss und den Neubau von Wohnungen, Büros und Gewerbeflächen. Gegen diese Pläne regte sich schnell Widerstand: Im Sommer 2009 besetzten Aktivist_innen das Viertel unter dem Motto „Komm in die Gänge“, darunter Kunst- und Kulturschaffende, die Teile der Gebäude nutzten. Durch ihr unorthodoxes Auftreten, eine breite Mobilisierung zu Kulturveranstaltungen vor Ort und das Anknüpfen an das stadtpolitische Ziel der Förderung der kreativen Klasse (vgl. Twickel 2010; Novy/Colomb 2013) gelang es den Aktivist_innen, den Senat der Stadt Hamburg zu Verhandlungen zu zwingen. Gleichzeitig, so stellte sich heraus, war der Investor durch die Finanzkrise seit 2007 angeschlagen. So konnte der Verkauf rückabgewickelt werden und das Gängeviertel blieb in öffentlicher Hand. Die Aktivist_innen konnten aus dieser Position als Retter_innen des Gängeviertels die legitime Forderung nach einer außergewöhnlichen Beteiligung an der weiteren Entwicklung des Viertels stellen. Damit begann ein Kooperationsverfahren zwischen den Aktiven des Gängeviertels auf der einen Seite, organisiert in einem Verein und später einer Genossenschaft, und verschiedenen staatlichen Stellen der Stadt Hamburg und des Bezirks Mitte auf der anderen Seite, das bis heute andauert.

Eine solche kooperative Stadtentwicklung trägt laut Ziehl zentral zu einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung bei, ein Konzept, das er mithilfe der urbanen Resilienzforschung entwickelt. Diese beschäftigt sich damit, wie es gelingen kann, Städte an äußere und innere Krisen anzupassen. Ziehl betont, dass „eine reine Anpassung an Krisen und ihre Folgen nicht ausreicht, sondern auch grundlegende Transformationen urbaner Teilsysteme notwendig sind [...], [weil] die Art und Weise, wie Städte heute entwickelt werden, selbst maßgeblich zu Störungen und Krisen beitragen kann“ (Ziehl 2020: 9). Unter scheinbar absichtlicher Umgehung des Kapitalismusbegriffs skizziert der Autor, dass es einer sozial-ökologischen Transformation und einer Abkehr vom Paradigma der wachstumsorientierten Stadtentwicklung bedarf, um eine zukunftsfähige Stadtentwicklung zu ermöglichen. Ein Baustein dessen sei die intensivierte Kooperation zwischen Zivilgesellschaft und staatlichen Akteuren. Ziehl argumentiert, dass Bürger_innenorganisationen zur Resilienz von Städten beitragen. Dabei überträgt er die anhand von sozio-technischen Infrastrukturen entwickelten Indikatoren für Resilienz (Redundanz und Modularität, Diversität, Vernetzung, Mehrfunktionalität, Innovation, Selbstorganisation) auf den Kooperationsprozess im Gängeviertel beziehungsweise auf die Forderungen der Aktivist_innen zur Entwicklung des Gängeviertels. Diese Übertragung überzeugt für das gewählte Beispiel, wenn sie auch manchmal etwas gekünstelt wirkt: Die von den Aktivist_innen vorgeschlagene kleinteilige Nutzung in Selbstverwaltung entspricht den Indikatoren für Resilienz. Die angedeutete Generalisierung, Bürger_innenorganisationen würden *immer* für resilientere und damit nachhaltigere Städte sorgen, steht dagegen auf wackligen Füßen. Eine normative Sicht auf zivilgesellschaftliche Gruppen scheint hier auszuklammern, dass deren

Forderungen keineswegs immer weitsichtig sind oder auf soziale oder ökologische Gerechtigkeit zielen.

Umso stärker überzeugt Ziehls Analyserahmen für die Kooperation zwischen Aktivist_innen und Verwaltung. Deren Effekt systematisiert er auf sechs Ebenen: Auf der subjektiven Ebene setzt durch die Kooperation ein Bewusstseinswandel ein; auf der Verfahrensebene werden neue Wege der Zusammenarbeit erprobt; auf der strukturellen Ebene passen sich Organisationen an die Erfordernisse von Kooperationen an; auf der Gesetzesebene werden inhaltliche Änderungen wirksam; auf der politischen Ebene soll die Rolle von Bürger_innen gestärkt werden und auf der diskursiven Ebene gelingt schließlich eine Beeinflussung des öffentlichen Diskurses. Zur Untersuchung seines Fallbeispiels stellt Ziehl das Governance-Netzwerk der Kooperation dar und unterteilt den Kooperationsprozess in einzelne Phasen. Durch Ersteres gelingt es, die Komplexität der Akteurskonstellation und deren widerstreitende Interessen – auch jeweils innerhalb der zivilgesellschaftlichen Seite und der Verwaltung/Politik – deutlich werden zu lassen, durch Letzteres wird der mittlerweile über zehnjährige Aushandlungsprozess fassbar.

