

fluter.

Herbst 2015 / Nr. 56

Magazin der Bundeszentrale für politische Bildung

Thema: Stadt

Berlin ist tierisch interessant



Geschätzte Anzahl der Ratten: 6-7 Millionen
Geschätzte Anzahl der Füchse: 1.800
Hundekot im Jahr in Tonnen: 22.065
Anzahl der Zoos: 2

Zahlen zu Menschen auf
www.bpb.de/zahlen-und-fakten

Editorial

→ Städte sind Orte gelebter sozialer Komplexität. Hier finden sich Raum gewordene Geschichte und Zukunftsentwürfe, wirtschaftliche und kulturelle Infrastrukturen, hier werden Stile und Trends geboren und immer wieder verabschiedet ins Sediment der Erinnerungen. Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen, Anonymität und Gemeinschaft, Öffentliches und Privates, Inklusion und Ausgrenzung – solche Dialektiken werden hier als alltägliche Erfahrung anschaulich. Und es gibt viele Helden des Alltags. Menschen und Gruppen, die die Initiative ergreifen, sich einmischen oder einfach handeln und so die Zivilgesellschaft immer aufs Neue ausbilden. Nicht umsonst ist der Begriff des Bürgerlichen eng mit der Stadt verbunden: „Citoyens“ meint Stadtbürger. Deren an freier Entfaltung und geteilter Verantwortung orientierten Werte haben ein Ideal des gesellschaftlichen Lebens geprägt, das auch heute noch wirkt. Aber auch die Dynamik des Gewinnstrebens und der Konkurrenz des Kapitalismus sowie der dazugehörigen Industrie sind ohne städtische Ballungsräume nicht denkbar.

Städte sind so immer auch gebaute Spiegel des Geistes ihrer Zeit und deren Kämpfe, Ideen, Haltungen und Widersprüche. In den Städten wird der Raum politisch. Hier werden die akuten Konflikte öffentlich ausgetragen. Manche Städte sind pulsierende Arbeitsmärkte, andere kämpfen mit einem regelrechten Exodus der Bevölkerung und Leerstand. Mitunter kann die Magie vermeintlich vergessener Orte aber auch zu einer Wiederbelebung führen, wenn eine Stadt erneut kreative Geister anzieht. Denn auch das ist eine Eigenschaft von Städten: Soziale Vielfalt und Leerräume bieten Freiheiten und Orte, sich auszutauschen und Ideen zu entwickeln.

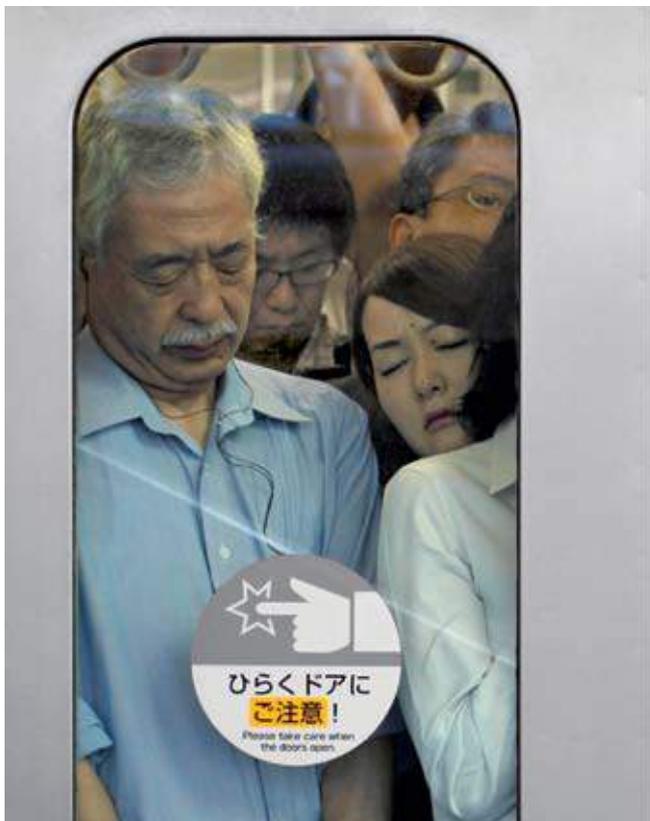
Eine der immer wieder entscheidenden Fragen ist eine ganz einfache: Wem gehört die Stadt?

Es wird darum gestritten, wer ihre Zukunft bestimmt, wessen Interessen zur Geltung kommen sollen. Private Investoren sehen den Lebensraum Stadt, ihre potenziellen Apartments, Geschäfts- und Handelszentren als Profitquelle. Dadurch werden auch Innovationen angestoßen. Aber wie können hier Gegengewichte etabliert werden, und wie kann sozialer Ausgleich gelingen?

In der Stadtplanung gibt es ein Plädoyer für einen erneuerten Humanismus. Es gilt, Entscheidungen für die Gestaltung der Stadt so zu treffen, dass das Entstehende offen für die kollektive Intelligenz der städtischen Bürgerschaft bleibt. Hier gab es in den letzten Jahren viel Bewegung: Initiativen zur Eigenverantwortung, zur Bewahrung, zur Bereitschaft, dauerhaft mitzuwirken.

Was wir in der aktuellen Flüchtlingskrise in Deutschland beobachten, eine Renaissance des zivilgesellschaftlichen Engagements, gibt es auch für die Stadt. Deren Zukunft ist auf die produktive Aneignung der Möglichkeitsräume durch ihre Bürger angewiesen. Es stehen wichtige Fragen auf der Tagesordnung: Wie kann die Stadt umweltverträglicher und nachhaltig organisiert werden, wie können neue Technologien verantwortungsvoll genutzt und kontrolliert werden? Wo Städte wandelbar sind, kann ihre Zukunft gelingen. Thorsten Schilling

Unser Cover: Die U-Bahn von Tokio ist mit über drei Milliarden Fahrgästen die meistgenutzte der Welt. In München sind es ca. 390 Mio., in Berlin knapp eine Milliarde. Der Fotograf Michael Wolf hat die Fahrgäste in Tokio fotografiert



Inhalt



5

WO IST DENN

HIER NOCH PLATZ?

Autos raus aus der Stadt,
Menschen mischen:
Ein Stadtplaner berät uns

10

DER TOTALE MÜLL

Dieser Mann macht den Dreck in
Neapel weg und fühlt sich
manchmal wie Sisyphos

12

KOMM IN DIE GÄNGE

Wie Hamburger Bürger um
ein Viertel kämpfen

14

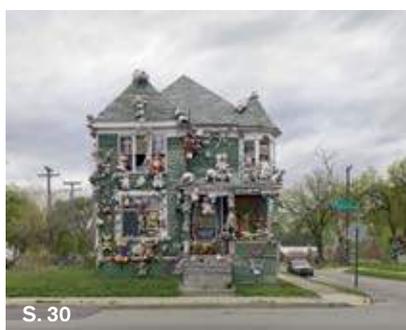
ARME STADT, REICHE STADT

Wir haben mal in die Kassen von
Leipzig und Hamburg geguckt

15

DAS LEBEN UND DER TOD

Die Zunahme der Gewalt:
Besuch in einer Favela in Rio



16

ZWEI ZIMMER:

2.200 EURO IM MONAT

In London lässt es sich echt gut
leben – vor allem, wenn man
Millionär ist

20

IN DER WOHNMASCHINE

Architekten haben oft kühne
Visionen. Ein Rückblick auf Pläne
für Städte

22

RANDERSCHEINUNG

Am Stadtrand stehen oft
problematische
Hochhaussiedlungen. Das
Märkische Viertel in
Berlin ist ein bisschen anders

26

SOUND OF CITIES

Hip-Hop aus New York, Grunge aus
Seattle: Unser Schaubild zeigt, wo
welche Musik entstand

28

KOMMEN UND GEHEN

In China wollen viele gar nicht in
die Stadt, aber dort gibt es Arbeit

29

PLATZVERBOT

Wie Obdachlose vertrieben werden

30

GANZ COOL HIER

Detroit ist ziemlich runter-
gekommen, deswegen kann es jetzt
wieder aufwärtsgehen

37

STARKE ARME

Wie es ist, mit dem Rollstuhl durch
die Stadt zu fahren

38

DAS IST MIR EIN BISSCHEN ZU PRIVAT

Wasser, Gas, Strom: Viele
finden es gut, wenn die Stadt
sich kümmert

40

KANN WEG

Eisenhüttenstadt ist eine Stadt, die
geschickt schrumpfen muss

42

DIE EWIGE KNEIPE

Wir haben uns in einer Bar in Beirut
an den Tresen gesetzt



44

STRAIGHT OUTTA MARXLOH

Geht ein Stadtteil in Duisburg vor
die Hunde? Gute Frage

47

MAN MUSS NUR ROLLEN

Für Skater ist Malmö ein Paradies

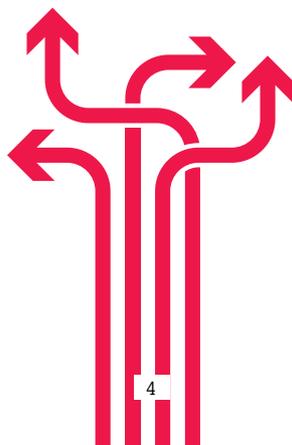
48

NICHT DOOF

Was sich hinter dem Begriff
„Smart City“ verbirgt

50

IMPRESSUM



A photograph showing a person lying in a narrow crevice between a wall and stone steps. The person is wearing red pants and grey shoes. The scene is set in a city, likely Copenhagen or Sydney, as indicated by the text. The person's hands are visible, resting on the wall. The overall tone is somber and evokes a sense of homelessness or lack of shelter.

Wo ist
denn
hier

Die Welt — u.a. Kopenhagen, Sydney

noch
Platz?



Menschen aus allen Schichten, mehr Raum für Radfahrer: So sieht für den Stadtplaner Jan Gehl eine vernünftige City aus

Interview von Stefan Kesselhut

→ **fluter: Herr Gehl, in vielen Städten quälen sich Massen von Autos durch die Zentren, an den Rändern gibt es Hochhaussiedlungen, die zu sozialen Brennpunkten geworden sind. Was ist eigentlich schiefgelaufen?**

Jan Gehl: Seit den 1960er-Jahren war die Stadtplanung auf der ganzen Welt für viele Jahre bestimmt von zwei großen Paradigmen. Zum einen wollten Planer alle Lebensbereiche voneinander trennen: Wohnen, Arbeiten, Kommunizieren. So sind in den Vorstädten Bettenburgen entstanden, von denen aus die Menschen in die Innenstadt pendeln. Und mit dem Paradigma des Motorismus haben sie versucht, die Autofahrer in den Städten glücklich zu machen.

Sollte es Stadtplanern nicht eher darum gehen, alle Bewohner einer Stadt glücklich zu machen?

Natürlich sollte es das. Aber im Modernismus haben sie alles vom Flugzeug aus geplant und sich die schönen Muster angeschaut, die sie erschufen. Um die Menschen auf dem Boden hat sich niemand geschert. Die konnte man von so weit oben ja auch gar nicht sehen. Mit dieser Methode waren die Planer sehr effizient darin, die Städte wenig einladend zu machen.

Was sagen Sie heute der Verwaltung einer Stadt, wie sie etwas verbessern kann?

Man muss sich viel mehr damit beschäftigen, welche Architektur wirklich funktioniert und welche nicht. Viel zu lange ging es in der Architektur nur darum, modische, beeindruckende Gebäude in die Städte zu setzen. Was diese mit den Städten machten, war nicht so wichtig und wurde kaum untersucht.

Woran liegt das?

An vielen Universitäten wird Architektur mit großem Fokus auf Form und Ästhetik einzelner Bauten gelehrt – vor allem in Europa. Die Studenten lernen nicht viel über die Konsequenzen ihrer Arbeit in einer Stadt. Wenn man Architektur nur als Kunst begreift, hat man ein Problem. Denn wie soll man mit einem Künstler diskutieren, seine städtebauliche Arbeit kritisieren? Nach dem Motto: „Seien Sie doch froh, dass Frank Gehry hier in Ihrer Stadt ein Gebäude errichtet. Und jetzt halten Sie die Klappe!“

War das überall so?

Nein, in Kopenhagen zum Beispiel gab es früh eine systematische Erhebung über die Bewohner und ihr öffentliches Leben: für jeden Teil des Jahres, der Woche und des Tages. Wir haben einen kompletten Überblick bekommen, wie Menschen eine moderne Stadt nutzen. Wir haben verstanden, was passiert, wenn wir Dinge verändern. Wenn wir mehr Bäume pflanzen, mehr Bänke aufstellen, mehr Fußgängerzonen etablieren. So konnten wir genau verstehen, wie wir das Leben in einer Stadt zum Besseren ändern können.

Helfen diese Erhebungen dabei, mehr politische Unterstützung für Ihre Vorschläge zu bekommen?

Genau an diesem Punkt wird es für Politiker interessant: Wenn es nachweisbare Erfolge gibt, wollen sie schnell mehr davon. Als ich mich von der Kopenhagener Universität verabschiedet habe, schickte mir der Bürgermeister einen Brief mit den Worten: „Wenn Sie uns nicht mit Ihren Daten gezeigt hätten, wie die

Stadt funktioniert, hätten wir Politiker niemals gewagt, Kopenhagen zu einer der lebenswertesten Städte der Welt zu machen.“

Dabei scheint es doch naheliegend, Daten über die eigene Stadt zu erheben...

Wir wussten lange Zeit absolut nichts darüber, wie Menschen Architektur und Städte nutzen. Niemand war an solch einem Wissen interessiert. Doch das hat sich – zum Glück – seit einiger Zeit geändert. Wir erleben gerade eine riesige Umwälzung in der Stadtplanung – mit Fokus auf Lebensqualität, Klimaschutz und Gesundheit. Wir beschäftigen uns jetzt viel intensiver mit dem Wohlbefinden der Menschen, die in der Stadt leben.

Was passierte eigentlich vor Modernismus und Motorismus?

Die traditionelle Stadtplanung war viel langsamer und kontinuierlicher. Von Generation zu Generation wurde weitergegeben, was die besten Dimensionen für Straßen und Gebäude sind. Bis in die 1960er-Jahre hinein beruhte Stadtplanung in den meisten Fällen auf Tradition und Erfahrung. Und dann haben wir all das weggeworfen und gesagt: Der moderne Mensch braucht das nicht mehr. Man dachte, es sei rational, Städte großflächig am Reißbrett zu planen und gigantische Siedlungen mit Hochhäusern wie Plattenbauten zu errichten. Aber die Menschen sind nicht rational. Sie stimmen mit den Füßen ab und gehen dorthin, wo es lebenswert ist. Deshalb gelten solche Hochhausviertel heute auch als ziemlich unattraktiv.

Sind sie noch zu retten?

Sie können natürlich alles abreißen und etwas Besseres bauen. Oder – vielleicht der bessere Weg – sie reißen nur Teile ab, machen die Häuser niedriger und bauen kleinere Gebäude dazwischen. Und versuchen, die Erdgeschosse mit Leben zu füllen, mit Ateliers, Bars, Geschäften. Das ist ein guter Weg, um die Architektur wieder auf humane Maße zurückzuholen.

Für die Lebensqualität spielt Sicherheit eine große Rolle. In einigen Städten versucht man die durch lückenlose Kameraüberwachung herzustellen. Kann die Stadtplanung da andere Lösungen finden?

Ja, indem sie lebendigere Städte schafft. Wenn die Menschen mehr Zeit im öffentlichen Raum verbringen, wenn sie mehr Rad fahren und zu Fuß gehen, weil wir sie stärker dazu animieren, dann sind die Viertel belebter, und die Menschen werden stärker darauf achten, was um sie herum passiert. Und wenn die anderen Menschen sich sicherer fühlen, werden auch Sie selbst ein besseres Sicherheitsgefühl haben. Sobald Plätze aber verlassen und leer sind, steigt auch das Gefühl der Unsicherheit. Statt Gated Communities – also abgeschottete Wohnkomplexe – zu erschaffen, sollten wir deshalb lieber „Lively Communities“ bauen.

Wie demokratisch sollte Stadtplanung sein, wie viel Mitbestimmung kann es da geben?

Es ist sehr gut, so etwas demokratisch zu entscheiden. Es ist dabei unheimlich wichtig, die Menschen so gut und so vollständig zu informieren wie möglich. Worum geht es genau? Was haben an-





Die Stadt ist ja schon deshalb toll, weil man so
viel machen kann: ins Kino oder Theater gehen, Museen
und Bars besuchen, viele Leute treffen oder sich
um Laternenmasten wickeln - wie die Truppe, die auf
unseren Bildern ihr Unwesen treibt

2050 werden zwei von drei Menschen weltweit in Städten leben. 100 Jahre zuvor, 1950, waren es nur 29 Prozent.

In Deutschland beträgt der Anteil der Stadtbewohner rund 75 Prozent. Der urbanste Teil der Erde ist heute Nordamerika. 81 Prozent aller Bürger dort leben in Städten. Südamerika folgt mit 78, Europa mit 72 Prozent. In Afrika sind es hingegen gerade einmal 40 und in Asien auch nur 46 Prozent

dere Städte gemacht? Was sind die konkreten Optionen, zwischen denen die Bürger wählen können? Wie könnten sie von der Maßnahme genau profitieren? Wenn man ein Referendum abhält, das auf zu wenigen Informationen und zu simplen Fragen basiert, wird es kein besonders progressives Ergebnis geben. Das habe ich zum Beispiel in der Schweiz gesehen, wo es aus diesem Grund leider oft halb gute Kompromisslösungen gibt. Menschen treffen aber meist sehr vernünftige Entscheidungen, wenn sie gut informiert worden sind.

Junge Menschen verzichten zunehmend auf Autos. Zudem nimmt die Zahl der Alten in jedem Jahr zu, die sich in der Stadt bewegen müssen. Was folgt daraus für die Städte?

Sie sollten es den Bewohnern leicht machen, zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs zu sein. Man sollte ohne Probleme ohne Auto zurechtkommen.

Gibt es spezielle Maßnahmen für Ältere, um das Leben in der Stadt für sie angenehmer zu machen?

Wenn eine Stadt sich grundsätzlich stärker am Menschen orientiert, wird sie auch besser für ältere Menschen sein, weil diese sich dort besser und sicherer bewegen können. Man braucht Plätze, die gut vor Wind geschützt sind, wo es viele Möglichkeiten zum Sitzen und Ausruhen gibt, mit kleinteiliger Bebauung. Das bringt allen etwas.

Die schönen, attraktiven, lebendigen Stadtteile sind auch jene, die am meisten von Gentrifizierung betroffen sind. Ärmere Bewohner ziehen also fort, wohlhabendere kommen. Wie kriegen wir es hin, dass nicht nur die Besserverdienenden etwas von intelligenter Stadtplanung haben?

Was man auf jeden Fall nicht machen sollte: aufhören, bessere und menschenwürdigere Stadtplanung umzusetzen. Wenn man nichts verbessert, weil man Angst vor Gentrifizierung oder vor den Besserverdienenden hat, begibt man sich in eine Abwärts-spirale, und das ist für alle schlecht. Wir sollten Stadtteile verbessern und aufwerten. Aber wir sollten auch den Effekten der Gentrifizierung entgegenwirken.

Was kann man dagegen unternehmen?

Da gibt es eine ganze Reihe von Möglichkeiten. In neu gebauten Vierteln könnte man zum Beispiel vorschreiben, dass 20 oder 30 Prozent der Wohnungen günstige Mieten haben müssen. Man kann auch gezielt Bauprojekte in Aufwertungsgebieten an öffentliche Genossenschaften vergeben.

Gibt es denn gelungene Beispiele für so eine soziale Durchmischung?

Ich halte viel von den Anstrengungen mancher Städte, in allen Teilen der Stadt das Wohnen zu erschwinglichen Preisen zu ermöglichen. Sinnvoll finde ich auch, was einige australische Städte machen: Diese bauen in Gegenden mit Sozialwohnungen gezielt kleine Häuser für Familien. Solch eine Diversität scheint sich sehr positiv auf die Viertel auszuwirken. Städte in Australien sind ohnehin sehr fortschrittlich, was moderne Stadtplanung betrifft. Die sind allerdings auch finanziell gut ausgestattet.