Die erste Kooperationsphase umfasst die Zeit vom Rückkauf des Gebäudekomplexes 2009 bis zum Abschluss einer Kooperationsvereinbarung im Jahr 2011. In dieser Zeit wird ein Integriertes Entwicklungskonzept für das Gängeviertel entwickelt, in dem einzelne Forderungen der Aktivist_innen wie die Schaffung bezahlbarer Ateliers und Wohnungen berücksichtigt werden, während die Formulierung zur ebenfalls geforderten Selbstverwaltung und langfristigen Nutzungsperspektive der Aktiven schwammig bleibt. Die Aktiven befürchten eine Aufwertung des Gängeviertels nach Abschluss der Sanierung, was sie selbst zu Opfern von Verdrängung machen würde. Sie sehen außerdem kritisch, dass mit der „steg“ ein privatwirtschaftliches Unternehmen als Sanierungsträgerin und als treuhändische Eigentümerin eingesetzt wird. Die Kritik an beiden Punkten führt aufseiten der Aktiven zur Gründung einer Genossenschaft, um als vertraglicher Partner ansprechbar zu sein. Als solcher von der Stadt anerkannt wird die Genossenschaft allerdings erst durch öffentlichen Druck. Die Auseinandersetzung um die Selbstverwaltung mündet in der Unterzeichnung einer Kooperationsvereinbarung, die drei Modelle der Selbstverwaltung vorsieht: Generalmiete, Erbbaurecht oder Kauf durch die Genossenschaft.

Die zweite Phase umfasst die Zeit zwischen der Unterzeichnung der Kooperationsvereinbarung 2011 und dem Planungsstopp 2015. In dieser Phase beginnt die Sanierung einzelner Gebäude im ausgerufenen Sanierungsgebiet. Zum Konfliktkomplex rund um das Thema Selbstverwaltung kommt damit ein weiterer Konflikt: der um geeignete Sanierungsmaßnahmen. Dabei geht es um die Notwendigkeit bestimmter Baumaßnahmen, um Baukosten, Fördervorschriften für energetische Sanierung, um das Verbot, Sanierungen in Eigenleistung zu erbringen, und nicht zuletzt auch um ästhetische Fragen. Die Aktivist_innen sind besorgt, dass ihre Insel des Widerstands im Meer der Bürokomplexe nicht mehr als solche zu erkennen sein könnte, wenn sie mit 08/15-Maßnahmen vereinheitlicht und damit ihres individuellen und informellen Charakters beraubt würde. Der von der Stadt äußerst knapp bemessene Finanz- und Zeitplan tut sein Übriges, den Konflikt anzuhetzen, der schließlich in einem Planungsstopp gipfelt.

Die dritte Kooperationsphase umfasst die Zeit vom Planungsstopp 2015 bis zur Unterzeichnung eines Erbbaurechtsvertrags 2019. In verschiedenen Arbeitsgruppen handeln die Kooperationspartner ihre Konflikte aus und passen darüber hinaus die Strukturen der Kooperation an, indem ein Koordinierungskreis eingerichtet wird, in den Personen mit Entscheidungskompetenz aus ihren jeweiligen Institutionen entsandt werden. Aufseiten der Politik werden nun zuvor als juristisch oder aus Sachzwang als unmöglich abgetane Forderungen plötzlich möglich: Die Genossenschaft als zukünftige Eigentümerin wird als Trägerin von Belegungsbindungen anerkannt und die Höhe des Erbbauzinses entscheidend abgesenkt. Mit der Unterzeichnung des Erbbaurechtsvertrags steht damit der selbstverwalteten Realisierung eines Quartiers mit bezahlbaren Sozialwohnungen, viel Raum für Kunst und Kultur und kleinteiliges Handwerk nichts mehr im Wege. Das Ergebnis des langwierigen Aushandlungsprozesses macht deutlich, dass in dieser kooperativen Entwicklung – im Gegensatz zu einer die Zivilgesellschaft nur beteiligenden – der Einfluss der Aktivist_innen deutlich höher ist.

Diesen Kooperationsprozess begleitete Michael Ziehl von Anfang an als Aktivist und ab 2015 auch als Forscher. Diese Doppelrolle ermöglichte ihm einen tiefen Einblick in die Akteurslandschaft und ihre Zusammenarbeit, was einer_m Außenstehenden wohl nicht gelungen wäre. Gleichzeitig erklärt sie seinen aktivistischen Forschungsansatz, der mit Realexperimenten in den Kooperationsprozess interveniert. Die Methode des Reallabors und seine konkreten Realexperimente stellt Ziehl in einem eigenen Kapitel ausführlich und sehr anschaulich dar:

„Ihr methodisches Prinzip besteht im Wesentlichen darin, dass Forschende in Zusammenarbeit mit Akteur_innen von Transformationsprozessen Experimente durchführen und die daraus gewonnenen Erkenntnisse in ebendiesen Prozess einspeisen, um sie zu erforschen und gleichzeitig zu beeinflussen.“ (Ziehl 2020: 58 f.)

Ziehl überträgt die in der häufig naturwissenschaftlichen Reallabor-Literatur üblicherweise angeführten drei Wissensformen gewinnbringend auf den Kontext der Stadtforschung. Als Systemwissen fasst er das Wissen über die Entwicklung eines Stadtraums inklusive der dort relevanten Akteure, politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen, Machtverhältnisse sowie die Gestaltung der gebauten Umwelt. Ziel- oder Orientierungswissen ist Wissen darüber, welche Entwicklung ein Stadtraum nehmen soll und welche großen und kleinen Änderungen dafür nötig sind. Transformationswissen schließlich ist Wissen über die schrittweise Umsetzbarkeit dieser Änderungen, inklusive des Wissens um die Handlungsrationitäten, Grundannahmen und Wertvorstellungen der dabei beteiligten Akteure. In Reallaboren soll Wissen der beteiligten Praxisakteure auf allen drei Ebenen generiert werden, der_die Wissenschaftler_in unterstützt dabei – sei es durch die Einführung der Unterscheidung der drei Wissensarten, durch das Einbringen des eigenen fachlichen Wissens oder durch die Anleitung der Praxisakteure zu Reflexion und Wissensvermehrung.

Mit der Zielstellung, Konflikte in der Kooperation zum Gängeviertel aufzuarbeiten und zu überwinden, intervenierte Michael Ziehl mit zwei konkreten Realexperimenten in den Prozess (neben seiner Anwesenheit

und Ratgeberschaft bei zahlreichen Treffen): In einem Bausymposium 2016 baute er gemeinsam mit den Aktiven des Gängeviertels, Vertreter_innen aus der Verwaltung und Politik und geladenen Expert_innen das System- und Ziel-/Orientierungswissen der Beteiligten über den Stand der Sanierung und mögliche weitere bauliche Schritte aus. Ziel war es, neben der Wissensproduktion auch Empathie zwischen den Kooperationspartner_innen herzustellen. Im Ergebnis wurde den Beteiligten klar, dass sie jeweils unterschiedliche Ziele mit der Entwicklung des Gängeviertels verbanden und die Konflikte teils darauf fußen, aber auch, dass Aspekte des sozialen Miteinanders wie Vertrauen, Wertschätzung und Kompromissbereitschaft bisher nicht genug Beachtung gefunden hatten. Als Folge des Bausymposiums wurde das Kooperationsverfahren angepasst, indem eine professionelle Moderation der Gespräche eingeführt wurde und diese an neutralem Ort stattfanden.

In seinem zweiten Realexperiment, dem Laborbericht, stellte Michael Ziehl seine Erkenntnisse aus der Beobachtung der Kooperation den Praxisakteuren in Form von Handlungsanregungen zur Verfügung – ein Angebot, das allerdings zunächst nur die Aktiven des Gängeviertels annahmen. Politik und Verwaltung schlugen die Teilnahme an der Präsentation des Berichts aus. Da er in schriftlicher Form vorliegt, ist von einer späteren, zumindest teilweise vollzogenen Rezeption auszugehen, denn eine der Empfehlungen zur Anpassung des Verfahrens wurde mit der Einführung des Koordinierungskreises umgesetzt.

Ziehls Anliegen war es nicht nur, Handlungsempfehlungen für den konkreten Kooperationsprozess des Gängeviertels zu generieren, sondern genereller für alle Kooperationsprozesse zwischen zivilgesellschaftlichen Gruppen und städtischen Verwaltungen, auch wenn er auf die notwendige Beschränktheit der Erkenntnisse anhand eines Fallbeispiels hinweist. Folgerichtig schließt sein Buch mit 14 Handlungsempfehlungen für die an Kooperationen beteiligten zivilgesellschaftlichen und staatlichen Akteure, die Ziehl aus seiner Analyse herleitet und erläutert. Elf dieser Forderungen beziehen sich auf die Akteure, ihre Beziehungen und die Organisation ihrer Kooperation:

- Vertrauen zwischen den Akteuren herstellen und bewahren
- führungsstarke Vertreter_innen mandatieren
- Entscheidungs- und Handlungsmacht ausgewogen verteilen
- übergeordnete Ziele definieren
- übergeordnete Koordinationsgremien schaffen
- Organisationsstrukturen anpassen
- mit Zeit und Geld Konflikten entgegenwirken
- ehrenamtlich Engagierte finanziell unterstützen
- Privilegien demokratisch legitimieren
- Netzwerke nutzen und Öffentlichkeit einbeziehen
- Intermediäre und Expert_innen einbeziehen

Zwei Empfehlungen sind eher inhaltlicher Natur:

- Besitzrechte langfristig regeln
- Vergabe von öffentlichen Grundstücken/Gebäuden an Nutzung orientieren, nicht an Verkehrswert

Eine Empfehlung weist schließlich über den einzelnen Kooperationsprozess hinaus:

- Reallabore initiieren und Kooperationsmodelle entwickeln

Diese Handlungsempfehlungen beziehen sich teils auf die inhaltliche Ebene der Kooperation, teils auf die subjektive Ebene der Beteiligten und teils auf diejenige des Verfahrens. Es deuten sich zwei Konflikte an, die Ziehl erwähnt, aber nicht auflösen vermag: Erstens haben sich die Aktiven des Gängeviertels infolge der finanziellen Entschädigung von Engagierten und der Anpassung von Organisationsstrukturen an die Anforderungen einer zeitaufwendigen Kooperation professionalisiert. Dies führte im Gängeviertel zu Konflikten und dem (zeitweisen) Rückzug vieler Aktivist_innen, da dadurch Wissenshierarchien und formalisierte Abläufe entstehen, die mit ehrenamtlichem Engagement nicht zu meistern sind. Wie dieser Widerspruch zwar nicht aufgelöst, aber doch bearbeitet werden könnte, deutet Ziehl nur an, nämlich indem möglichst viel Transparenz innerhalb und außerhalb der zivilgesellschaftlichen Gruppe hergestellt wird. Der zweite Widerspruch, der sich in den Handlungsempfehlungen verbirgt, ist der Anspruch, dass solche Kooperationsprozesse keine Ausnahme bleiben, sondern sich vervielfältigen oder gar zur Regel werden. Gleichzeitig schildert das Buch eindringlich die hohen Anforderungen, die dabei an zivilgesellschaftliche Gruppen gestellt werden. Ob es gelingt, diesen überall und vor allem durch die Beteiligung aller gesellschaftlicher Gruppen gerecht zu werden, bleibt fraglich.

Diese beiden offenen Enden des Buches tun seiner Qualität allerdings keinen Abbruch, im Gegenteil: Sie regen zum Weiterdenken an. Michael Ziehl ist ein gewichtiger Beitrag zur kritischen Stadtforschung gelungen, in dem er einen Kooperationsprozess seziert, dafür geeignete Analyserahmen anbietet und Wesentliches zur Übertragung der Methode Reallabor auf den städtischen Kontext leistet (vgl. Räuchle/Schmiz 2020). Anhand von Beispielen wie der Entwicklung des Gängeviertels und mit Studien wie der von Michael Ziehl lässt sich auch die Debatte um partizipative Stadtplanung weiterführen: Führt eine Beteiligung immer zur Einhegung zivilgesellschaftlicher Akteure und Forderungen? Unter welchen Umständen und mit welchen Praktiken ist diese Einhegung zu umgehen? Dem Buch ist eine breite Leser_innenschaft zu wünschen, nicht nur in der Stadtforschung, sondern auch in der stadtpolitischen Szene und in den Verwaltungsstuben unserer Städte.

Die Bauhaus-Universität Weimar unterstützt die Publikation dieses Beitrags durch eine institutionelle Vereinbarung zur Finanzierung von Publikationsgebühren.

Autor_innen

Lisa Vollmer ist interdisziplinäre Stadt- und Bewegungsforscherin. Ihre Forschungsinteressen sind soziale Bewegungen, Wohnungspolitik und politische Theorie.
lisa.vollmer@uni-weimar.de

Literatur

- Novy, Johannes / Colomb, Claire (2013): Struggling for the right to the (creative) city in Berlin and Hamburg. New urban social movements, new „spaces of hope”? In: International Journal of Urban and Regional Research 37/5, 1816-1838.
- Räuchle, Charlotte / Schmiz, Antonie (2020): „Wissen Macht Stadt: Wie in Reallaboren Stadt verhandelt und Wissen produziert wird“. In: sub\urban. zeitschrift für kritische stadtforschung 8/3, 31-52.
- Twickel, Christoph (2010): Gentrifidingsbums. Oder eine Stadt für alle. Hamburg: Ed. Nautilus.
- Ziehl, Michael (2020): Koproduktion urbaner Resilienz. Das Gängeviertel in Hamburg als Reallabor für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung mittels Kooperation von Zivilgesellschaft, Politik und Verwaltung. Hamburg: jovis.