Das ist ja längst nicht überall so. Oft schwimmen Städte nicht gerade in Geld.

In den USA zum Beispiel sind die Städte selbst oft mehr oder weniger mittellos. An die Stelle der öffentlichen Hand treten dann meist gemeinnützige Stiftungen, die etwas verbessern wollen. Und die oft eine sehr gute Arbeit leisten.

Es gibt aber auch Städte, die privaten Investoren das Feld überlassen...

Es ist extrem wichtig, dass es eine starke Stadtverwaltung gibt, die genau weiß, wo sie hinwill und privaten Investoren klare Vorgaben macht, was geht und was nicht geht, wo Unterstützung erwünscht ist und in welchem Rahmen. Wenn wir Städte komplett dem freien Markt überlassen, würden sie sich ziemlich schnell in riesige Shopping-Malls verwandeln.

Wie viel sollte man in einer Stadt grundsätzlich dem Markt überlassen, wo muss die öffentliche Hand eingreifen?

Ich habe ein tiefes Misstrauen dem Markt gegenüber. Wenn wir alles dem freien Markt überlassen, werden meist rückwärtsge-gewandte Dinge herauskommen. Wer ein kommerzielles Projekt baut, schaut meist, was in der Vergangenheit gemacht wurde, um dann das Gleiche zu machen. Es gibt nur sehr wenige Bau-träger, die Experimente wagen oder etwas Neues ausprobieren. Diese Unternehmen wollen immer auf Nummer sicher gehen. Wir brauchen aber neue Ideen, die unsere Städte lebenswerter machen. Und nicht die alten, mit denen wir sie lebensfeindlich gemacht haben. ←



JAN GEHL

Jan Gehl ist Architekt, Stadtplaner und emeritierter Professor der Königlichen Dänischen Kunstakademie. Mit seiner Firma berät er Städte weltweit, um diese sicherer, gesünder und nachhaltiger zu machen.

Der totale Müll



Die Mafia hat Neapel zur Abfallmetropole gemacht. Salvatore Frezza kämpft mit einem Besen jeden Tag gegen den Dreck in seiner Stadt

Von Barbara Bachmann

→ Sein Arbeitsgerät ist ein Besen, seine Arbeitskleidung ein schwarzes Werbe-Shirt des italienischen Telekommunikationsunternehmens Wind und eine Hose des Müllentsorgungsunternehmens Asia. Aber Salvatore Frezza, 44, arbeitet nicht für den offiziellen Dienst, die Hose hat er aus zweiter Hand bekommen. Er ist der private Müllmann von 76 Markthändlern, die sich selbst um die Müllbeseitigung kümmern müssen, weil es ihre Stadt nicht mehr tut. „Die Müllkrise ist in Neapel kein Notstand mehr, sie ist ein Normalzustand“, schreibt der italienische Schriftsteller Roberto Saviano, der mit Büchern über die Mafia bekannt geworden ist.

Gemeinsam mit korrupten Politikern verhindere die eine funktionierende Entsorgung, um sie selbst zu überhöhten Preisen zu übernehmen. Überall in der Metropolregion mit über vier Millionen Einwohnern wird Müll verscharrt, oft vermischt mit giftigen Industrie-

In Neapel (ca. eine Million Einwohner) wurde 1830 die wahrscheinlich älteste noch existierende Pizzeria eröffnet. Seinen Ursprung hat der Name der Stadt in der Zeit der Gründung durch die Griechen. Im Altgriechischen bedeutet „néa polis“ neue Stadt.

abfällen. Im Norden Neapels lodern unablässig die Feuer, hier ist die Krebsrate alarmierend hoch.

Kann der Müll mal wieder nicht abgeladen werden, weil die Müllkippen der Umgebung gerichtlich gesperrt wurden – aus Platzmangel und wegen Umweltproblemen –, bleibt er auf der Straße liegen, manchmal wochenlang. Und dann, von einem Tag auf den anderen, ist er plötzlich doch weg.

13.15 Uhr nahe des Bahnhofs: Der Markt von Porta Nolana schließt. Die Gegend wird geprägt von armen Menschen, es gibt hier viele Obdachlose und Menschen, die illegal eingewandert sind. Zwischen Ständen mit Schuhen, Lederwaren und Sommerkleidern feigt Salvatore Frezza – breite Schultern, sonnenverbrannte Haut, Schweiß in den Nackenfalten – in einen Karton, was vom Tag übrig blieb. Die Bierflaschen und Plastiktüten wirft er in die nächstgelegene Mülltonne. „Grazie“ steht darauf, „Danke“.

Eigentlich ist er lediglich für die Sauberkeit des Platzes zuständig, aber manchmal kehrt er auch durch die Gassen rundherum. Er kann den Dreck einfach nur schwer ertragen, deswegen hat er ihm den Kampf angesagt. Frezza arbeitet sieben Tage die Woche, 365 Tage im Jahr – egal ob es hagelt oder regnet; egal ob es 38 Grad sind oder eiskalt ist. Selbst wenn er Fieber hat, schwingt er den Besen. Seinen Lohn zahlen ihm die Marktbetreiber schwarz aus, sie stecken ihm wöchentlich ein paar Münzen und Scheine zu, auf 1.200 bis 1.300 Euro kommt er so im Monat. Macht er eine Pause, schreit schon eine Marktverkäuferin, nicht ohne ihm nachher zuzuwinkern: „Salvatore, wir bezahlen dich nicht fürs Nichtstun!“

Salvatore Frezza ist in Neapel aufgewachsen, immer hat er hier gelebt. Es tut ihm weh, dass seine Heimatstadt, die früher mitten in einem blühenden Anbaugebiet von Orangen und Zitronen lag, nun als Müllhauptstadt Europas bekannt ist. Selbstironisch verkaufen die Neapolitaner Postkarten mit Müllbergen drauf – und gleichzeitig fühlen sie sich als Bürger zweiter Klasse, vom Staat allein gelassen mit ihren Problemen.

Die illegalen Geschäfte, die in seinem Neapel mit dem Müll gemacht werden, sind für Frezza kaum nachvollziehbar, so dicht ist das Geflecht aus Geben und Nehmen. Dem stolzen Müllmann kommt es heute darauf an, dass zumindest er hart arbeitet, denn das war nicht immer so. Früher betrog auch er die Menschen, verkaufte ihnen Fotokameras, die nicht funktionierten. Dann fand er, wie er bekennt, zu Gott und zu seiner Ehefrau Antonietta, mit der er zwei Kinder hat. Eine Zeit lang war er arbeitslos. Nun ist er seit vier Jahren von Beruf Müllmann. Er sagt, die Verantwortung sei enorm – und dass ihn der Gestank des Mülls schon lange nicht mehr störe. ←

So viel ist sicher

Noch Anfang der 1990er-Jahre war New York eine Hochburg der Kriminalität. Straßenraub, Drogendelikte, Einbrüche – in vielen Kategorien war die Stadt an der Spitze der Statistik. Noch 1990 gab es über 2.200 Morde im Jahr. Mittlerweile ist New York eine der sichersten Städte der USA. Im vergangenen Jahr gab es so wenig Morde wie noch nie seit dem Beginn der Aufzeichnungen im Jahr 1963: 328 bei rund 8,4 Millionen Einwohnern (in Berlin waren es 131 Fälle von Mord und Totschlag). Als Grund dafür gelten die Maßnahmen des früheren Bürgermeisters Rudolph Giuliani auf Grundlage der „Broken Windows“-Theorie. Selbst kleinste Delikte wurden gnadenlos verfolgt, schon ein zerbrochenes Fenster galt als Zeichen nicht tolerierbarer Verwahrlosung. Diese „Null-Toleranz“-Politik begünstigte den Rückgang der Straftaten. Kritiker bemängeln, dass durch das harte Durchgreifen Minderheiten diskriminiert würden – etwa durch willkürliche Verhaftungen oder durch die Vertreibung von Obdachlosen. Tatsächlich führten Fälle wie der des Afroamerikaners Eric Garner zu Protesten: Der asthmakranke 43-Jährige wurde im vergangenen Jahr bei seiner Festnahme getötet.

Erst verkaufte die Stadt Hamburg ein Altbauviertel an einen Investor – dann kaufte sie es nach Protesten von Bürgern zurück, die nun selbst bestimmen wollen, wie das Quartier in Zukunft aussehen und wer dort wohnen soll. Ganz einfach ist das nicht. Ein Bericht aus der Kampfzone

Von Stefan Kesselhut

→ Im Zentrum Hamburgs gibt es etwas, das es eigentlich nicht geben dürfte. Etwas, das völlig unwahrscheinlich ist in einer Stadt, in der nur jedes zehnte Gebäude älter als hundert Jahre ist und wo regelmäßig Altbauten abgerissen werden. Es ist kenntlich gemacht durch ein rotes Schild mit der Aufschrift „Komm in die Gänge“. Sein Name: Gängeviertel.

Das Gängeviertel besteht aus gut einem Dutzend Häusern in der Hamburger Neustadt. In dieser vor dem Zweiten Weltkrieg dicht bebauten Gegend lebten ursprünglich vor allem Arbeiter und Handwerker. Heute stehen direkt neben den Häusern des Gängeviertels moderne Bürobauten. In der Nähe sitzen Google und der Axel-Springer-Verlag. Immer wieder gab es Pläne, das Altbau-Ensemble zu sanieren. Passiert ist jedoch jahrzehntelang fast nichts: Anfang 2000 begannen die Gebäude zu verfallen, Dächer gingen kaputt, Wände bröckelten, später musste man sogar in manchen Häusern ganze Stockwerke sperren, weil die Sicherheit der Bewohner nicht mehr garantiert werden konnte. Irgendetwas musste also geschehen.

Und dann geschah auch etwas: 2008 verkaufte die Stadt Hamburg das Gros des Gängeviertels an den niederländischen Investor Hanzevast. Der hatte große Pläne, in denen die alten Häuser jedoch nur eine kleine Rolle spielten. Bis auf einige Fassaden wollte Hanzevast den größten Teil des Gängeviertels abreißen und durch Neubauten aus Glas und Stahl ersetzen.

Nicht allen gefiel das: Im August 2009 besetzten rund 200 Künstler und Aktivisten die Häuser und gründeten einen Verein, um das Gängeviertel zu retten. Sie wollten die Politiker im Rathaus dazu bewegen, die Häuser zu erhalten, zu sanieren, günstige Mieten für Wohnungen und Ateliers zu ermöglichen sowie Kultur zu fördern. Prominente wie der Regisseur Fatih Akin, die Band Fettes Brot und der Maler Daniel Richter unterstützten das Projekt. Mit Erfolg: Die Stadt kaufte das Gelände vom Investor zurück und schloss 2011 mit dem Verein und der inzwischen gegründeten Gängeviertel-Genossenschaft eine Vereinbarung, die als Grundlage dient, um das Quartier gemeinsam zu entwickeln und die Altbauten zu erhalten.

So wurde das Gängeviertel weit über die Grenzen Hamburgs hinaus zu einem Symbol für Mitbestimmung im Städtebau. In anderen deutschen Städten gibt es mittlerweile ähnliche Initiativen. In Berlin etwa die Genossenschaft Holzmarkt, gegründet von den Machern der Clubs „Bar 25“ und „Kater Holzig“, die zurzeit eine Brachfläche am Spreeufer entwickeln, auf der ursprünglich ein Bürogebäudekomplex gebaut werden sollte. Nun sollen dort u.a. Studentenwohnungen und ein Künstlerdorf entstehen.

Seit 2013 saniert nun das private Unternehmen „steg“ im Auftrag der Stadt Hamburg die ersten Häuser im Gängeviertel für insgesamt gut 20 Millionen Euro aus öffentlichen Mitteln. Vor Kurzem sind die ersten Mieter in die sanierten Häuser eingezogen – zu Mietpreisen, die weit unter dem Hamburger Schnitt liegen. Ist also alles gut? Eher nicht.

„Eine Frechheit, wie die Stadt mit uns umgeht.“

„Das ist nicht fair.“

„Wir wollen wissen, wie es jetzt weitergeht.“

Die Zukunft ist nicht gesichert.“

Das sagt Christine Ebeling, Kunstschmiedin, Bildhauerin und so etwas wie die Stimme des Gängeviertels. Ebeling sitzt mit ihrem Laptop in einem der noch unsanierten Gebäude, in dem eine Galerie untergebracht ist. Sie ist eine Frau der ersten Stunde der Bewegung und in diesen Tagen auf die Stadt Hamburg schlecht zu sprechen. Lange war nicht klar, wie die Genossenschaft nach der Sanierung die Gebäude selbst verwalten

Früher gab es mehrere Gängeviertel. Sie wurden so genannt, weil die Gassen zwischen den Häusern sehr eng waren. Die meisten wurden um 1960 abgerissen



Alte Häuser werden durch Graffiti erst schön: Nicht jeder teilt diese Auffassung. Die gesprühten Bilder verweisen oft auf Leerstände oder sanierungsbedürftige Bauten, wie hier im Gängeviertel



soll. Inzwischen ist ein Generalmiet- und Verwaltungsvertrag ausgehandelt worden, der die wichtigsten Ziele beinhaltet: Vor allem die Frage der Selbstverwaltung ist für die Aktivisten im Gängeviertel entscheidend. Sie wollen mitbestimmen, wer in die Wohnungen im Gängeviertel einzieht. Sie möchten sicherstellen, dass in die für Gastronomie, Handel und Kultur vorgesehenen Teile des Geländes niemand kommt, der die Ziele des Gängeviertels nicht teilt. Sie wollen einen Raum im Stadtzentrum schaffen, der nicht vom Streben nach Profit bestimmt ist.

Doch wie das wirklich umgesetzt werden kann, ist momentan nicht klar. Kauft die Genossenschaft die Gebäude? Schließt sie einen Mietvertrag über viele Jahrzehnte mit der Stadt? Offenbar ist es deutlich einfacher, ein Stadtviertel vor dem Abriss zu retten, als es dauerhaft zu entwickeln. Im Gängeviertel hat sich anstelle der Euphorie der Anfangszeit Ernüchterung breitgemacht.

Auch mit der bisherigen Sanierung sind die Aktivisten unzufrieden. Viel zu wenig von der über hundertjährigen Baugeschichte der Häuser sei nach der Sanierung der ersten Gebäude noch übrig, kritisiert Ebeling. Zu oft hätte man sich für Standardlösungen entschieden, statt sich individuell etwas einfallen zu lassen. Es geht dabei um Details wie entfernte Altbautüren und neue Rigipswände.

Von der Stadt will auch auf mehrmalige Anfragen hin niemand über das Gängeviertel sprechen. Dafür redet Hans-Joachim Rösner, Geschäftsführer der steg, jener Firma, die die Stadt Hamburg beauftragt hat, das Gängeviertel gemeinsam mit den Aktivisten zu entwickeln. „Es geht hier um öffentliches Geld. Die Stadt saniert das Gängeviertel auf eigene Kosten und muss sich an die Regeln halten, die für solche Projekte gelten“, erklärt Rösner. Man könne nicht immer die schönste, aufwendigste und teuerste Lösung wählen.

Und noch etwas störe ihn: dass er mit den Aktivisten aus dem Gängeviertel nie auf eine vertrauensvolle Arbeitsebene gekommen sei, obwohl sie nun schon seit Jahren an einem gemeinsamen Projekt arbeiten. Die Vertreter des Viertels fühlten sich bevormundet und vor vollendete Tatsachen gestellt, einige vertrauten ihm aber auch aus Prinzip nicht, sagt Rösner. Einmal sei er bei einer Sitzung sogar des Raumes verwiesen

Anscheinend ist es einfacher, ein Viertel vor dem Abriss zu retten, als es dauerhaft zu entwickeln

worden. Natürlich werde man weiter zusammenarbeiten. Doch auch hier: Ernüchterung statt Euphorie.

Am Beispiel des Gängeviertels offenbart sich die Konfliktlinie, wenn es um Mitbestimmung in der Stadtentwicklung geht: Jeder hat andere Prioritäten und Vorstellungen, wie so ein Projekt zu stemmen ist. Wie dieser Konflikt ausgeht und ob am Ende alle zufrieden oder enttäuscht sind, lässt sich heute noch nicht sagen. Vielleicht ist es manchmal besser, auch die finanzielle Verantwortung für ein Projekt gleich selbst zu übernehmen, statt ständig darauf zu warten, dass alle Partner sich genau so verhalten, wie man es gern hätte. Zumindest sieht das der Architekt Joachim Reinig so, der seit einigen Jahren die Sanierung eines Gebäudeensembles für Künstler betreibt. „Bisher war ja die Lösung: ‚Wir haben die Häuser gerettet, jetzt soll die Stadt zahlen.‘ Aber vielleicht ist es viel sinnvoller, sich auf eigene Kräfte zu stützen und die Häuser so schnell wie möglich zu kaufen“, meint Reinig. So hätten die Aktivisten mehr Verantwortung, aber auch mehr Freiraum für eigene Entscheidungen. Diese müssten zudem einige ihrer idealistischen Positionen überdenken, sollten versuchen, mit ihrer Arbeit im Viertel auch Geld zu erwirtschaften, fordert Reinig.

Klar ist: Um einen Kaufplan umzusetzen, bräuchten Christine Ebeling und ihre Mitstreiter viel Geld und viel öffentliche Unterstützung – wahrscheinlich noch viel mehr als bei der Rettung der Häuser vor sechs Jahren.

Trotz aller Schwierigkeiten: Die Gängeviertel-Aktivisten wollen weitermachen. Dass die ganze Sache noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird, ahnt auch Ebeling. „Das hier ist ein Lebensprojekt“, sagt sie, während sie den Blick schon wieder auf ihren Laptop richtet. Denn es warten noch unendlich viele Dinge, die zu organisieren, zu verhandeln, zu erledigen sind. Angekommen ist das Gängeviertel noch lange nicht. ←

Arme Stadt, reiche Stadt

Das Geld der Kommunen kommt aus den unterschiedlichsten Quellen:
 U.a. sind es Steuereinnahmen durch ansässige Firmen und Bürger.
 Wir haben mal in zwei Städten Kassensturz gemacht

	Hamburg	Leipzig
Einwohner	ca. 1,8 Mio.	ca. 550.000
Milliardäre	18	0
Einkommens- millionäre	677	17
Steuer- einnahmen	9,567 Mrd. €	512 Mio. €
daron Gewerbesteuer	1,996 Mrd. €	250 Mio. €
daron Lohn- und Einkommenssteuer	3,962 Mrd. €	132 Mio. €
Geld aus Finanz- ausgleich der Länder und Kommunen	20 Mio. €	468 Mio. €
Arbeitslosenquote	7,6 %	9,5 %
Anteil Hartz-IV- Empfänger an der Bevölkerung	10,5 %	13,7 %
Schuldenstand je Einwohner	16.148 €	1.213 €

Das Leben und der Tod



Noch zur Fußball-Weltmeisterschaft 2014 galten die Probleme in vielen Favelas von Rio de Janeiro offiziell als weitgehend gelöst, mittlerweile ist die Gewalt gestiegen. Renata Trajano bekämpft ihre Angst, indem sie öffentlich macht, was sie sieht

Von Annett Heide

→ Seit einigen Tagen geht Renata Trajano nicht mehr aus dem Haus. Sie hat Angst, von einer Kugel getötet zu werden. Sie steht auf dem Dach ihres kleinen Ziegelhauses und zeigt nach unten in die engen Gassen, wo man Polizisten mit Maschinengewehren im Anschlag sieht. In der Ferne hallen Schüsse.

Renata ist 36 Jahre alt und lebt im Complexo do Alemão, einer der größten und gefährlichsten Favelas in Rio, wo die berüchtigte Verbrecherorganisation Comando Vermelho zu Hause ist. Wenn man vom Flughafen kommt, erblickt man auf der rechten Seite ein Hüttenmeer, das sich über etliche Hügel bis ins Hinterland ausbreitet, über einem Teil davon schwebt eine Gondel. 200.000 Menschen sollen hier leben, mindestens. Renata zeigt nach rechts auf einen Hügel. „Das ist

In Rio de Janeiro (über 6 Mio. Einwohner) fand das bestbesuchte Fußballspiel aller Zeiten statt: 173.900 Zuschauer sahen das WM-Finale 1950 im Maracanã-Stadion. Jedes Jahr soll fast eine Million Besucher zum Karneval in die Stadt kommen. Es gibt mehr als 50 Kilometer Strand und 270 verschiedene Kletterrouten auf den Zuckerhut und die beiden Nachbargipfel.

das Territorium des Drogenkartells ADA. Und hier links kontrolliert das Comando Vermelho. In der Mitte befindet sich das Lager der Polizei. Seit einer Woche feuert jeder auf jeden.“

Ihr gesamtes Leben hat Renata in Favelas gewohnt, wo das Leben und der Tod so eng beieinander liegen wie die Hütten, in denen die Menschen hausen. Erst im April verblutete neben ihr der zehn Jahre alte Eduardo, ein Nachbarskind. Er trug nichts als eine Badehose, in seinem Kopf steckten drei Kugeln. Erstmals hat die Polizei eingeräumt, dass ein unbewaffnetes Opfer von einem Polizisten getötet wurde und Untersuchungen aufgenommen.

Sieben Jahre ist es her, dass die Stadt Rio de Janeiro beschloss, die Drogendealer aus den Favelas zu vertreiben. 2010 stürmten bis zu 2.600 Polizisten und Soldaten den Complexo do Alemão. Viele Dealer kamen ins Gefängnis, andere tauchten unter. In den Straßen patrouillieren seitdem die Polizisten einer Sondereinheit, die eigens zur Bekämpfung der Drogenbanden gebildet wurde. Kurz vor der Fußball-Weltmeisterschaft im vergangenen Jahr verkündete die Stadt, die Favelas seien „befriedet“. Doch ist ein Viertel befriedet, wenn es von Polizisten besetzt ist?

Renatas Mutter war früher Hausmädchen, ihren Vater hat sie nie kennengelernt. Die Familie hatte keine Krankenversicherung, zur Schule gingen die Kinder nicht oft. Von ehemals acht Geschwistern leben nur noch fünf. Eine Schwester starb an einer Hirnblutung, ein Bruder ertrank am Strand von Ipanema, ein anderer Bruder wurde 1994 bei einer Razzia umgebracht. Angst war für Renata alltäglich, bis sie sich entschied zu kämpfen. Seit eineinhalb Jahren gehört sie Papo Reto („Klartext“) an, einem Kollektiv aus Bürgerjournalisten. Die etwa 100 Aktivisten fotografieren Tatorte, filmen Polizeieinsätze, schreiben darüber und veröffentlichen alles im Internet. Sie berichten von den Gefechten zwischen den Dealern, weil sich keine Journalisten mehr in die Favela trauen. Unterstützt wird Papo Reto von Witness, einer Nichtregierungsorganisation, die 1992 unter anderem vom britischen Musiker Peter Gabriel gegründet wurde. Sie bezahlt Smartphones, Kameras, Computer. Nun hat Witness Papo Reto nach New York eingeladen. Zum ersten Mal in ihrem Leben wird Renata dann Rio verlassen. „Ich werde in New York andere Leute kennenlernen, die für Menschenrechte kämpfen“, sagt sie. „Das gibt mir Kraft zum Weitermachen. Es zeigt, dass es sich lohnt zu kämpfen.“ Denn eines Tages soll ihre Tochter angstfrei durch die Straßen des Complexo do Alemão gehen.

Hier werden die Missstände dokumentiert:
www.facebook.com/ColetivoPapoReto





Studio flat to rent on Sloane Avenue

Gesamtfläche - 25 m²

Schlafzimmer - 1

Badezimmer - 1

Monatliche Miete - 2.214 €

Zieh doch an den Stadtrand: In London werden ganze Viertel an private Immobilieninvestoren verkauft. Wo einst billige Wohnungen standen, entstehen reihenweise Luxusapartments. So ist aus einer Stadt für alle eine Bankenmetropole für wenige geworden

Von Annette Kammerer

→ „Das ist absolut inakzeptabel“, sagt Alex Rhys-Taylor bestimmt, „das ist unser Zuhause und keine Ware.“ Wenn der junge Akademiker aus dem Fenster blickt, sieht er im Hinterhof seine Nachbarn – vor allem Frauen, die Wäsche aufhängen und deren Kinder herumtoben. Dahinter ragen über 200 Meter hohe Türme aus Glas und Stahl empor, unter anderem die gläserne Front eines Wolkenkratzers, den die Londoner wegen seiner ovalen Form „The Gherkin“ nennen: die Gurke.

Von der vierstöckigen Wohnhaussiedlung aus rotem Backstein, in der Alex mit seiner Familie seit zehn Jahren wohnt, sind es nur wenige Gehminuten zum Finanzdistrikt der Londoner City, wo die Häuser hoch und die Mieten astronomisch sind – wie auch in anderen Teilen von Inner London. Im vergangenen Jahr wechselte am berühmten Hyde Park ein 1.500-Quadratmeter-Penthouse für die Rekordsumme von etwa 170 Millionen Euro den Besitzer.

Alex hat nicht viel Geld und ist auf eine niedrige Miete angewiesen – wie die jungen Familien oder die Rentner, die in den Sozialwohnungen leben, aus denen die Siedlung zum großen Teil besteht. Viele der Menschen hier haben Wurzeln in der indischen Provinz Bengal. „Als wir hierhergezogen sind, gab es in Spitalfields nur Secondhand-Flohmärkte und billige Basare“, erzählt Alex. Aber das ist schon lange vorbei.

In den vergangenen Jahrzehnten wurden in England massiv Arbeitsplätze in der Industrie abgebaut, stattdessen setzte die Regierung vor allem auf den Finanzsektor. So wurde London neben New York zur weltweit wichtigsten Finanzmetropole und zum Tummelplatz wohlhabender Banker – mit entsprechend überhöhten Immobilienpreisen. Heruntergekommene Gegenden, in denen früher Künstler ihre Ateliers hatten und sich auch Menschen mit kleineren Gehältern eine Wohnung leisten konnten, wurden nach und nach von Besserverdienenden entdeckt – wie Shoreditch oder Hackney, wo schicke Boutiquen und Coffeeshops die alteingesessenen Bewohner an die Ränder der Stadt gedrängt haben. Ein Prozess, den man Gentrifizierung nennt und der in vielen Großstädten zu beobachten ist, aber in kaum einer Metropole so rigoros von der Stadt selbst betrieben wird und das Stadtbild so massiv verändert wie in London.

Vor gut einem Jahr lag schließlich in Alex' Briefkasten eine Nachricht der Wohnungsgesellschaft. Seine Siedlung soll abgerissen und durch einen Hochhauskomplex ersetzt werden. „Es scheint, als säßen wir inzwischen auf dem wahrscheinlich wertvollsten Land, das unser Bezirk besitzt“, sagt der junge Familienvater, der an der University of London urbane Soziologie lehrt.

Tatsächlich ist der Verkauf öffentlicher Ländereien und Immobilien nicht nur in England ein beliebtes Mittel, um die Kassen der Rathäuser zu füllen, die durch Steuersenkungen oder Wirtschaftskrisen häufig recht leer sind. Auch in deutschen Städten wurden etliche städtische Gebäude und Grundstücke privatisiert, sodass bezahlbarer Wohnraum oft schwer zu finden ist. Allerdings sind die Summen, um die es in London geht, ungleich höher, und es ist nur allzu verlockend für die Stadt, immer neue Bauplätze zu finden, für die Investoren viele Millionen hinlegen. Oft lässt sich Boris Johnson, Londons strubbeliger Bürgermeister, mit gewinnendem Lächeln als Herr der Glitzermetropole feiern. Erst im vergangenen Jahr eröffnete ein 160-Meter-Büroturm, der wegen seiner Plumpheit von den Londonern spöttisch „Walkie-Talkie“ genannt wird und dessen gläserne, konkave Fassade die Sonne dermaßen bündelt, dass auf dem Bürgersteig gegenüber die Plastikstühle schmolzen.

Dabei hat der soziale Wohnungsbau in Englands Hauptstadt eine große Tradition. Als die Trümmer der im Zweiten Weltkrieg zerbombten Häuser weggeräumt waren, klafften überall Lücken. Die Bezirksverwaltungen – die sogenannten Councils – verstaatlichten sie, um dort bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. Die Menschen konnten die Wohnungen dann sogar – meist als Erbpacht – kaufen. Egal ob im nun reichen Kensington oder im bisher noch recht ärmlichen Tower Hamlets, überall gab es Wohnsiedlungen, die sich in öffentlicher Hand befanden. Doch diese sogenannten Council Estates wurden nach Jahren der Vernachlässigung plötzlich begehrte Objekte – in einer Stadt, deren Einwohnerzahl seit 2000 von ca. 7,2 auf über

Ich muss noch mal schnell nach Notting Hill düsen:
In vielen Gegenden, in denen früher Arbeiter und
Künstler wohnten, gibt es jetzt schicke Boutiquen
und Cafés für die neuen Anwohner



Fotograf Nr. 56, Thema: Stadt



alten Heygate fast nur Sozialwohnungen existierten, sind in den neuen Apartmentblöcken gerade einmal vier Prozent dafür vorgesehen – und selbst die werden versteckt, um die reichere Klientel nicht durch arme Nachbarn zu verschrecken. So gibt es in einem Apartmenthaus mit dem Namen „One Commercial Street“ zwei Eingänge: einen mit Pförtner und mattem Glas an der Vorderseite, einen anderen in einer Seitenstraße – für die Bewohner der billigen Apartments.

Doch es ist nicht nur die Stadt, die mit dem Handel von Immobilien gern verdient. Angesichts der exorbitanten Preise werden auch manche Wohnungsinhaber schwach, die die städtischen Wohnungen einst günstig erwerben konnten. In der Nähe von Covent Garden wurde gerade eine Drei-Zimmer-Wohnung, die 1990 noch 130.000

8,5 Millionen gestiegen ist. Als wäre ganz München in dieser Zeit hinzugezogen. Inzwischen fehlen in der Inselmetropole jährlich über hunderttausend Wohnungen.

Die Antwort darauf heißt seit geraumer Zeit: bauen, bauen, bauen nach dem Konzept der „Regeneration“ (Wiederbelebung). Die Idee dahinter: Der Council verkauft Grundstücke und Gebäude an private, multinationale Baukonzerne. Diese helfen im Gegenzug, Schulen und öffentliche Parks zu sanieren, oder sie verpflichten sich, eine bestimmte Anzahl von Sozialwohnungen zu bauen. Im Idealfall profitieren davon alle: Die Stadt bekommt Geld für den Erhalt der Infrastruktur, die alten, häufig baufälligen Häuser werden durch neue ersetzt, in denen auch ärmere Menschen Platz finden. Allerdings sind die wenigen Sozialwohnungen oft nur ein Feigenblatt für das Profitstreben der Unternehmen.

Bereits beim ersten großen Regenerationsprojekt zeigte sich, dass es nicht darum geht, Wohnraum für Londoner zu schaffen: Die Plattenbausiedlung Heygate im Süden Londons umfasste rund 1.200 Wohnungen – in Häusern, die allmählich verfielen. Da der Bezirk kein Geld für die Sanierung hatte, verkaufte er das Objekt um die Jahrtausendwende an das australische Unternehmen Lend Lease. Schon damals protestierten die Anwohner und verweigerten den Auszug. Den Council kostete allein der Kampf um die Räumungen letztlich 60 Millionen Euro: Wohnungen wurden den Anwohnern abgekauft, es folgte deren Umsiedlung. Manche zogen an den Stadtrand oder in andere große Städte wie Manchester. Es gab sogar Fälle, in denen Familien jahrelang in einem Bed and Breakfast lebten. 2011 wurde begonnen, die Häuser der Heygate-Siedlung abzureißen – über zehn Jahre nach dem Beginn der Maßnahme.

Heute werben Plakate an der Baustelle für das Regenerationsprojekt. „Werde Teil davon“ lautet der Werbespruch von Lend Lease. Doch die ehemaligen Bewohner von Heygate sind damit wohl nicht gemeint. Im „Elephant Park“, wie Heygate nach der Fertigstellung heißen wird, kostet eine Ein-Zimmer-Wohnung bis zu eine halbe Million Euro. Und während im

Pfund gekostet hatte, für 1,2 Millionen Pfund verkauft – ein Wertzuwachs von 800 Prozent. Schätzungen gehen davon aus, dass derzeit Land in der Größe von 140 Fußballfeldern in der Millionenmetropole privatisiert wird. Den Wohnungen von rund 170.000 Menschen droht der Abriss.

Allmählich wird die Kritik immer lauter – an einer Stadtregierung, die lieber an eine neue, wohlhabende Klientel aus Saudi-Arabien oder Russland als an die alteingesessene Bevölkerung denkt, die ganze Viertel an Bauunternehmen verhöckert und die Milieumischung zugunsten einer Monokultur von Neureichen aufgibt. Dabei sind es längst nicht nur die Armen, die auf die Straße gehen, sondern auch die bürgerliche Mitte – Menschen, die im Jahr über 100.000 Euro verdienen und zuweilen dennoch in kleinen Apartments mit wenig Licht wohnen müssen.

An einem sonnigen Samstag macht Alex, mit Megafon und Warnweste ausgestattet, eine Führung durch sein Viertel und zeigt, wie es sich verändert hat. „Der Wohnblock eines Jungen in meiner Klasse sollte regeneriert werden, und Mutter, Sohn und Tochter mussten in ein Bed and Breakfast ziehen“, berichtet eine Lehrerin. Andere erzählen sich, dass auf der Warteliste für Sozialwohnungen im Bezirk mittlerweile über 20.000 Namen stünden. Doch man spricht auch

über Beispiele für eine gelungene Wiederbelebung alter Wohnviertel – so wie in der ehemaligen Arbeitersiedlung Woodberry Down im Nordosten Londons. Dort setzt das Bauunternehmen Berkeley Homes bis 2031 insgesamt 5.500 Wohnungen an die Stelle von alten bezirkseigenen Plattenbauten, 1.088 davon Sozialwohnungen, 1.177 zumindest erschwinglicher Wohnraum.

Obwohl es dort keine „Armentüren“ geben wird, werden wohl nicht viele Kontakte zwischen den ärmeren Londonern und ihren reichen Nachbarn entstehen. Mehr als die Hälfte der Ein- bis Drei-Zimmer-Apartments wurden nämlich als Investitionsobjekte an Kunden im Ausland verkauft. Und etliche davon sind, wenn überhaupt, nur für ein paar Wochenenden im Jahr in London. ←

Manche Häuser haben zwei Eingänge. Einen für die wohlhabenden Bewohner und einen an der Seite für die ärmeren

In der Wohnmaschine

Über Jahrhunderte machten sich Architekten Gedanken, wie man möglichst viele Menschen auf engem Raum unterbringt. Eine Zeitreise

Von Jan Ludwig



→ Der Besucher aus Frankreich war einiges an Elend gewohnt. Er hatte Sklavenarbeiter in den USA gesehen, entrechtete Ureinwohner, furchterliche Gefängnisse. Doch als der Historiker und Politikwissenschaftler Alexis de Tocqueville 1835 durch die Straßen von Manchester wanderte, glaubte er sich in einem entsetzlichen Slum: „Unter diesen elenden Behausungen befindet sich eine Reihe von Kellern“, schrieb er in sein Reisetagebuch, „zu denen ein halb unterirdischer Gang hinführt. In jedem dieser feuchten und abstoßenden Räume sind zwölf bis fünfzehn menschliche Wesen wahllos zusammengestopft.“ Als eine Art „letztes Asyl, das der Mensch zwischen Elend und Tod bewohnen kann“, bezeichnete er die Behausungen der Arbeiter.

Wie könnte man ihnen ein menschenwürdiges Leben ermöglichen? Wo sollten all

diese Leute hin, die die Industrialisierung in die Städte gespült hatte? Die sogenannte „soziale Wohnungsfrage“, die auch Denker wie Tocqueville umtrieb, war die architektonische und politische Millionenfrage der Zeit. Doch es sollte noch fast einhundert Jahre dauern, bis sie in einigen Regionen gelöst wurde.

Im Jahr 1835, als Tocqueville seine Beobachtungen notierte, galt Manchester als Zentrum des globalen Fortschritts. Webstühle, Hochöfen und Kokereien produzierten Tonne um Tonne, ihre Schloten verdunkelten mit ihrem Qualm den Himmel. Das Zeitalter der dampfbetriebenen Eisenbahn war gerade angebrochen.

Doch vom neuen Reichtum profitierten nur wenige. Fabrikarbeiter wurden in dieser Phase der Industrialisierung behandelt, als wären sie Rohstoffe wie Kohle und Erz. Die engen Wohnungen waren nichts anderes als Lagerhallen, in denen Arbeiter vorrätig gehalten wurden. Durch ihre

Arbeit in den Bergwerken starben sie an Staublunge, erkrankten an Knochenerweichung, weil ihnen Licht fehlte. Und doch zog es viele Menschen in die Ballungsgebiete. Denn auf dem Land gab es oft überhaupt keine Arbeit, und wenn, war sie ähnlich hart wie in den Städten.

So wuchsen die Städte auch in Deutschland gigantisch schnell. Der „Ruhrpott“ war bis 1850 nur ein Pöttchen. Dann wurde er zum Schnellkochtöpf. Dortmund, eine von Kohlevorkommen umgebene Mittelstadt in Westfalen, wuchs von gut 40.000 Einwohnern im



Jahr 1870 auf rund 535.000 im Jahr 1930.

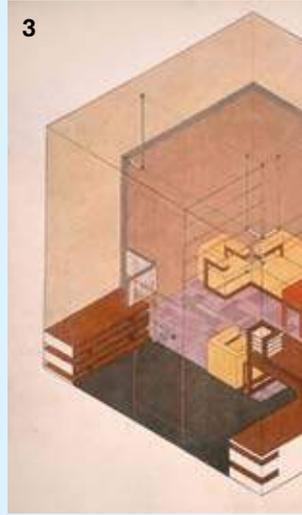
Kein Wunder, dass sich einige Architekten bald als „Sozialingenieure“ oder gar Ärzte sahen, deren Medikamente Luft, Raum und Licht waren. Eine neue Architektur sollte die röchelnden, krumm gewachsenen, blassen Bewohner der Städte kurieren. Nicht immer waren die ersten

Therapievorschlüsse erfolgreich. Anfang der 1870er-Jahre errichtete man in der heutigen Türschmidtstraße in Berlin-Lichtenberg 60 Reihenhäuser für werktätige Menschen – allerdings ohne Wasseranschluss, der war zu teuer. Toilette und Wasserpumpe lagen im Hof. Unter diesen Bedingungen wollten Arbeiter schon damals nicht in einen Neubau ziehen. Die restlichen 140 geplanten Häuser wurden erst gar nicht gebaut.

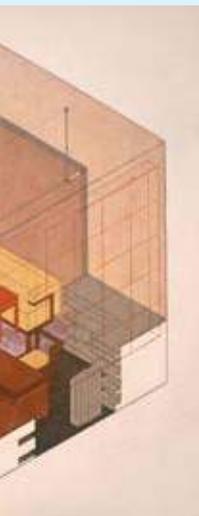
Es dauerte ein paar Jahrzehnte, bis die Rohstoffe günstig und die Ideen ausgereifter waren. 1845 wurden bereits Fertigteile für deutsche Häuser gegossen: Treppen aus Beton. Mehr als sieben Stockwerke baute man trotzdem nur selten in die Höhe – bis der US-Amerikaner Elisha Otis 1852 den absturzsicheren Aufzug erfand.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts entwickelten sich architektonische Strömungen wie das „Bauhaus“ in Weimar. Schnörkellose, lichte Häuser entstanden etwa in Stuttgart und Berlin. 1933 wurde die Bauhaus-Schule in Berlin unter dem Druck der Nationalsozialisten geschlossen. Jüdische Architekten wanderten ins damalige Palästina aus. In Tel Aviv, wo sich die Stadtbevölkerung in den 1930er-Jahren vervielfacht hatte, schufen sie mit 4.000 Gebäuden die größte Bauhaus-Siedlung der Welt.

In den 1920er-Jahren begann der industrielle Bau von Häusern mit Beton. Ironischerweise wollte man die



von der Industrialisierung geschaffenen sozialen Wohnprobleme mit den Mitteln der Industrialisierung selbst bekämpfen: Das immer gleiche Produkt in immer gleicher Qualität herzustellen ist einfach billiger. Bauhaus-Begründer Walter Gropius, Kind einer Familie von Architekten und Vorbild einer ganzen Dynastie, schlug vor, Häuser wie am Fließband zu produzieren. Das hieß: Standardputz statt Stuckdecke, Einheitsbad statt Goldhähne. Die Gropiusstadt in Berlin, Anfang der 1960er-Jahre nach seinen Vorstellungen erbaut, steht noch heute: eine aus grauen Hochhäusern bestehende Siedlung.



Jeanneret-Gris geboren, ist sein Künstlername heute Inbegriff für teils bizarre Ideen. Noch heute streiten Kritiker darüber, ob

Le Corbusier nur faschistisch dachte – ein Antisemit war er ohnehin – oder auch faschistisch baute. Seine Vision einer modernen Siedlung: alle Bereiche städtischen Lebens trennen – einkaufen in der Innenstadt, arbeiten in den Randbezirken, wohnen in der Vorstadt. Le Corbusiers Ideen revolutionierten die Stadtplanung weltweit. Fast ein halbes Jahrhundert lang galt die Vorstadt als idealer Lebensort. Le Corbusiers Medikament hatte jedoch eine starke

Nebenwirkung: die Pendler, Männer und Frauen also, die – allein in einem fünfsitzigen Fahrzeug – 40 Minuten im Stau stehen, um eine Strecke von fünf Kilometern zu schaffen.

Le Corbusier stellte den Nutzen über alles. Dekoration war für ihn eine zu vernachlässigende Kategorie. Das Kloster Sainte-Marie de la Tourette bei Lyon, in den 1950er-Jahren von ihm erbaut,

sieht eher aus wie eine Mischung aus belgischer Waffel und Atombunker denn ein Ort, an dem Mönche leben. Für Paris ersann Le Corbusier 1925 einen Plan, wie man drei Millionen Menschen mitten in der Innenstadt ansiedeln könnte. Das historische Zentrum zwischen Louvre und Pariser Oper wollte er planieren, stattdessen 18 gigantische, regelmäßig angeordnete Riesenhäuser errichten, mit breiten Verkehrsschneisen und Parkplätzen. „Wohnmaschinen“ hieß ein Konzept für die serielle Fertigung von Wohnhäusern.

Der Plan war für Paris auch eher unnötig. Die Stadt war im Zweiten Weltkrieg verschont geblieben von den Bomben der Wehrmacht. Andere Metropolen

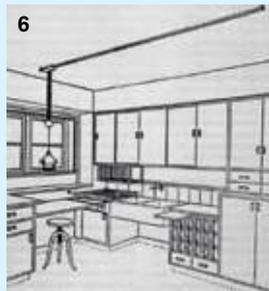
wie Warschau lagen hingegen in Trümmern, in Deutschland hatten die Alliierten die Stadtzentren bombardiert. Niemals zuvor waren deshalb so viele Menschen ohne Wohnung wie nach dem Zweiten Weltkrieg. Wieder herrschte Wohnungsnot.

Auf der östlichen Seite des Eisernen Vorhangs setzte man in den Jahrzehnten nach 1945 auf ein eigenes Mittel, um die herrschende Wohnungsnot zu bekämpfen: den sogenannten Plattenbau. Durch die vorgefertigten Bauteile

konnten ganze Wohnblöcke zügig errichtet werden. Zwischen 32 und 105,5 Quadratmeter gaben die Platten vom späteren Modell WBS 70 her, günstig im Bau und ungeheuer stabil. „Arbeiterschließfächer“ wurden sie zuweilen spöttisch genannt, aber die meisten Menschen zogen

gern ein, weil die Wohnungen im Vergleich zu den unsanierten Altbauten modern und komfortabel waren.

Heute tendieren Stadtplaner und Architekten wieder zu eng bebauten Städten. Dass die nicht so elend aussehen müssen wie einst in Manchester, zeigt das Beispiel Tokio: Rund neun Millionen Menschen leben allein im sehr dicht bevölkerten Stadtkern, nahe beieinander und gut vernetzt. Nur eine Minderheit braucht dort ein Auto. ←



Die später oft geschmähten Plattenbauten ermöglichten nach dem Krieg vielen Menschen ein komfortables Wohnen

Das „Neue Frankfurt“, wie sich eine Gruppe von Architekten nannte, entwarf zwischen 1925 und 1930 Häuser nach funktionellen Gesichtspunkten mit optimaler Raumausnutzung und unter Verwendung von genormten Bauteilen. Sie vermaßen etwa, wie oft man sich in der Küche drehen musste, um einen Kuchen backen zu können. Je ökonomischer die Wohnung, je kürzer der Weg zu Eiern, Butter und Zucker, desto besser. Das Ergebnis: die „Frankfurter Küche“, eine Art ergonomischer Arbeitsplatz, erhältlich in zwei Größenvarianten.

Als vielleicht größter Wohndenker seiner Zeit galt Le Corbusier. 1887 in der Schweiz als Charles-Édouard



[1] **Fliegende Städte, mit denen man vor dem Klimawandel fliehen kann: Utopie von Buckminster Fuller (1960)**

[2] **Leben in der Biosphäre unter einer Kuppel. Entwurf von Frank Lloyd Wright (1932)**

[3] **Idee eines Arbeitsraums von Walter Gropius (um 1920)**

[4] **Auch Walt Disney entwarf eine ideale Stadt (1962-1966)**

[5] **Den Plan Voisin für Paris erdachte Le Corbusier 1925**

[6] **Dreh dich ruhig um: Frankfurter Küche (1962)**

Randderso

Deutschland — Berlin, Suburbia

Inter Nr. 56, Thema: Stadt



cheinung

Deutschland — Berlin, Suburbia

Fotos: Dawin Meckel/Ostkreuz

Gesetz der Masse: Schon oft sind aus Hochhaussiedlungen soziale Brennpunkte geworden. Im Märkischen Viertel in Berlin lief es ein bisschen anders

Von Steffi Unsleber

*→ Du in deinem Einfamilienhaus lachst mich aus
Weil du denkst, du hast alles, was du brauchst
Doch im MV scheint dir die Sonne ausm Arsch
In meinem Block weiß es jeder: Wir sind Stars!*

Das Märkische Viertel liegt ganz im Nordwesten Berlins, dort, wo es bereits Straßen mit Einfamilienhäusern gibt und Berlin plötzlich aussieht wie eine deutsche Kleinstadt. Und dann kommt da doch noch was, sogar etwas ziemlich Großes: eine Ansammlung von Hochhausriesen, so weit man blickt – die meisten aus weiß getünchtem Stahlbeton, manche sind auch bunt angemalt, ein bisschen Farbe kann ja nicht schaden. „Todesarchitektur“ nennt das der Comiczeichner Fil, der im Märkischen Viertel aufgewachsen ist und es in seiner Autobiografie „Pullern im Stehn“ ausgiebig würdigt: als Ort, an dem man zu einem scharfsinnigen, aber durchaus liebevollen Urteil über seine Mitmenschen kommen kann.

Von 1963 bis 1975 wurden dort rund 16.400 Wohnungen gebaut. Die Bäume, die man damals zwischen die Häuser pflanzte, sind längst groß geworden, ihre Wipfel rauschen jetzt im Wind. Die RAF-Terroristen Ulrike Meinhof und Horst Mahler haben sich hier sozial engagiert, bevor sie gewalttätig wurden, der Rapper B-Tight wuchs im MV auf – und Sido, der hier ein Ghetto-Video zum Song „Mein Block“ drehte. Darin geht es fast ausschließlich um Sex und Drogen und darüber, wie geil es ist, in dieser Nachbarschaft zu wohnen. So hat Sido das Viertel, als es schon fast vergessen war, ein wenig berühmt gemacht – und auch ein bisschen berüchtigt.

Die Statistik sieht aber anders aus als in Sidos Kopf: Laut dem Berliner Kriminalitätsatlas 2013 liegt die Verbrechensrate im Märkischen Viertel leicht unter dem Berliner Durchschnitt, es gibt dort etwas mehr Raub und Körperverletzungen als anderswo, dafür weniger Diebstähle, Einbrüche und Drogendelikte.

Als das Märkische Viertel entstand, war die Hoffnung groß, die Hoffnung auf ein schöneres Wohnen, auf ein menschenwürdigeres Leben. Denn dort, wo nun der Beton wuchs, standen zuvor armselig zusammengemauerte Hütten, die nicht mal an die Kanalisation angeschlossen waren. Sie wurden abgerissen und an ihrer Stelle moderne Wohnungen für 40.000 Menschen geschaffen. Die Familien, die ins neue Viertel zogen, kamen nicht nur aus den Hütten, sondern auch aus unsanierten Altbauwohnungen in Kreuzberg oder

Neukölln, die zwar wunderschönen Stuck an der Decke hatten, aber die Toilette draußen auf dem Flur und statt Heizungen alte Öfen. Viele schätzten sich nun glücklich und fühlten sich auch ein bisschen wie Pioniere. Die erste Neubausiedlung Westberlins neben der fast gleichzeitig erbauten Gropiusstadt bewies, dass auch Bürger mit einem kleinen Einkommen komfortabel leben konnten.

Doch die Euphorie hielt nicht lange an. Zu der Zeit, als die 68er-Bewegung, oft Studenten, gegen das Establishment protestierte, stellte man auch schnell die Frage, wie sozial die neue Wohnform tatsächlich sei – und hatte die Antwort ebenso schnell parat: Von „menschenverachtender Architektur“ sprach ein Arzt aus dem Märkischen Viertel im „Spiegel“ bereits 1970. Dazu wurden Fotos aus den Schluchten der weißen Klötze gedruckt: vernachlässigte Kinder, Erwachsene mit Bierflaschen statt Perspektive. „Der lange Jammer“ hieß ein Dokumentarfilm, benannt nach einer Kette aus mehreren zusammenhängenden Hochhäusern, 18 Stockwerke hoch. Das Viertel war noch nicht ganz fertiggestellt, da galt es schon als unbewohnbar. Man erzählte sich, dass die Menschen in ihren Betonschubladen psychisch krank würden und die Kinder dort in die Flure pinkelten, weil sie es nicht bis in ihre Wohnung schafften. Sogar Führungen ins schlimme Viertel gab es, damit sich die Touristen nicht nur an der Mauer gruseln konnten.

*Hier kriege ich alles – Ich muss hier nicht mal weg
Hier hab ich Drogen, Freunde und Sex
Die Bullen können kommen, doch jeder weiß Bescheid
Aber keiner hat was geseh'n, also könnt ihr wieder geh'n*

Märkisches Viertel, 2015: In der „Märkischen Zeile“, einem Einkaufszentrum inmitten der Häuser, sitzen gut frisierte Ehefrauen mit ihren Männern vorm Griechen und trinken zum Mittagessen Ouzo. Wenn sie aufstehen, klopfen sie denen, die noch dort bleiben, auf die Schulter. Viele wohnen seit den Siebzigerjahren hier. Es gibt auch manche, die von außerhalb dazukommen, weil

Im MV gibt es alles: grüne Plätze,
aber auch Betonwüsten, in denen man gut
skaten oder BMX fahren kann



Fotograf Nr. 56, Thema: Stadt



sie es hier so gemütlich finden. Es ist so eine Art Expertenrunde für das „Merkwürdige Viertel“, wie die Jugendlichen den Ort nennen, wobei man immer auch ein wenig den Stolz herausheören kann – darüber, an einem Ort zu wohnen, der den meisten auf den ersten Blick zu grimmig erscheint, zu unwohnlich. Deswegen zitieren sie auch so gern Sido.

„Eine schwangere Frau, Kippe im Mund, rechts der Hund, links der Kinderwagen“, so sei das Bild vom Märkischen Viertel, sagt eine Frau mit kurzen grauen Haaren, die hier zehn Jahre lang in einem Fotogeschäft gearbeitet hat. „Aber hier wohnt auch Intelligenz, hier wohnen Künstler, sogar hochkarätige Manager, das weiß ich.“ Verstoßen deutet sie auf den braun gebrannten Mann ihr gegenüber: „Er hat wahrscheinlich die schönste Wohnung im Viertel: im vierzehnten, fünfzehnten und sechzehnten Stock, über drei Etagen.“ Seit 1978 wohne er da, seine Frau sei Japanerin. Die wolle immer weg, weil es ihr hier zu bunt sei.

„Die Mittelschicht prägt die öffentliche Meinung. Und als urbanes Wohnideal der Mittelschicht gelten seit Ende der 1960er-Jahre innerstädtische Altbauten: Sie stehen für Individualität, Geschichtsbewusstsein“, erklärt die Kulturwissenschaftlerin Christiane Reinecke von der Universität Leipzig, die eine Arbeit über marginalisierte Räume schreibt. Menschen, die in Hochhausiedlungen lebten, müssten sich ständig damit auseinandersetzen, dass die eigene Wohnumgebung bei anderen nicht als ideal gelte. Auch im Märkischen Viertel würden die Eigen- und die Fremdwahrnehmung stark auseinandergehen. Die Menschen, die hier wohnen, täten das allerdings in der Regel gern, versichert sie: „Es gibt ein pragmatisches Sich-Einrichten im Alltag. Das, was einige am Märkischen Viertel kritisieren, das durchgeplante, funktionale Wohnen, schätzen die Bewohner.“

*Mein schöner weißer Plattenbau wird langsam grau
Drauf geschissen! Ich werd auch alt und grau im MV*

Von den 16.916 Wohnungen des Märkischen Viertels gehören 15.043 der Gesobau, einem der städtischen Wohnungsunternehmen. Alle Wohnungen des Märkischen Viertels wurden als Sozialwohnungen errichtet, nach einer gewissen Zeit verfällt

dieser Status. Gegenwärtig sind noch 214 Sozialwohnungen übrig. Allerdings haben sich die städtischen Wohnungsbaugesellschaften in Berlin 2012 dazu verpflichtet, 50 Prozent der Wohnungen innerhalb des S-Bahn-Rings an Menschen mit geringem Einkommen zu vermieten.

Seit 2008 wurden im MV nach und nach alle Wohnungen energetisch modernisiert, es gilt als bisher größtes Sanierungsprojekt Deutschlands. In einer Box mit einer Musterwohnung konnten sich die Bewohner damals informieren. Nachdem das Märkische Viertel 2014 seinen 50. Geburtstag gefeiert hatte, wurde die Box zu einer Art Kulturzentrum, in dem jetzt Nähkurse und Konzerte stattfinden. „Großsiedlungen wirken eigentlich wie Überbleibsel aus der Vergangenheit. Aber sie haben etliche Vorteile“, meint Anna Müller, die dort arbeitet. Gerade älteren Menschen und Familien komme die Funktionalität der Siedlungen entgegen: die Nahversorgung, die Barrierefreiheit, die Infrastruktur. Berlin brauche die urbane Dichte, denn es gebe nicht endlos Platz.

Tatsächlich steigen die Mieten in Berlin weiter, alteingesessene Anwohner müssen ausziehen, damit teure Eigentumswohnungen entstehen können, unter anderem luxussanierte Altbauwohnungen für Kunden aus aller Welt. Dies ist der Preis, den viele dafür zahlen, dass Berlin mittlerweile international das Image einer aufregenden Metropole hat. Daher entdecken zunehmend mehr Menschen, dass man auch woanders wohnen kann als dort, wo alle hinwollen. Und dass es sich sogar in den Hochhäusern von Marzahn oder Gropiusstadt leben lässt. Natürlich auch im „Merkwürdigen Viertel“ – wovon schon manche zuvor überzeugt gewesen waren.

Die Menschen leben inzwischen über mehrere Generationen hier, die Wohndauer liegt bei rund 17 Jahren. Das ist eine ziemlich gute Bilanz, wenn man an die Diskussionen aus den 1970er-Jahren denkt. Dass sich gewisse Gruppen im Viertel konzentrieren – Menschen mit Migrationshintergrund, Rentner und Arbeitslose –, müsse nicht schlimm sein, sagt die Kulturwissenschaftlerin Christiane Reinecke. „Für soziale und ethnische Durchmischung gibt es gute Gründe. Aber es kann auch schön sein, wenn ich mich mit Menschen meiner Community umgebe. Ähnlichkeit kann stabilisieren.“ Sie unterstreicht, das Viertel sei auf die Beine gekommen, als sich die Leute eingelebt hatten und sich über die Jahre ein Wir-Gefühl entwickeln konnte.

Inmitten der weißen Hochhausriesen hängt ein blondes Mädchen kopfüber vom Klettergerüst, ein schwarzer Vogel pickt nach ihr. „Ein seltener Vogel“, sagt ein Junge, dem ein zarter Flaum auf der Oberlippe sprießt. „Er hat keine Angst.“ „Eine Elster“, erwidert das Mädchen. „Sie fliegt nicht weg, weil sie das Märkische Viertel auch mag.“

„Eine Elster“, erwidert das Mädchen. „Sie fliegt nicht weg, weil sie das Märkische Viertel auch mag.“

„Eine Elster“, erwidert das Mädchen. „Sie fliegt nicht weg, weil sie das Märkische Viertel auch mag.“

*Yeah, jetzt könnt ihr euch entscheiden
Wer hat den geilsten Block in Deutschland, Alter?
(Sido: „Mein Block“) ←*

**Altbau schick,
Hochhäuser
trist: Das ist
die gängige
Meinung.
Dabei wohnt
es sich anders
manchmal
besser**

Verewant:

Merseybeat
The BEATLES
GERRY and the PACEMAKERS
The MERSEYBEATS

FRANKIE KNUCKLES WAY
(SINCE 2004)

verlängerte
INSTRUMENTAL
PARTS

CHIC HOUSE
MARSHALL JEFFERSON
JESSE SAUNDERS
RON HARDY
HOTMIX 5

DISCO + RnB

und mixte
Sic mit

Europäische
PRODUKTIONEN



STONE ROSES

MAKING THE RAVE

HAPPY MONDAYS



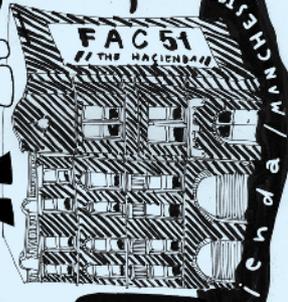
GITAREN
LAUTE



Euphorische
+ pianol

DANCE
RHYTHMEN

HYPNO-
TISCHE



1991

WAREHOUSE
SCHWARTZ HOUSE
1306
MANCHESTER

KRAFTWERK



DV

ABER KASSEL

SPACKEM
DUSSELDOERFERLEKTRO

MUSIC
INDUSTRY
1991

NIKVANA
PEARL
JAM



MAI HISTEAM
Coffee Beans
GENERATION X
SOUNDGARDEN

SEATTLE
M 50
ZORNY
GRUDGE

Kommen und Gehen



Wie Hu Xiaoguang sind Millionen Chinesen vom Land in die großen Städte gezogen, um dort Geld zu verdienen – und irgendwann wieder aufs Land zurückzukehren

Von Xifan Yang

→ Noch drei Jahre, sagt Hu Xiaoguang, noch drei Jahre, dann hat sie die 500.000 Yuan zusammen, umgerechnet 70.000 Euro. Dann kann sie ihrer Familie ein neues Haus kaufen, ihren Sohn auf die Universität schicken, nach Hause zurückkehren, einen kleinen Kiosk eröffnen. „Dann habe ich es geschafft“, sagt Hu, eine kleine Frau mit rundlichem Gesicht und von Arbeit gezeichneten Händen.

38 Jahre ist sie alt, seit sieben Jahren lebt sie auf zehn Quadratmetern in einem dunklen Mietzimmer in einem Hinterhof in Schanghai, mit nur einer Sporttasche voll Kleidung unterm Bett, einer Kochplatte in der Ecke und einem kleinen Fernseher an der Wand. Jeden Morgen um acht Uhr schwingt sie sich auf ihren grünen Elektroroller und fährt ihre feste Route ab: Montag früh muss sie zu Familie Li in das Hochhaus an der Anfu Road, dienstags zu den Brownings in der Loftwohnung neben der U-Bahn-Station und mittwochs zu dem deutschen Pärchen mit dem unaussprechlichen Namen. Hu arbeitet in Schanghai als „Ayi“, was auf Chinesisch wörtlich Tante bedeutet: Sie putzt, bügelt, kauft ein, kocht, wechselt Windeln, füttert Katzen.

Der Name Schanghai bedeutet übersetzt „hinaus aufs Meer“. Die Stadt hat über 15 Millionen Einwohner, mehr als 1.000 Buslinien und den größten Frachthafen der Welt: 35,3 Millionen Container werden dort jährlich umgeschlagen, das sind dreieinhalbmal so viele wie in Hamburg.

Die Ayi ist in China eine Institution, mehr als nur Haushälterin und Nanny, nämlich auch heimliches Familienmitglied und die gute Seele des Hauses. In Schanghai, der reichsten Stadt Chinas, wo die Leute Geld haben, aber keine Zeit, arbeiten Hunderttausende Ayis. Die meisten sind mittleren Alters und kommen wie Hu aus dem Landesinneren, aus entlegenen Dörfern. Sie wuchs in einem Bergkessel in der Provinz Anhui auf, 460 Kilometer westlich von Schanghai – und doch Lichtjahre entfernt. Das Haus der Familie war eine Baracke, zu siebteilten sich die Kinder zwei Betten. Statt Reis gab es bloß getrocknete Süßkartoffeln. Als sie 13 wurde, konnten die Eltern das Schulgeld nicht mehr zahlen, also folgte Hu ihrer drittältesten Schwester in die Provinzhauptstadt, um Fahrräder zu reparieren. Als die Kommunistische Partei die Wirtschaft Stück für Stück liberalisierte, strömten Bauernkinder, angezogen vom Aufschwung, in die Großstadt. Hu arbeitete in Restaurants, Hotels, auf dem Gemüsemarkt, in Friseursalons und auf dem Bau. Dazwischen kehrte sie heim, heiratete und bekam einen Sohn. Damit er einmal ein besseres Leben führen wird als sie, ließ sie ihn und ihren Mann 2008 zurück und zog allein nach Schanghai.

Hu heuerte erst bei einem jungen Designerpärchen aus Hongkong an, später bei Schanghaiern, amerikanischen Managern, deutschen Ingenieuren und italienischen Architekten. Sie lernte Schanghaiersische Schweinerippchen und Spaghetti Bolognese zu kochen, Hemden zu bügeln und Wein zu kühlen. Ihre Kunden nennen sie „Hu Ayi“ und zahlen ihr 30 Yuan pro Stunde, umgerechnet 4,20 Euro. In guten Monaten verdient sie 7.000 Yuan, etwa 1.000 Euro. Das ist kein schlechtes Gehalt: etwa so viel wie ein junger Uni-Absolvent im Durchschnitt und viermal so viel, wie ihr Mann als öffentlicher Angestellter in ihrem Heimatort verdient.

Zwei Drittel des Geldes legt Hu jeden Monat zurück. Sie hat kein Smartphone, sie geht nie ins Restaurant und schneidet sich ihre Haare selbst. Abends schaut sie in ihrem Zimmer fern oder telefoniert mit ihrem Sohn. Acht war er, als sie nach Schanghai ging, heute ist er 15. Hu hat die meisten seiner Geburtstage verpasst, sie kennt weder seine Lehrer noch den Namen seiner Freundin. „Zehn Jahre, das war mein Ziel“, sagt Hu, so lange wird sie in Schanghai bleiben. Wenn sie endlich das Geld hat, die 500.000 Yuan, wird sie ihre Sporttasche packen und nach Anhui zurückkehren. Das Geld wird sie in die Zukunft ihres Sohnes investieren, in das Ingenieurstudium, von dem er träumt. Später, das hofft sie, wird auch er einmal in einem Loft wohnen, Auto fahren, um die Welt reisen und mit teuren Smartphones telefonieren. Vielleicht wird er sich sogar eine eigene Ayi leisten können. ←



Platzverbot



Die Welt — Paris, Mailand

In Städten leben oft auch Menschen ohne ein Dach über dem Kopf. Anstatt ihnen aber ihr hartes Leben angenehmer zu machen, gibt es in manchen Rathäusern und Privatunternehmen die Absicht, die Situation noch zu verschärfen. Flächen, wo sich Menschen zum Schlafen hinlegen könnten, werden mit Metallspitzen oder Steinkegeln versehen, manchmal auch einfach umzäunt. Diese Anti-Obdachlosen-Architektur wie hier in Paris und Mailand soll dafür sorgen, dass die einkaufenden Menschen nicht von Obdachlosen gestört werden. Ganz schön arm.

Ganz cool

hier



Fotos: Dave Jordano und Dawin Meckel (S.34 oben)



Ein Heim für 100 Dollar: Auch jenseits von Downtown ziehen neue Bewohner in die verlassenen Häuser ein und genießen dort ihre gestalterische Freiheit. Und wo einst Tennis gespielt wurde, bauen sich heute BMX-Rad-Fahrer ihre Rampen aus Sperrmüll

Detroit war mal eine reiche, pulsierende Stadt, dann kam der Niedergang der Industrie: Die Menschen zogen weg, aus Wolkenkratzern wurden Ruinen. Aber wie es so ist: Auf einmal ist gerade das Abgefuckte ein Grund für Künstler und Lebenskünstler, wieder dorthin zu ziehen, wo es eben nicht so ist wie überall sonst. Über den Aufstieg und Fall einer Stadt und die Hoffnung, dass die Subkultur sie rettet

Von Felix Denk

→ Eine Schönheit ist er nicht, der Betonskelettbau an der Ecke Hastings und Piquette Ave in Midtown-Detroit. Zumindest nicht auf den ersten Blick. Früher wurden hier die Karosserien für Cadillac gebaut. Aber das ist schon lange her. Seit über 20 Jahren steht das Gebäude leer, wie so viele in der maroden Autostadt, in der kaum noch Autos produziert werden. Die meisten Fenster des sechsgeschossigen Fabrikgebäudes sind herausgebrochen, von den Wänden blättert die Farbe, das Gelände ist gesäumt von kaputten Zäunen. Dimitri Hegemann ist dennoch total geflasht: „Das ist eine magische Ruine. Da bin ich ganz sicher.“

Wenn sich einer mit Ruinen auskennt, dann er. Kurz nachdem vor über 25 Jahren die Mauer gefallen war und Berlin an manchen Ecken nicht viel anders aussah als Detroit heute, eröffnete er einen Club gleich neben dem staubigen Niemandsland des ehemaligen Todesstreifens. Mit dem „Tresor“ explodierte in Berlin nach dem Mauerfall die Techno-Szene. Das wäre nicht möglich gewesen, hätte es nicht Räume gegeben wie den unterirdischen Tresorraum des ehemaligen Wertheim-Kaufhauses mit seinen niedrigen Decken, rostigen Schließfächern und meterdicken Betonmauern. Es wäre aber auch nicht möglich gewesen ohne den krassen Sound, zu dem im Tresor getanzt wurde. Und den lieferten Detroit-Musiker und DJs. Hegemann, heute 61 Jahre alt, ist seither in engem Kontakt mit ihnen und möchte mit ihnen etwas in ihrer maroden, von der Wirtschaftskrise gebeutelten Heimatstadt aufbauen. Von den wilden Nachwendejahren profitiert Berlin ja noch heute. Der Ruf, dass



die Stadt aufregender ist als andere, lockt nicht nur Touristen an, er ist auch ein Motor für die Wirtschaft, weil gerade junge IT-Fachkräfte gern nach Berlin ziehen, um dort zu arbeiten. „Für Berlin war Techno ein Türöffner“, sagt Hegemann. Warum sollte das in Detroit nicht möglich sein?

Es wäre ein beeindruckendes Comeback. Bevor Detroit einer der öden Orte des Spätkapitalismus wurde, war es eine Schlüsselstadt der Moderne. Hier führte Henry Ford 1913 das Fließband ein. Alle drei Minuten ging ein Ford Model T vom Band, ein Auto für jedermann. Mit ihm begann der steile Aufstieg der Stadt. Bald zahlte Ford seinen Arbeitern fünf Dollar Lohn pro Tag, etwa doppelt so viel wie damals üblich. Die „Ford

families“ konnten sich ein Haus mit einer Garage und einem Auto darin leisten. Ein Fabrikarbeiter verdiente mehr als mancher Ingenieur in Deutschland. Bis in die 1960er-Jahre gingen neun von zehn US-amerikanischen Autos in Detroit vom Band. Die Stadt war die Werkbank der Nation, hier wurde fleißig am amerikanischen Traum geschraubt.

Und der war nicht nur Weißen vorbehalten. Schon in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war Detroit auch eine Stadt der Hoffnung für die Schwarzen. Sie war die letzte Station der Underground Railroad, so nannte man die Fluchtroute entfloherer Sklaven aus den Südstaaten, die auf dem Weg in die Freiheit in Kanada waren. Nach dem Zweiten Weltkrieg sorgte dann die boomende Autoindustrie dafür, dass auch Schwarze, die bei der Arbeitssuche oft benachteiligt wurden, Jobs fanden. Es entstand eine schwarze Mittelschicht. Der Soundtrack für diese Jahre waren die Hits des Soullabels Motown. Diana Ross, Stevie Wonder und Marvin Gaye veröffentlichten in Detroit ihre Hits. Und der gerade mal elfjährige Michael Jackson feierte hier sein Debüt.

Doch dem rauschhaft schnellen Aufstieg folgte ein langsamer, qualvoller Fall. Die Probleme begannen in den 1950er-Jahren, als die Automatisierung der Autoproduktion zahlreiche Fließbandjobs überflüssig machte. Zur gleichen Zeit übersiedelten ganze Industriezweige in den Süden der USA, um die mächtigen Gewerkschaften im Norden zu meiden. Neue Highways wurden gebaut, sodass viele Detrouiter in die Vorstädte zogen und zu Pendlern wurden: eine Entwicklung, die





sich 1967 rasant beschleunigte, nachdem es nach einer Razzia in einer Bar ohne Ausschankgenehmigung zu schweren Unruhen gekommen war, bei denen in fünf Tagen 43 Menschen getötet wurden.

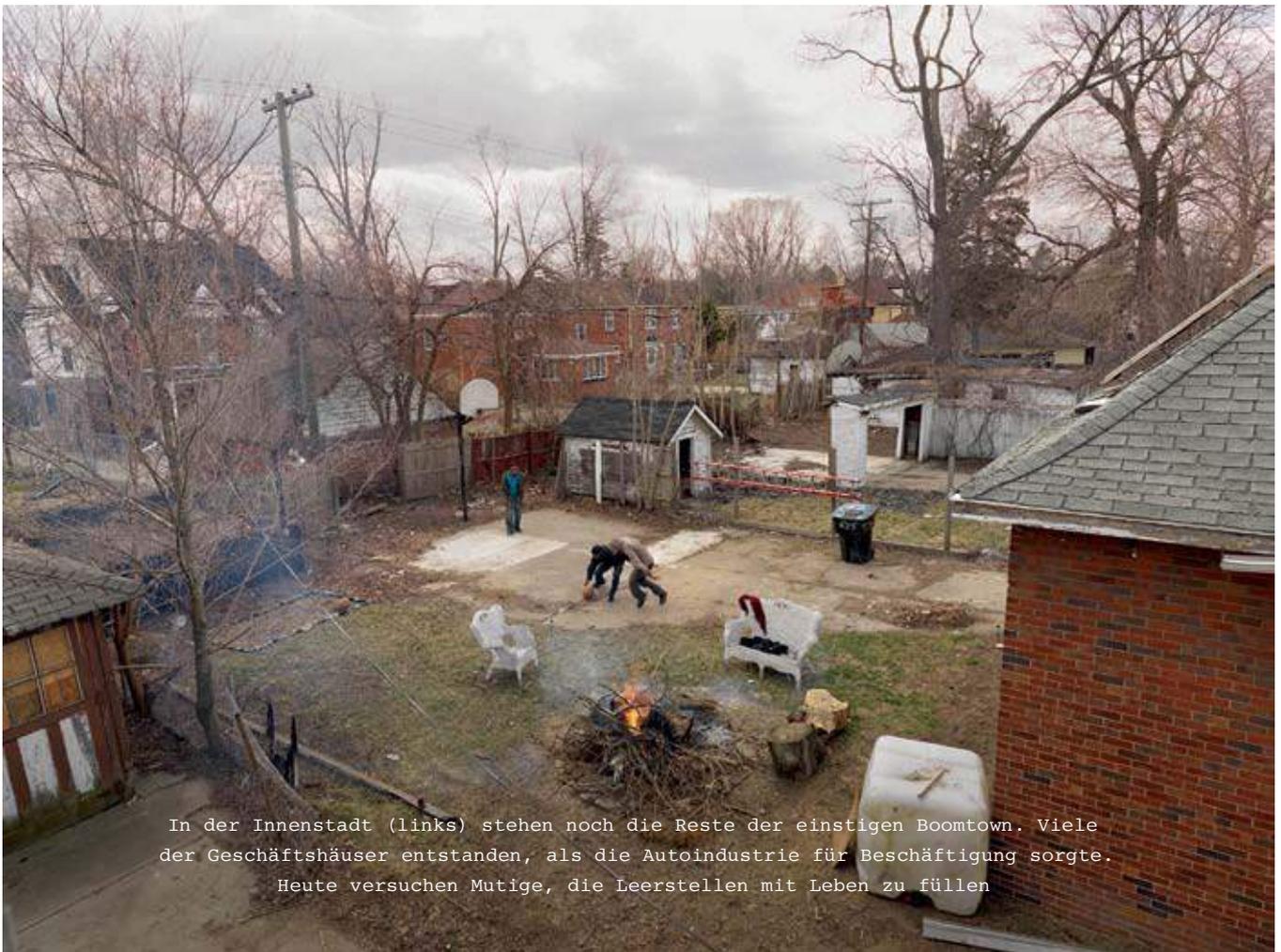
In den 1970er-Jahren geriet dann die Autoindustrie ins Stottern, als deutsche und japanische Hersteller begannen, den amerikanischen Markt zu erobern. Hinzu kam die Ölkrise, die den großen drei – Ford, General Motors und Chrysler – besonders zusetzte. Schließlich schluckten amerikanische Straßenkreuzer weit mehr Benzin als europäische und asiatische Wagen. Die Folge: Entlassungen, Werksschließungen und eine massenhafte Auswanderung. Die Mittelschicht floh nun förmlich aus der Innenstadt, in den letzten Jahren alle 20 Minuten eine Familie. Schrumpfende Städte gibt es auf der ganzen Welt, doch kaum eine hat es so heftig erwischt wie Detroit. Wer es sich leisten konnte, zog in die Gegend nördlich der 8 Mile Road, der berühmten, von Eminem besungenen Stadtautobahn, die die prosperierenden Vororte vom maroden Stadtkern trennt. Wo Anfang der 1950er-Jahre noch 1,8 Millionen Menschen gelebt hatten, sank die Zahl auf derzeit unter 700.000 Einwohner. Mehr als ein Drittel der Bevölkerung lebt unterhalb der Armutsgrenze. Die Arbeitslosigkeit liegt so hoch wie nirgends sonst in den USA. Auf 100.000 Einwohner kommen 43 Morde pro Jahr. Auch das ein Rekord: In New York sind es elfmal weniger.

Natürlich gab es Rettungsversuche. Einige sogar: in den 1970er-Jahren, als ein Enkel von Henry Ford das Renaissance Center baute, einen riesigen Gebäudekomplex am Ufer des

Detroit River; er brachte keine Belebung. 1987, als der People Mover das Problem des Nahverkehrs lösen sollte – aber kaum einer mit der automatischen Hochbahn fuhr. Um die Jahrtausendwende, als drei Casinos eröffneten und die Touristen anlocken sollten, oder 2006, als der Super Bowl im Stadion der Lions stattfand. Gebracht hat all das wenig. Der Bedeutungsverlust der Kernindustrie und der Bevölkerungsschwund ließen sich nicht kompensieren. Im Juli 2013 hat die Stadt, die mal zu den reichsten der Welt gehörte, Insolvenz angemeldet.

Geht man heute durch Downtown, wundert man sich: kein Starbucks, kein McDonald's, kein Supermarkt. Wozu auch, ist ja kaum einer da. An vielen Wolkenkratzern wächst Moos,





In der Innenstadt (links) stehen noch die Reste der einstigen Boomtown. Viele der Geschäftshäuser entstanden, als die Autoindustrie für Beschäftigung sorgte. Heute versuchen Mutige, die Leerstellen mit Leben zu füllen

im einst opulenten Michigan Theatre parken ein paar Autos, in den Schaufenstern sind schon lange keine Waren mehr, sondern Installationen von Street-Art-Künstlern. Sie sollen etwas kaschieren, das unübersehbar ist: den Leerstand.

Doch genau der könnte jetzt eine große Chance bieten. Denn Detroit ist klammheimlich cool geworden. Wohl nirgends in den USA kann man mit so wenig Geld so viel auf die Beine stellen wie hier. Auf dem Höhepunkt der Immobilienkrise 2008 konnte man Häuser für gerade mal 100 Dollar kaufen. Das lockte ein paar Pioniere an. Erst kamen Künstler und Kreative, viele aus Brooklyn und San Francisco, weil es hier noch günstigen Wohnraum gab, große Ateliers und Gestaltungsspielraum. Dann kamen Galeristen, und Detroit wurde hip. Schließlich folgten Investoren wie der Milliardär Dan Gilbert, ein gebürtiger Detroiter, der zahlreiche leerstehende Hochhäuser und historische Gebäude in Downtown gekauft und seine Firma Quicken Loans angesiedelt hat, die Hypotheken finanziert.

Längst macht das Schlagwort vom neuen Berlin die Runde. Im August 2015 war eine Delegation aus Detroit zu Besuch in Berlin, darunter ein paar hochrangige Stadtvertreter und die Techno-Musiker von Underground Resistance, einem Detroiter Label. Eingeladen wurden sie von der Detroit-Berlin Connection, einem Kulturaustauschprojekt, das Dimitri Hege-

mann mitgegründet hat. Zwei Konferenzen gab es schon in Detroit. Diskutiert wurde, wie Subkulturen die Stadtentwicklung fördern können. Jetzt will der Verein den Stadtoberen zeigen, was aus dem ehemals von Brachen durchsetzten Berlin geworden ist.

Politiker aus Detroit kommen nach Berlin, um sich anzuschauen, was man aus maroden Vierteln so machen kann

Die Hoffnung: Aus der dynamischen Nischenkultur, die in den letzten Jahren in Detroit entstanden ist, könnte sich etwas Größeres entwickeln. Die Rahmenbedingungen scheinen zu stimmen. Die Stadt erholt sich langsam. Zigtausend kaputte Straßenlaternen wurden bereits durch LED-Lampen ersetzt – 65.000 sollen es bis Ende 2016 werden. Etwa 200 verlassene und baufällige Häuser werden jede Woche abgerissen – Ziel: mindestens 40.000. Teilweise sind dort nun Grünflächen. Und nach wie vor werden leerstehende Häuser im Internet versteigert, die billigsten für gerade mal 1.000 Dollar, aber mit einer Auflage: Der Käufer muss dort selbst einziehen.

Ob das reicht? Noch nicht, findet Dimitri Hegemann. „Was fehlt, ist ein kreativer Leuchtturm, der auch international Strahlkraft hat.“ So einer soll das ehemalige Industriegebäude Fisher Body 21 werden: Wo früher die Karosserien für die Cadillacs gefertigt wurden, könnte bald getanzt werden. Ein Treffpunkt soll entstehen, der die Stadt vernetzt – und der eine Attraktion ist, um neue Leute in die Stadt zu bringen. Platz ist noch genug. ←

Im grünen Bereich

So eine Fassade voller Sträucher und Rankpflanzen wie hier in Paris sieht nicht nur ziemlich gut aus, sie hilft auch, das Klima zu schonen: Die Pflanzen wirken wie eine Isolierschicht, durch die das Haus weniger Energie verbraucht. Angesichts des Klimawandels stellt sich die Frage nach kommunaler Nachhaltigkeit immer drängender. Städte sollen ihren ökologischen Fußabdruck möglichst klein halten. Dafür können Nullemissionshäuser sorgen, elektrische Transportsysteme oder auch Strom und Wärme aus stadtnahen Biogasanlagen. Im Freiburger Stadtteil Vauban, der von etwa 1994 bis 2014 entstand, hat man schon eine Menge davon umgesetzt: Viele Häuser haben Solarzellen auf dem Dach, und ein bestimmter Prozentsatz muss begrünt sein, damit das Regenwasser, das sonst das Abwasser streckt und die Kläranlagen zusätzlich belastet, versickern kann.



Starke Arme



Mit dem Rollstuhl ist es oft ziemlich schwer, durch die Stadt zu kommen. Dunja Fuhrmann kämpft in Saarbrücken für mehr Barrierefreiheit

Von Fabian Scheuermann

→ Ein paar Zentimeter können die Abendplanung zu nichtemachen. „Manchmal reicht eine einzige Stufe“, sagt Dunja Fuhrmann und deutet auf die Kante am Eingang eines Lokals in der Saarbrücker Altstadt. „Ich schaffe das, aber ältere Rollstuhlfahrer können das ohne Hilfe vergessen“, so die 35-Jährige. Doch auch wer mit Rollstuhl in die Kneipe gelangt, kann dort nicht unbedingt entspannt den Abend verbringen – denn das Klo ist oft im Keller.

„Spontan zu sein ist schwierig für Rolli-Fahrer“, erzählt Fuhrmann. Zwar hilft die App Wheelmap dabei, die nächste barrierefreie Kneipe zu finden, doch gibt es in vielen Städten ganze Viertel ohne eine Behindertentoilette. Und im größten Saarbrücker Kino ist pro Saal nur ein einziger Platz für Rollstuhlfahrer vorhanden. „Das ist bescheuert“, ärgert sich Fuhrmann, mit ihren Rolli-Freunden kann sie deshalb nicht ins Kino gehen.

Es sind solche Ungerechtigkeiten, die sie dazu gebracht haben, sich zu engagieren – zusätzlich zu ihrem Job als Sozialarbeiterin: im Bundesverband Selbst-

In Saarbrücken sprechen viele Menschen Mundart – das „Saarbrigger Platt“. Damit ihr euch dort gut verständigen könnt, hier mal ein paar Vokabeln: Unn? = saarländische Allzweckvokabel, einsetzbar für alles Erdenkliche wie z.B: Hallo, wie geht's? Ei jòò = ja/genau. Die Flemm hann = genug haben. Grumbeere = Kartoffel. Väschel = Vögel. Näschel = Nägel. Ei alleeh dann!

hilfe Körperbehinderter e.V. und als Gesamtbehindertenbeauftragte der Stadt Saarbrücken. In dieser Funktion besucht sie Stadtrats- und Bauausschusssitzungen und hakt dort nach, wo die Belange von Menschen mit Behinderung zu kurz kommen. Wie beim Umbau des St. Johanner Markts, einem Platz voller Kneipen in der gemütlichen Saarbrücker Altstadt. Die Stadt überlegt, dort wieder neues Kopfsteinpflaster zu verlegen. Das Problem des Belags ist dessen grobe Oberfläche: Sie bringt alte Menschen zum Stolpern und verlangt Rollstuhlfahrern viel Kraft ab. „Die Erschütterungen spürst du im ganzen Körper. Sie können Muskelverkrampfungen auslösen“, erklärt Fuhrmann. Außerdem beschädigt das Pflaster den Rollstuhl.

Dabei gäbe es Alternativen. Statt grober Steine könnte die Stadt mit der Steinsäge zugeschnittene Quader verlegen – wie in Mainz: Der neue Boden in der Altstadt sieht dort so aus wie bisher, behindert aber Rollstuhl-, Rollator- und Radfahrer nicht mehr. In Aschaffenburg wurden stolperfreie Asphaltstreifen auf dem Pflaster angebracht. Doch die Verantwortlichen in Saarbrücken zögern. Die Baudezernentin sei von dem Vorschlag „nicht begeistert“, erzählt Fuhrmann. „Ich habe das Gefühl, dass man uns Behinderte oft nur als Nörgler wahrnimmt“, sagt die Aktivistin. Dabei fordere sie etwas Selbstverständliches: dass die Stadt niemanden benachteiligt. Von einer „schwierigen Gemengelage“ spricht Baudezernentin Rena Wandel-Hoefer mit Blick auf die anstehenden Bauarbeiten rund um den St. Johanner Markt. Man müsse verschiedene Interessen unter einen Hut bringen – neben der Barrierefreiheit etwa den Denkmalschutz.

Die Beine von Dunja Fuhrmann sind gelähmt, seit sie mit 15 Jahren nach einem Zeckenbiss eine Rückenmarkserkrankung aufgrund eines genetischen Defektes erlitt. Doch von Anfang an wollte die zierliche Frau selbstständig sein und übte, Bordsteine und Treppenstufen zu erklimmen; ihre Oberarme, auf denen heute Tattoos prangen, wurden kräftiger. Schließlich gelang es ihr sogar, auf den Hinterrädern balancierend selbst das fieseste Kopfsteinpflaster zu bezwingen. „Ich bin ein paar Mal nach hinten gestürzt, bis ich raushatte, wie das geht“, erzählt Fuhrmann amüsiert. Anstrengend ist es trotzdem. „Ich lasse mich nicht einschüchtern.“

Und es gibt ja auch Erfolge. So hat der Besitzer eines beliebten Biergartens am Ufer der Saar ein Behindertenklo aufgestellt. Und beim Saarbrücker Filmfestival Max-Ophüls-Preis gibt es jetzt eine Behindertentoilette und eine Rampe, die ins Kino führt. Fuhrmann hatte bei der Eröffnung des Filmfests im letzten Jahr genau das eingefordert. „Das Witzige ist, dass die meisten Leute über die Rampe gegangen sind und nicht über das holprige Pflaster.“ ←

Das ist mir ein bisschen zu privat

Deutschland — u. a. Augsburg

Strom, Wasser, Müllabfuhr: Die Bürger einer Stadt müssen versorgt werden. Die Frage ist nur, ob das Unternehmen besser können oder die Stadt selbst. Fest steht: Nach Jahrzehnten der Privatisierungen wollen einige Bürger und Städte die Versorgung wieder in die eigene Hand nehmen

Von Sabrina Gaisbauer

→ Man muss sich das wahrscheinlich ein bisschen ekelig vorstellen: Wenn die StädterEuropäer in den Städten früher Wasser brauchten, gingen sie zum öffentlichen Brunnen und ließen einen Eimer herab – der dann zuweilen mit einer recht unansehnlichen Brühe wieder hochkam, nicht selten schwammen noch Fäkalien darin. Ein Segen war es daher, als die ersten städtischen Wasserleitungen in Betrieb gingen, in Augsburg gab es schon 1433 eine.



Die Stromversorgung ist Aufgabe der Stadt. Deswegen darf man auch den Verteilerkasten an der Straße nicht einfach zum Kunstwerk machen. Eigentlich

Vor allem ab 1870 wurde vielen gerade industrialisierten deutschen Städten klar, dass es chaotisch enden könnte, die wachsenden Menschenmassen sich selbst zu überlassen: Zu den Wasserleitungen kamen nun Müllabfuhr, Gasnetze oder Stromleitungen hinzu. Doch Stadtwerke waren nicht überall in Europa eine Selbstverständlichkeit. Als sich im 19. Jahrhundert in schnell wachsenden englischen Städten wie Birmingham der Müll türmte und Arbeiter in engen Zimmern zusammengepfercht ohne fließend Wasser ihr Dasein fristeten, sah die sozialreformerische „Fabian Society“ die Städte in der Pflicht, die Probleme zu lösen. Von den Manchester-Liberalen aber wurden städtische Bemühungen, infrastrukturelle Dienstleistungen zu schaffen, als marktfremder „municipal socialism“ verspottet. Doch schließlich setzte sich auch in England die Überzeugung durch, dass der Staat mit einem öffentlichen Sektor nicht nur für glücklichere Bürger, sondern auch für Wirtschaftswachstum sorgen kann. Nach 1945 verstaatlichte die britische Labour-Regierung Schlüsselindustrien und Stromwirtschaft.

Bis es – zwei Ölkrisen und einen riesigen Schuldenberg später – in den 1980er- und 1990er-Jahren zu einem radikalen Wandel kam: „Die Briten haben sich vom Sozialismus verabschiedet“, verkündete Margaret Thatcher bei ihrem ersten Wahlsieg 1979. Die konservative Premierministerin, die „Eiserne Lady“ genannt, sorgte für umfassende Privatisierungen wie der des Energiesektors 1989, zudem hielten neue Arten der Steuerung in den öffentlichen Sektor Einzug: Vertragsmanagement, Ergebnis-Orientierung, Dezentralisierung – das waren die betriebswirtschaftlichen Zauberwörter jener Zeit.

Weg vom trägen Wohlfahrtsstaat hin zum effizienten „schlanken Staat“, so lautete auch bald das Motto im wiedervereinigten Deutschland. Dort kurbelte vor allem die Europäische Union die Privatisierungen im kommunalen Raum mächtig an. Auf dem gemeinsamen Binnenmarkt sollten nämlich bei öffentlichen Ausschreibungen alle Unternehmen unter gleichen und fairen Bedingungen mitmachen können; weder staatliche Monopole noch Subventionen sollten einige Auserwählte besserstellen. Dumm gelaufen für die Stadtwerke: Das

an eine EU-Richtlinie angelehnte Energiewirtschaftsgesetz von 1998 stärkte besonders Energiekonzerne wie RWE, EnBW und Vattenfall, der Marktanteil der Stadtwerke hingegen schrumpfte. Im Gegensatz zum Strom blieb die Wasserversorgung oftmals bei den Kommunen, allerdings nahmen die Wasserwerke vielerorts Großunternehmen als Aktionäre an Bord.

Die ambitionierten Pläne gingen leider nicht überall auf. „Es gab einige Privatisierungen, die funktioniert haben, andere, die nicht funktioniert haben. Sei es, weil man den falschen Partner ausgewählt hatte, ihn nicht richtig überwachte oder die Kriterien ungenau formuliert hat“, sagt Martin Burgi, Staatsrechtler an der Ludwig-Maximilians-Universität München. Hellmut Wollmann, emeritierter Professor für Verwaltungslehre an der Humboldt-Universität zu Berlin, schrieb in einem Text, dass Untersuchungen nahelegten, „dass der kommunale Sektor in der effizienten Erbringung öffentlicher Dienstleistungen dem privaten Sektor ebenbürtig, wenn nicht sogar überlegen ist“. Das gelte gerade für die immer wichtiger werdenden grünen Technologien. „Die kommunalen Betreiber haben mehr Erfahrungen und daher eine deutliche Stärke im Umgang mit Techniken für erneuerbare Energien.“ Ein weiteres Argument der Kommunalisierungsbefürworter ist, dass die Bürger von Überschüssen profitieren könnten: Die werde ein kommunales Stadtwerk eher als ein rein marktgesteuertes Unternehmen in die Qualität und einen günstigen Verbraucherpreis stecken oder auch dafür nutzen, die Umwelt zu schützen. Das Geld bleibe in der Region.

Auf der anderen Seite läuft es auch in kommunaler Hand nicht automatisch rund. Korruptionsskandale wie beim Kölner Abfallentsorger AVG vor über zehn Jahren zeigen, dass auch eine Versorgung in mehrheitlich öffentlicher Hand zu eigenen Vorteilen ausgenutzt und zum Spielball der Politik werden kann.

Ob nun rein private Anbieter, kommunale oder Mischformen den Job besser machen, lässt sich nicht genau

sagen. Wissenschaftler untersuchen eher Einzelfälle. Dennoch läuten bei vielen Bürgern und Politikern die Alarmglocken, wenn Privatisierungen im Gespräch sind. Woran liegt das? Staatsrechtler Burgi ist sich sicher: Die Finanzkrise ist schuld. „Sie hat das Vertrauen in Märkte und Private erschüttert, über die Parteien hinweg“, erklärt er. „Die Region – die Stadt – wirkt hingegen berechenbarer.“

In Berlin befindet sich seit Jahren ein kommunales neues Stadtwerk in Gründung. vielerorts treten Bürgerinitiativen dafür ein, dass Teile der Daseinsvorsorge wieder direkt von den Kommunen übernommen werden, also die Grunddienste einer Stadt in den Bereichen Energie, Wasser, Abwasser sowie Verkehr und Soziales (beispielsweise Krankenhäuser). Kommunalisierungen feiern ihr Comeback, besonders im Energiesektor: Ein Teil der auf 20 Jahre begrenzten Verträge – sogenannte Konzessionen – mit Versorgungsunternehmen für Strom und Gas läuft näm-

lich gerade aus. Zahlreiche Kommunen können dann erneut entscheiden, wer den Job machen soll. Laut dem Verband kommunaler Unternehmen e.V. haben seit dem Jahr 2007 inzwischen 234 Kommunen die Konzessionen ihrer Strom- und Gasnetze wieder selbst in die Hand genommen, und über 140 Stadtwerke wurden seit 2005 neu gegründet.

Erst im Juli dieses Jahres sprachen sich über 70 Prozent der abstimmenden Augsburger gegen eine Fusion der Energiesparte der Stadtwerke mit Erdgas Schwaben aus, die von ihren Gegnern als „Weg in die Privatisierung“ bezeichnet wurde. „Die Leute glauben diesen neoliberalen Irrsinn nicht mehr, dass wir unbedingt Wettbewerb und Konkurrenz brauchen und dass Privatisierungen, Fusion und Größerwerden die einzigen Lösungen darstellen“, unterstreicht Bruno Marcon, Sprecher der Bürgerinitiative „Augsburger Stadtwerke in Augsburger Bürgerhand“. Es scheint so, als sei die Idee der Versorgung durch die eigene Stadt heute so erfrischend wie vor rund 600 Jahren – als die erste Wasserleitung in Augsburg in Betrieb ging. ←

Es gab eine Zeit, da wurden viele städtische Versorger privatisiert. Mittlerweile geht es in die andere Richtung

Kann weg

Wie schrumpft eine Stadt
vernünftig, wenn die Einwohner
in Scharen davonziehen? In
Eisenhüttenstadt kann man darauf
eine Antwort finden

Von Michael Brake

Illustration: Benedikt Rugar

→ Die Eisenhüttenstädter sind verwöhnt. Das behauptet Gabriele Haubold, Mitarbeiterin der Stadtverwaltung im Fachbereich Stadtumbau und seit fast 60 Jahren hier. „Denn bis 1990 wurde ja immer investiert, immer neu gebaut. Die Stadt wuchs und wuchs. Und im gleichen Maße schrumpft sie jetzt.“

Eine besondere Stadt war Eisenhüttenstadt von Anfang an. Gegründet wurde sie erst 1950, als die junge DDR ihre Wettbewerbsfähigkeit sichern und ausstellen wollte und dafür in der Niederlausitz, im äußersten Osten des Landes, ein Eisenhüttenkombinat baute, also eine Industrieanlage zur Herstellung von Roheisen und Stahl aus sowjetischem Erz und Koks. Dessen Arbeiter sollten mit ihren Familien nicht bloß in einer Schlafsiedlung wohnen, nein, eine sozialistische Idealstadt sollte für sie entstehen.

Und so wurde beim Bau der ersten drei Wohnkomplexe, wie die für mehrere Tausend Menschen ausgelegten Stadtteile hier heißen, geklotzt. Sie bieten Vorzeigearchitektur, häufig im Stil des sozialistischen Klassizismus, mit Torbögen und Arkadengängen, Säulen und Pilastern. Die Straßen sind großzügig angelegt, die meist viergeschossigen Wohnhäuser von geräumigen Grünanlagen umgeben.

Weit erstreckt sich die Stadt – und noch weitläufiger wirkt sie heute, da zwischen den Häusern oft triste Leere

herrscht. Denn Menschen trifft man bei einem Spaziergang durch Eisenhüttenstadt nicht viele. Und gäbe es nicht die überfüllte Erstaufnahmeeinrichtung für Flüchtlinge, wären es noch weniger. 27.552 Einwohner hatte Eisenhüttenstadt im November 2014; 1990, im Jahr der deutschen Wiedervereinigung, waren es noch über 50.000.

Danach brach die Wirtschaft der ehemaligen DDR zusammen. Das Stahlwerk arbeitet zwar bis heute, inzwischen betrieben vom luxemburgischen Weltmarktführer Arcelor-Mittal. Doch statt wie früher 12.000 Menschen sind nur noch rund 2.500 Leute hier beschäftigt. Vor allem für Frauen, von denen in der DDR viel mehr berufstätig waren, gab es nach 1990 kaum noch eine Perspektive. Die Folge: Wer konnte, der ging. Und das waren vor allem die, die erst in den 1980er-Jahren hierher gekommen waren: die Jüngeren, die Qualifizierteren – wie in so vielen Städten in den neuen Bundesländern.

Was aber macht man, wenn die Stadt schrumpft? Als Erstes braucht man die Einsicht, dass die Leute nicht mehr wiederkommen – und erst recht keine neuen. Schon 1995 prognostizierten Stadtforscher eine solche Entwicklung für die neuen Bundesländer. Deshalb begann Eisenhüttenstadts Verwaltung 2011 damit aufzuräumen. Andere Städte in Ostdeutschland reagierten nicht so überlegt und schnell. „Die haben den Schuss nicht gehört“, meint Gabriele Haubold, die den Rückbau mitorganisiert hat.

Eisenhüttenstadts spezielle Situation: Der historische Stadtkern bildet das größte zusammenhängende Denkmalschutzgebiet in Deutschland. Bloß waren diese Musterwohnungen des Sozialismus fast alle unsaniert. Die später gebauten Plattenbauten am Rand hingegen sind moderner, außerdem hatten private Wohnungsgesellschaften nach der Wende in sie investiert. Deshalb nahm die Stadtverwaltung als einen ihrer ersten Schritte eine sogenannte Portfolioanalyse vor. Dabei wurden sämtliche Wohnkomplexe untersucht: Wie viele Menschen wohnen noch dort? Was steht leer? Wie viele Ein-, Zwei-, Dreiraumwohnungen werden benötigt? Wo wollen die Leute hin? Und was können sie zahlen?

Das Ergebnis: Man solle den Stadtkern aufgeben und den Rand stärken. Für Gabriele Haubold und die anderen Planer war das allerdings keine Lösung. Sie machten vielmehr genau das Gegenteil: Im Innenstadtbereich wurde saniert – und am Rand gestrichen. Finanziert wurde diese Maßnahme auch vom Bund. Im Rahmen des Programms „Stadtumbau Ost“ flossen seit 2002 insgesamt rund drei Milliarden Euro an ostdeutsche Kommunen.

Auf Vorher-nachher-Luftaufnahmen von Eisenhüttenstadt kann man inzwischen gut erkennen, was seitdem passiert ist: Im Stadtkern fehlen nur wenige Gebäude. In den Wohnkomplexen V und VI, die in Plattenbauweise errichtet wurden und kaum etwas mit der Eleganz der Innenstadt zu tun hatten, existieren hingegen ganze Häuser nicht mehr. Und vom Wohnkomplex VII ist praktisch nichts mehr übrig: Von einst 3.141 Wohneinheiten gibt es nur noch 342. Wenn man heute dort vorbeifährt, blickt man auf ein blühendes Wiesenmeer. Das Unkraut hat sich

die Flächen längst einverleibt, und eine Gruppe Tauben fliegt in Formation darüber hinweg. Lediglich die Asphalttrassen der früheren Straßen lassen erahnen, dass hier einmal einige Tausend Menschen lebten.

Die Mieter in den städtischen Wohnungen wehrten sich anfangs. Sie gründeten Initiativen, sammelten Unterschriften, schrieben wütende Briefe an die Stadtverwaltung. „Im Rathaus werden die Toiletten saniert, aber unser Block soll weg“, liest Gabriele Haubold aus einem dieser Schreiben vor. Sie zeigt sich wenig sentimental, dabei hätte sie sogar Grund dazu: In den 1980er-Jahren hatte die ausgebildete Architektin Haubold noch am Wohnkomplex VII mitgewirkt.

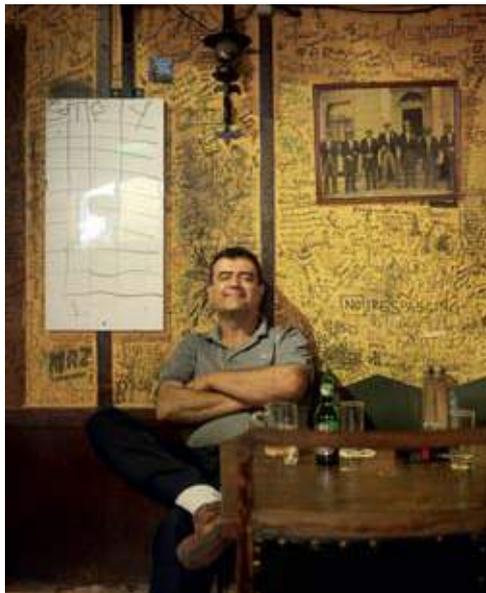
Eine Alternative zum Rückbau sieht sie nicht. Was würde es bringen, wenn eine Stadt aus vielen halb leeren Wohnblöcken besteht statt aus wenigen belebten? „Busse, Straßenbeleuchtung, auch die Freiflächenpflege, alles ist ja auf eine Einwohnerzahl ausgerichtet. Wenn Sie in einem Gebiet, das für 9.000 Einwohner vorgesehen war, nur noch 360 versorgen müssen, können Sie sich vorstellen, gibt's Probleme“, erklärt Haubold. „Am Ende haben Sie dann eine Geisterstadt, wo aber noch eine Kita ist, weil es da noch drei Kinder gibt.“ Auch die Heizkosten in einem halb leeren Haus sind pro Haushalt höher, weil man für die leeren Nachbarwohnungen mitheizt. „Den Leerstand bezahlt man dann auch selber“, fügt Gabriele Haubold hinzu. Aber das machten sich die wenigsten klar. „Eisenhüttenstadt war früher durch seine Zuzüge immer eine junge Stadt“, sagt Haubold. Nun ist es eine alte: Nur 11,7 Prozent der Bewohner sind unter 18, dafür 28,7 Prozent über 65 Jahre alt. Der Durchschnitt liegt bei 49,1 Jahren, das ist rund fünf Jahre höher als der bundesdeutsche Bevölkerungsdurchschnitt.

Es gibt mittlerweile in Eisenhüttenstadt ein „Dokumentationszentrum Alltagskultur der DDR“ mit über 170.000 Exponaten. Doch die Sache mit den „weichen Standortfaktoren“ – also der Ansiedelung von Kulturangeboten oder anderen Dingen, die Eisenhüttenstadt vielleicht als Wohnort für Pendler nach Frankfurt an der Oder oder gar nach Berlin attraktiv machen könnten – will noch nicht so recht klappen. Eine Imagebroschüre bewirbt das „seit 1997 aufgeführte Musical „Schneemann Snowy“.

„Wir wissen nicht, ob wir alles richtig machen“, gesteht Gabriele Haubold selbstkritisch, betont aber gleichzeitig: „Wir haben den Anspruch, keine sanierte Wohnung abzureißen, und das haben wir bisher durchgehalten.“ Elf Prozent Leerstand wies Eisenhüttenstadt Ende 2014 auf. Eine Menge? Ohne den Rückbau von über 6.000 Wohneinheiten wären es über 30 Prozent. Auf 22.000 Menschen soll die Bevölkerung Eisenhüttenstadts Prognosen zufolge bis 2030 zurückgehen. Es wird noch mehr abgerissen. Und die Leute werden weiter schimpfen. „Der Stadtumbau ist immer noch negativ belegt. Sie werden wenige treffen, die sagen: Es ist okay“, sagt Gabriele Haubold. Was es heißt, aus der eigenen Wohnung rauszumüssen, weil der Häuserblock verschwindet, weiß sie recht gut. Auch ihre Wohnung wurde abgerissen, anderthalb Jahre lebte sie in einem Übergangsapartment – bis die neue bezugsfertig war. ←

**Geteilt durch
zwei:
Nach der
Wende hatte
die Stadt
rund 50.000
Einwohner,
jetzt sind es
nur noch die
Hälfte**

Die ewige Kneipe



Einst war Beirut nicht nur die Hauptstadt des Libanon, sondern auch das „Paris des Nahen Ostens“ – dann kam der Bürgerkrieg. Doch selbst in diesen Jahren hatte André Toriz' Bar nur einmal geschlossen

Von Theresa Breuer

→ Wer hinter die hölzerne Tür im Beiruter Vergnügungsviertel Hamra tritt, begibt sich auf eine Reise in die Vergangenheit. Zwischen neuen Filialen von H&M und Starbucks, leuchtenden Neonschildern, einem hippen Sushi-Restaurant und jungen Frauen mit Einkaufstüten liegt in einer schmalen Gasse die Bar „Captain's Cabin“. Hier schlägt einem abgestandene Luft entgegen, der Geruch von Millionen Zigaretten, die dort in den vergangenen Jahrzehnten geraucht wurden. Die Wände sind vollgekratzelt mit Sprüchen, in der Ecke steht ein Billardtisch, der Filz ist übersät mit Brandlöchern. Aus der Stereoanlage dröhnen Led Zeppelin und Grateful Dead, Musik aus der Zeit, als die Bar gegründet wurde. André Toriz steht hinter dem Tresen und mixt „Dudu-Shots“, eine libanesische Spezialität: Wodka, Zitronensaft, Tabasco und eine Olive. „Das zieht dir die Schuhe aus“, sagt er und grinst.

Toriz, 51, gehört ebenso zum Interieur der Kneipe wie die verstaubten Flaschen hinter ihm. Jeden Abend steht er hier, schon seit seiner Kindheit, seit die Bar 1964

Beirut (ca. 1,5 Mio. Einwohner) trägt den Spitznamen „Phönix“, weil es in seiner Geschichte bereits siebenmal vollständig zerstört und immer wieder aufgebaut wurde.

von seinem Vater und drei Freunden eröffnet wurde. Die Männer waren hauptberuflich Piloten und suchten einen Ausgleich zum ständigen Herumfliegen. Was als privater Club für Freunde begann, entwickelte sich schnell zur kultigen Kneipe: Karten spielen, Bier trinken und ab Mitternacht zur Musik singen, so beschreibt Toriz die Atmosphäre von damals – zu einer Zeit, in der Beirut eine der religiös vielfältigsten Städte des Nahen Ostens war, in der Christen, Muslime, Drusen und Juden friedlich miteinander lebten.

Bis 1975 der Bürgerkrieg ausbrach: In den darauffolgenden 15 Jahren wurde die Stadt zum Synonym für terroristische Anschläge, die friedliche Koexistenz der Menschen einfach weggebombt. Muslime kämpften gegen Christen oder gegen andere Muslime, Palästinenser gegen israelische Soldaten, die 1982 einmarschiert waren. Viele Einwohner verließen die Stadt, Ausländer wurden evakuiert. „Ich erinnere mich an ein amerikanisches Paar, Stammgäste, die unbedingt in Beirut bleiben wollten“, sagt Toriz. „Doch als sie eines Abends aus der Bar nach Hause kamen, war ihr Haus bombardiert worden. Da sind sie lieber gegangen.“ 15 Jahre dauerte der Bürgerkrieg, in dem lokale Milizen, regionale Mächte und internationale Truppen Kämpfe und Stellvertreterkriege ausfochten. Wenn Toriz von dieser Zeit erzählt, klingt er fast vergnügt: „Die syrischen Besatzer waren gut fürs Geschäft, die haben viel getrunken, die Israelis schlecht, weil sich da wegen des Krieges niemand mehr auf die Straße getraut hat.“

Nur einmal musste die Bar kurz schließen, als Toriz' Vater von einer Miliz entführt wurde. Die Kämpfer warfen ihm vor, für die Israelis zu spionieren. Toriz winkt ab: „Das haben wir mit Lösegeld geregelt.“ Schließlich sei niemand in der Bar politisch gewesen. Richtig problematisch wurde es, als 1984 Islamisten das Viertel übernahmen. An einem Nachmittag zogen sie brandschatzend durch die Straßen, Toriz und sein Vater beobachteten, wie sie in der Nähe Kneipen zerstörten. Hektisch versteckten sie den Alkohol. „Die Rettung kam in letzter Minute“, sagt Toriz. „Eine kommunistische Miliz stellte sich den Islamisten in den Weg.“ Von da an seien sie geschützt gewesen.

„Im Krieg lernt man zu improvisieren“, erklärt Toriz. Islamisten im Viertel? Dann wird der Whiskey eben in Kaffeetassen ausgeschenkt. Kämpfe auf offener Straße? Dann wird die Bar halt abgeschlossen und die verbliebenen Gäste feiern die Nacht gemeinsam durch. Und an Alkohol habe es in Beirut glücklicherweise nie gemangelt.

Heute wirkt Beirut relativ friedlich im sonst chaotischen Nahen Osten. Doch bettelnde syrische Flüchtlinge in den Straßen erinnern daran, dass Krieg und Terror keine 150 Kilometer entfernt liegen. Toriz sagt, der nächste Krieg im Libanon komme bestimmt. Deshalb habe er auch nie daran gedacht, die Bar aufzugeben. „In der Region ist so viel Chaos, da brauchen die Leute ein bisschen Kontinuität. Niemand kann sein Leben im Ausnahmezustand verbringen.“ ←



Spanien — Barcelona

Gracias, Easyjet!

Dass der Städtetourismus boomt, ist auch der Billigfliegerei geschuldet. Jedes Wochenende machen sich Zigtausende mit Easyjet, Ryanair und Co. auf den Weg, um von einer Stadt zur anderen zu düsen.

Nicht nur der CO₂-Ausstoß ist ein Problem, auch die Sache mit den Touristen ist zweischneidig: Einerseits verdienen manche Städte wie Berlin mit ihren Besuchern ganz ordentlich – die deutsche Hauptstadt verzeichnete 2014 28,7 Millionen Übernachtungen und liegt damit in Europa auf Platz drei hinter London (51,4 Mio.) und Paris (36,1 Mio.). Andererseits können Touristen aber auch unheimlich nerven, weil sie die Stadt voller machen und sich manchmal auch nicht so gut benehmen. Wenn viele kommen, kommen ja auch zwangsläufig viele Idioten. In Barcelona hat es bereits Demonstrationen gegeben, weil Touristen im Stadtteil Barceloneta grölend oder sogar nackt herumliefen. Protestiert wurde auch gegen die Umwandlung von Wohnungen in Ferienapartments, wodurch sich die Wohnungsnot verschlimmert.



Straight



outta

Marxloh

Fotos: Jörg Brüggemann/Ostkreuz

Deutschland — Duisburg

Inter Nr. 56, Thema: Stadt



Was geht in der No-go-Area? Viel Kriminalität, viele Ausländer, viele Arbeitslose – der Duisburger Stadtteil Marxloh geistert seit ein paar Monaten als Beispiel für die Verwahrlosung einer Stadt durch die Medien. Doch viele Bewohner wehren sich gegen die Stigmatisierung

Von Stefan Laurin



Seit die Zechen geschlossen haben, gibt es viele Arbeitslose in Duisburg (linke Seite). Eine Straße voller Läden mit Brautmode sorgt ein wenig für Beschäftigung (oben). Selbst verwahrloste Häuser werden vermietet

→ Die romantischste Straße Europas liegt in Duisburg-Marxloh: An die 70 Hochzeitsgeschäfte haben sich in der Weseler Straße niedergelassen. Sie verkaufen Brautkleider und Schmuck und ziehen, vor allem am Wochenende, Paare aus ganz Europa an. Besonders türkischstämmige Brautleute schätzen die Angebote der Geschäfte. Autokennzeichen aus Belgien, Frankreich und den Niederlanden zeugen von einer Internationalität der Kunden, die man sonst im Ruhrgebiet vergebens sucht.

Mit den Hochzeitsgeschäften an der Weseler Straße, sagt Halil Özet, habe sich Marxloh versucht neu zu erfinden. Özet sitzt in seinem Loft in der oberen Etage eines umgebauten Bunkers aus dem Zweiten Weltkrieg. Hier wohnt und arbeitet er als Filmproduzent. Durch die Fenster, die einst dazu dienten, alliierte Bombergeschwader beim Anflug auf Duisburg zu beobachten, hat man einen Blick über den gesamten Stadtteil: Da ist die Hütte von ThyssenKrupp Steel, das immer noch eins der größten Stahlwerke Europas ist. Die Rauchschwaden haben die Rahmen der Fenster im Bunker verätzt, neue stehen schon zum Einbau bereit. Direkt an das ThyssenKrupp-Gelände grenzen die Häuser von Marxloh: viel Stuck, viel Gründerzeit und zwischendurch immer wieder Bäume, kleine Parks. Von hier oben betrachtet kommen einem die Schlagzeilen über dieses Viertel ziemlich seltsam vor:

Selbst die Polizei traue sich nicht mehr rein in den Stadtteil, heißt es.

Die Kriminalitätsrate sei im Deutschlandvergleich beispiellos, heißt es.

Einwanderer-Clans aus dem Libanon würden Angst und Schrecken verbreiten, heißt es.

Marxloh = No-go-Area.

Als Özet hier geboren wurde, war Marxloh ein reicher Stadtteil. Das war vor 35 Jahren. Die Menschen hatten Arbeit. Sie verdienten ihr Geld im Stahlwerk und in den Zechen in Walsum und in Dinslaken. Damals war Marxloh noch kein von türkischen Einwanderern geprägtes Viertel, doch als die Zechen dichtmachten, gingen auch viele Deutsche. Die Türken blieben.

Auch das Stahlwerk hat Personal abgebaut. Und die, die noch auf dem Gelände arbeiten, haben keinen Vertrag mehr bei ThyssenKrupp, sondern unsichere und schlechter bezahlte Jobs bei Dienstleistern, die für den Konzern arbeiten.

„Ich habe selbst noch eine Aufnahmeprüfung bei der Zeche Walsum absolviert“, sagt Özet. Aber dann hatte er die Nase voll, wollte weg aus Marxloh und wurde Kameraassistent. Er arbeitete für TV-Sender und Werbeagenturen in ganz Europa. Irgendwann war er wieder zurück. „Ich wollte mich selbstständig machen, und ich wollte zurück zu meinen Wurzeln.“ Er übernahm den alten Bunker, richtete sein Studio dort ein und erfand die Initiative „Made in Marxloh“. Sie veranstaltet Ausstellungen im Bunker und dreht Filme über den Stadtteil.

Als das Ruhrgebiet – und damit auch Duisburg – 2010 Kulturhauptstadt Europas wurde, schickte die Initiative 100 festlich gekleidete Bräute zum Bürgerfest auf die gesperrte Autobahn und schaffte es damit weltweit in die Schlagzeilen. Die Weseler Straße war am Boden, bevor hier vor 20 Jahren die ersten Brautläden eröffneten. Heute bekommt man dort keinen Laden unter 40 Euro den Quadratmeter. „Es sind viele neue Jobs entstanden, und vor allem hat dieser Erfolg den Menschen hier Selbstbewusstsein und Hoffnung gegeben“, sagt Özet.

„Aber seitdem alle nur noch darüber reden, wie gefährlich es in Marxloh ist, wollen viele Türken wegziehen. Nicht nur die Geschäftsleute. Sie haben keine Lust mehr, in einem Stadtteil zu leben, der runtergeschrieben wird. Das ist hier sicher nicht das Paradies, aber dass sich keiner mehr auf die Straße trauen kann, ist Unsinn.“

Und das lässt sich mit Zahlen untermauern: Die Polizeiliche Kriminalstatistik des Bundeskriminalamtes für das Jahr 2014 weist Duisburg nicht als eine Verbrechenshochburg aus. 10.369 Straftaten auf 100.000 Einwohner verzeichnet die Statistik. 2013 waren es noch 10.692. Duisburg liegt damit weit hinter Frankfurt (16.938), Berlin (15.873) oder Dortmund (15.027), ungefähr auf dem Niveau von Stuttgart (10.190) und Karlsruhe (10.320). Mord und Totschlag gingen zurück, Körperverletzungen sind leicht angestiegen. Die gefährlichste Gegend Duisburgs ist auch nicht Marxloh, sondern die grenzt direkt an die Innenstadt. Hier wurde an der Vulkanstraße mit Genehmigung der Stadtverwaltung ein Großbordell angesiedelt, in dessen Nähe sich Rockerclubs wie die Bandidos niedergelassen haben. Immer wieder kommt es dort zu Revierkämpfen zwischen den verschiedenen Banden. 2009 erschoss ein Hells Angel einen Bandido und sorgte damit nicht nur für Schlagzeilen, sondern auch für weitere Auseinandersetzungen in der Szene.

Pater Oliver ist weit davon entfernt, Marxloh als Idyll zu beschreiben. Er arbeitet im sozialpastoralen Zentrum an der Katholischen Kirche St. Peter. „Wir bieten hier die einzige Sprechstunde für die über 10.000 Menschen, die in diesem Stadtteil ohne Krankenversicherung leben.“ Die meisten von ihnen sind Roma aus Bulgarien und Rumänien. Viele von ihnen haben früher in der Landwirtschaft in Südeuropa oder auf Baustellen in Großbritannien gearbeitet. Nach Duisburg kamen sie, weil die Stadt noch immer den Ruf hat, ein starker Industriestandort zu sein. Ein Gerücht, an dem nicht mehr viel dran ist. Duisburg hat eine Arbeitslosenquote von 13,3 Prozent. Die Stadt ist pleite, die Duisburger sind arm: Die Kaufkraft liegt bei gerade einmal 18.272 Euro je Einwohner. Im Bundesdurchschnitt sind es 20.877 Euro.

Viele Roma kommen nach Marxloh, weil hier Wohnungen leer stehen und billig sind. Skrupellose Hausbesitzer vermieten sogar in verfallenen Häusern Matratzenplätze für bis zu 200 Euro im Monat. Ein lukratives Geschäft, das den Stadtteil herunterzieht. In der Nähe dieser überfüllten „Ekelhäuser“, wie sie zuweilen in der Presse genannt werden, finden sich nicht selten Müllberge, mit deren Abtransport die Stadt nicht nachkommt. Es leben einfach zu viele Menschen in diesen Häusern, die Abfalltonnen reichen für sie nicht aus. „Viele würde hier besser laufen, wenn die Stadt mit Initiativen und der Kirche zusammenarbeiten würde, aber da gibt es einen großen Nachholbedarf“, sagt Pater Oliver. Marxloh sei ein Stadtteil

Die Menschen, die hier leben und klarkommen, die haben doch ein Potenzial, das man nutzen kann

mit vielen Problemen, aber auch mit großen Chancen: „Die Menschen, die hier leben und klarkommen, schaffen das unter sehr widrigen Bedingungen. Solche Leute haben doch ein Potenzial, das man nutzen kann.“ Nur nutzt es keiner. Weil für Roma-Kinder kein Platz in den Schulen war, hat der Pater sein Arbeitszimmer geräumt. Es wurde zum Klassenraum.

Das Gerede von der No-go-Area ist auch für Pater Oliver Unfug: „Natürlich gibt es hier Kriminalität, und natürlich ist es hier härter als in Stadtteilen, die reicher sind, aber man muss

auf der Straße keine Angst haben. Der Ruf der Libanesen-Clans, die das Viertel angeblich regieren, hat mit der Wirklichkeit nicht viel zu tun.“ Die Polizeiwache im Viertel hätte nicht einmal einen Dienstwagen, sondern nur zwei Fahrräder. „Die Ausstattung der Wache in einer No-go-Area stelle ich mir anders vor.“ Polizeisprecher Ramon van der Maat sieht auch keine rechtsfreien Räume.

Pater Unfug kennt auch die Mitglieder des angeblichen Clans, der nicht nur aus Libanesen, sondern auch aus Türken, Kurden und einem Iraker besteht, und an einem schönen Sommerabend sitzen sie auf einer Bank neben einem kleinen Park. Sie begrüßen ihn, man macht Scherze, man kennt sich. Dass Bundeskanzlerin Angela Merkel hier war, finden sie alle gut und hoffen, dass sich auch dadurch etwas ändert. Die Probleme mit den Bulgaren und Roma zum Beispiel: „Die brauchen vernünftige Wohnungen“, sagt einer von ihnen. „Die können doch nicht in diesen runtergekommenen Hütten mit den Ratten wohnen.“ Und überhaupt müssten deren Kinder in die Schule gehen: „Sonst haben die keine Chance, hier jemals rauszukommen.“

So wenig, wie sie selbst eine haben. In Marxloh leben viele Libanesen, einige bezeichnen sich als staatenlos. „Ich bin 24 Jahre alt. Ich bin hier geboren, das ist meine Heimat. Mit dem Libanon habe ich nichts zu tun“, sagt einer der Jungs und zeigt ein Papier, seine „Fiktionsbescheinigung“. Die gibt an, dass er für drei Monate eine Aufenthaltserlaubnis in Deutschland hat. „Wer gibt einem eine Lehrstelle oder einen richtigen Job, wenn man eine Aufenthaltserlaubnis für nur drei Monate hat? Niemand.“ Sicher, früher seien sie kriminell gewesen. „Kleinkram“ hätten sie gemacht, wie viele hier im Viertel. „Aber der

deutsche Kevin kommt aus dem Knast und hat eine Chance. Wir nicht.“ Sie seien „keine Engel“, aber die Zeiten hätten sich geändert. Sie arbeiten im Messebau oder in Cafés. Schwarz, ohne Vertrag und für kleines Geld. Sie würden sich gern selbstständig machen. „Arbeit zu finden ist schwer. Ich mach mir Arbeit. Ich will arbeiten und mir etwas aufbauen.“ Auf große Hilfe der Stadt können sie nicht zählen. Die Streetworker, die sich um sie kümmern könnten, bieten nur eine Sprechstunde in der Woche an: mittwochs von 11 bis 15 Uhr. ←



Man muss nur rollen



Die Stadt und die Skater – das ist nicht selten eine Hassliebe. In Malmö überwiegt eindeutig die Zuneigung, wie das Beispiel von Oskar Rozenberg Hallberg zeigt

Von Lukas Wohner

→ Er wäre sicherlich nicht auf der Straße gelandet, hätte bestimmt auch so einen passablen Job gefunden. Aber hätte sich seine schwedische Heimatstadt Malmö in den 1990er-Jahren nicht zu einem umfassenden Facelift entschieden, Oskar Rozenberg Hallberg wäre jetzt bestimmt ein anderer: nicht international für seine Leichtfüßigkeit bekannt, nicht von den Sponsoren in die USA geschickt und ganz sicher nicht schon mit 17 Jahren auf dem Cover des europaweit erscheinenden Magazins „Kingpin“ zu sehen gewesen. Mit anderen Worten: Dass Oskar heute einer der besten Skateboarder Europas ist, daran hat Malmö einen entscheidenden Anteil.

Skater und die Stadt, das ist in der Regel eine echte Hassliebe. Skater brauchen die Stadt, also den urbanen Raum, seine Architektur, Beton, Asphalt, Marmor, Granit – sonst könnten sie kaum ihrer Leidenschaft nachgehen. Doch die Stadt macht es den Ska-

Malmö hat rund 312.000 Einwohner (Durchschnittsalter 36) und das höchste Hochhaus Skandinaviens: den „Turning Torso“. Er ist 190 Meter hoch und hat 54 Stockwerke. Es gibt 490 Kilometer Radwege. Die Entfernung von der Stadtgrenze zum Stadtkern beträgt ca. 10 km.

tern oft schwer: Sie stellt Verbotsschilder auf, verhängt Bußgelder, macht aufregendes Terrain mit Hubbeln und Huckeln unbefahrbar. Wenn die Stadt den Skatern dann doch mal etwas Gutes will, entpuppt sich dies nicht selten als Flop: Dann gibt es für den örtlichen Skatepark Ruhezeiten, die Rampen entsprechen nicht den Anforderungen der Zielgruppe, oder das Ganze ähnelt eher einem Kinderspielplatz.

Als sich Oskar vor bald zehn Jahren erstmals dafür interessierte, auf einem Brett mit vier Rollen durch die Straßen zu fahren, hatte Malmö gerade einen der besten Skateparks Europas bauen lassen, mitten im aufgemöbelten Westhafen-Viertel: eine rund zwei Millionen Euro teure, 3.000 Quadratmeter große Betonlandschaft mit schier unendlich vielen „Lines“ und wunderbar glatten Rundungen. Dort übte der damals neunjährige Oskar nicht selten acht Stunden am Tag seine Tricks.

Verantwortlich für den Park ist die lokale Skateboard-Organisation Bryggeriet, die seit 1998 eine besondere Zusammenarbeit mit der Stadt pflegt. Bryggeriet fungiert als Bindeglied zwischen Skatern und der Politik, plant Skateparks, organisiert Veranstaltungen und betreibt sogar ein Gymnasium, in dem Skateboarding auf dem Lehrplan steht. „Unser Ziel ist es, Malmö zur bestmöglichen Skateboard-Stadt zu machen“, sagt Nils Svensson, eine der treibenden Kräfte hinter Bryggeriet. Die Bilanz ist bemerkenswert: Malmö ist mittlerweile international bekannt für seine sechs Skateparks, mehrere Wettbewerbe und seine „Do it yourself“-Bewegung. Es gehört nämlich zur Politik der Stadt, selbst gebaute Rampen und Skaten im öffentlichen Raum zu dulden, teils sogar zu fördern. Um ungenutzte Flächen zu beleben, baut die Stadt schon mal nach Skater-Wünschen – mit glattem Boden und haltbaren Materialien, um Lärm und Schäden in Grenzen zu halten.

„Skateboarding gehört zur Marke Malmö und hebt uns von anderen europäischen Städten ab“, erklärt Gustav Svanborg Edén, Projektmanager für Skateboard-Entwicklung bei der Stadt. Neben Tausenden Menschen, die das jährlich anziehe, gehe es dabei vor allem um soziale Aspekte: Parks und „Spots“ seien Plattformen, um Gleichgesinnte zu treffen – ganz unabhängig von Alter, Geschlecht und sozialem Milieu. Und da die Skater stets eingebunden werden, mitentscheiden und beim Bau selbst Hand anlegen dürfen, werden diese Orte von allen Skatern respektiert. Graffiti oder Müll sucht man dort vergebens.

„Das ist einfach ein gutes Umfeld, jeder hat das gleiche Interesse“, sagt Oskar, der auf dem besten Weg zum Profiskater ist. Doch ohne Bryggeriet würde er heute wohl nicht mehr skaten, denkt er. Ehrgeiz und Talent allein reichen eben nicht, auch das Drumherum muss stimmen – und in Malmö stimmt es. ←

Nicht doof

Smart City bedeutet, dass Technologie Daten bündelt und das Leben in der Stadt besser und sicherer machen soll. Klingt eigentlich sinnvoll. Doch manche Ideen führen zu weniger Privatsphäre und schließen einige Bürger ganz aus

Von Andreas Pankratz

→ Auf den ersten Blick ist nichts Besonderes an der Neusser Straße in der Kölner Innenstadt. Gemütliche Cafés reihen sich an Supermärkte, Bäckereien und Apotheken. Wer weiter nach Norden fährt, bemerkt dann ein Schild, das zwischen den Häuserreihen über den Verkehr gespannt ist. „Klimastraße“ steht dort in großen Buchstaben. Der Kellner einer Eckkneipe zuckt mit den Schultern und verweist auf „Fischbuden-Andi“ von nebenan. Und der weiß tatsächlich, was das mit dieser Bezeichnung auf sich hat: „Das ist ein Projekt, mit dem die Stadt Energie sparen will.“ Aha.

Und so werden in Köln Ladestationen für Elektroautos und E-Bikes sowie LED-Laternen aufgestellt. Auf einem großen Monitor sollen die Bürger außerdem sehen können, wie viel Energie sie jede Minute verbrauchen und wie viel eingespart wird – um damit mehr Bewusstsein dafür zu entwickeln. Köln will smart sein. Eine Smart City.

Intelligent, nachhaltig, vernetzt – so lauten einige gängige Übersetzungen des recht schwammigen Begriffs, der seit einigen Jahren immer häufiger in schicken Broschüren von Städten und großen Konzernen auftaucht. Sie werben mit Verkehrsleitsystemen, die Staus verhindern und die Parkplatzsuche erleichtern, oder mit Stromnetzen, die Energiespeicher einbin-

den können. Insgesamt soll unser Leben sicherer und besser werden, auch wenn zunehmend mehr Menschen zum Leben und Arbeiten in die Städte strömen.

Weltweit gibt es viele Beispiele dafür, was eine Smart City ausmachen kann: Auf Radwegen in Kopenhagen leiten grüne LED-Lämpchen und Zeitangaben an Leuchttafeln die Fahrer, damit sie nicht so oft an roten Ampeln halten müssen und schneller vorankommen. In der nordspanischen Stadt Santander melden Sensoren den städtischen Betrieben, wo Pflanzen zu trocken sind und Mülleimer überquellen. Und in Rio de Janeiro wird das öffentliche Leben seit knapp fünf Jahren in einer Zentrale kontrolliert, die so aussieht, als ginge es um eine Weltraummission der NASA: Auf einer riesigen Monitorwand laufen Wetter- und Verkehrsinformationen ein sowie Echtzeitbilder von 800 Überwachungskameras, die überall in der Stadt verteilt sind. Hunderte Mitarbeiter werten die Daten 24 Stunden am Tag aus. Die Behörden erhoffen sich davon, direkter auf Verkehrsinfarkte, Naturkatastrophen oder auch Unruhen reagieren zu können.

Wie Köln bereitet sich auch Wien auf Wachstum vor. In 20 Jahren werden in der österreichischen Hauptstadt mehr als zwei Millionen Menschen leben, 300.000 mehr als heute. Stadtplanerin Ina Homeier macht sich deswegen keine Sorgen. Sie leitet das Projekt „Smart City Wien“ und hat an einer Strategie mitgearbeitet, die die Stadt auf den Bevölkerungsboom einstellen und dabei helfen soll, die Klimaziele der Europäischen Union zu erfüllen. „Einige Vorhaben greifen schon jetzt“, betont Homeier. So versucht die Stadt konsequent, ihren Bürgern das Auto abzugewöhnen. Die Jahreskarte für den öffentlichen Nahverkehr kostet gerade mal 365 Euro, ein Schnäppchen im Vergleich zu anderen westeuropäischen Städten. Auch das etablierte Car- und Bike-Sharing zählt dazu, wenn es darum geht, eine Smart City zu etablieren. „Äußerlich wird sich Wien nicht sehr stark verändern“, versichert die Stadtplanerin. Sie denkt auch an Dinge wie Nachbarschaften, die sich selbst organisieren. Statt umständlich in die Shopping-Mall zu fahren, sollen die Menschen alles in ihren Wohnbezirken finden – auch mithilfe von Smartphones und sozialen Netzwerken, die lokale Anbieter und Konsumenten miteinander verbinden.

Die vermeintlich schlaue Stadt ist nicht nur ein Lieblingskind vieler Stadtplaner, es ist auch ein Milliardengeschäft, das von der Politik durch Fördermittel angeheizt wird. Bis 2020 wird die Industrie weltweit ein Marktpotenzial von etwa 1,5 Billionen US-Dollar mit Technologien und Dienstleistungen für Smart Citys erschließen können, prognostiziert die Beratungsfirma Frost & Sullivan. „Es gibt einen großen Hype um das Thema“, sagt Martin Powell, der das Geschäftsfeld bei Siemens von London aus leitet. „Tatsache ist aber, dass die Nutzung großer Datenmengen, vernetzter Technologien und von Automatisierungen die Infrastruktur in Städten weltweit verändert.“

Neben den beiden US-Unternehmen IBM und Cisco zählt der Münchner Konzern zu den größten Technikanbietern weltweit. Entsprechend selbstbewusst sind die Prognosen und Versprechen, die Siemens verkündet. „Verbunden mit guter Politik in den Städten kann Technologie alle Formen von Verkehrsstaus, Energieausfällen und Umweltverschmutzungen lösen“, sagt Powell.

Eher als in Köln oder Wien lassen sich solch kühne Visionen derzeit beispielsweise in New Songdo City nachvollziehen, 40 Kilometer südwestlich von Südkoreas Hauptstadt Seoul gelegen. Wo noch vor wenigen Jahren Wasservögel in Ruhe nisteten, stehen jetzt Hochhäuser, die vollgepackt sind mit Technologie. Energie, Müll, Transport – all das wird von Supercomputern gesteuert und von den eher wohlhabenden Bewohnern mit Chipkarten bedient. Bis 2020 sollen etwa 400.000 Menschen in dieser Modellstadt leben und arbeiten, 2013 waren es 67.000 Bewohner.

Kritiker wie der US-Autor Adam Greenfield warnen davor, solche städtebaulichen Vorstellungen auf Städte zu übertragen, die nicht am Reißbrett, sondern über viele Jahre und Jahrhunderte entstanden sind. In seinem Pamphlet „Against the Smart City“ wirft er Unternehmen vor, ihre Ideen in hochtrabender Marketing-sprache dort zu verkaufen, wo sie nicht gebraucht werden und nicht funktionieren. Die Stadt als Spielwiese der Industrie. Für Jens Libbe vom unabhängigen Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) geht dieser Vorwurf etwas zu weit. „Ich sehe im gegenwärtigen technologischen Sprung durchaus eine Chance. Wir müssen aber aufpassen, dass die Städte und ihre Bürger nicht fremdbestimmt werden. Geschätzte 30 Prozent der Bevölkerung kommen mit der rasanten Entwicklung

nicht mehr mit.“ Libbe befürchtet Nachteile vor allem für ältere Menschen, von denen einige beispielsweise schon mit modernen Fahrkartensystemen Schwierigkeiten hätten. Was wird aus ihnen, wenn sie plötzlich von Computern mit ungewohnten Benutzeroberflächen umzingelt werden?

Dumm nur, wenn Unternehmen private Daten der Bürger sammeln und die anderweitig nutzen

Umstritten ist auch die Frage, wie sicher all die Daten, die Sensoren und Kameras in den Schlaustädten rund um die Uhr sammeln, vor Hacker-Angriffen sind – und wie leicht sie von Unternehmen zweckentfremdet werden können. „Es könnte zum Problem werden, dass immer mehr Daten privatisiert werden, wenn sie von den unterschiedlichsten Anbietern eingesammelt werden, die auf den Markt drängen“, sagt Difu-Experte Libbe. Datenschützer warnen, dass die unterschiedlichen Unternehmen zu viele private Informationen ihrer Kunden erhalten und sie für kommerzielle Zwecke nutzen. In den USA, Kanada und Großbritannien kämpfen seit einiger Zeit Initiativen gegen sogenannte Smart Meter: Stromzähler, die die Energieversorger jederzeit über das Nutzerverhalten der Verbraucher informieren. Die helfen zwar beim Stromsparen, allerdings können Unternehmen im Extremfall sogar erkennen, welche Fernsehprogramme die Nutzer schauen. ←



Hä? Wo sind wir denn bloß? Für Hirsche ist die Stadt natürlich nach wie vor ein Rätsel. Diesen Wildtieren, die durch das japanische Nara spazieren, sieht man das irgendwie an



Das Heft ist
nicht genug:
*Filme &
Geschichten
im Netz*

SLUMDOG OHNE MILLIONÄR

Die Stadtverwaltung im indischen Delhi möchte die Stadt gern slumfrei machen, wenn da nur nicht die Bewohner wären. Zum Beispiel die aus der Kolonie Kathputli, die ihren Slum als Heimat begreifen und nicht für die Hochhaussträume eines Investors gehen wollen. Doch nicht nur in Delhi haben wir Elendsquartiere besucht. Unsere Reporterin reist mit einem Filmteam nach Südamerika, wo viele Menschen in notdürftigen Baracken, umgeben von Schutt und Müll, ihr Dasein fristen. Aufgrund der damit verbundenen hohen Kriminalität ist der Einblick in einen Slum kaum möglich. Unsere Reporterin hat aber einen Weg gefunden. Auf fluter.de zeigen wir den Alltag einer Familie in dem Armenviertel El Pozón, das am Rande von Cartagena de Indias liegt, einer der schönsten Städte Kolumbiens.

DEUTSCHLAND – MIETERLAND

In Deutschland wohnen mehr Menschen zur Miete (57 Prozent) als in Wohneigentum, und es gibt ein Gesetz, das sie schützt. Dennoch steigen die Mieten vielerorts dermaßen an, dass Menschen ausziehen müssen oder keine Wohnung finden. Es gibt viele Initiativen, die für bezahlbaren Wohnraum kämpfen und für den sogenannten „Milieuschutz“. Der bedeutet, dass sichergestellt wird, dass in der Stadt plötzlich nicht nur Wohlhabende wohnen. Wir liefern einen Überblick.

Vorschau

Mann und Frau, das war einmal: Heute werden Geschlechterrollen zunehmend in Frage gestellt. Manche fühlen sich im falschen Körper geboren, andere haben einfach keine Lust, den traditionellen Rollen zu folgen. Das alles hat Einfluss auf unser Leben, auf Sprache und den Umgang miteinander. „Geschlechter“ ist das Thema des nächsten Hefts, in dem wir zudem schauen wollen, wie es um die Gleichberechtigung steht. Bis dann

IMPRESSUM

fluter – Magazin der Bundeszentrale für politische Bildung

Ausgabe 56, Thema Stadt, Herbst 2015
Herausgegeben von der Bundeszentrale für politische Bildung (bpb)
Adenauerallee 86, 53113 Bonn
Tel. 0228/99515-0

Redaktion

Thorsten Schilling (verantwortlich/
Bundeszentrale für politische Bildung/
schilling@bpb.de),
Fabian Dietrich (CvD),
Oliver Gehrs (redaktionelle Koordination)

Bildredaktion

Carmen Brunner

Artdirektion

zmyk/Jan Spading

Mitarbeit

Barbara Bachmann, Michael Brake, Theresa Breuer, Felix Denk, Sabrina Gaisbauer, Annett Heide, Annette Kammerer, Stefan Kesselhut, Stefan Laurin, Jan Ludwig, Andreas Pankratz, Fabian Scheuermann, Ann-Kristin Schöne, Steffi Unsleber, Lukas Wohner, Xifan Yang

Dokumentation

Kathrin Lilienthal

Schlussredaktion

Florian Kohl, Timo Ahrens

Lithografie

Meike Jäger

Redaktionsanschrift / Leserbrief

fluter - Magazin der Bundeszentrale für politische Bildung,
DUMMY Verlag, Torstraße 109, 10119 Berlin,
Tel. 030/300230-233, Fax -231, post@fluter.de

Redaktionelle Umsetzung

DUMMY Verlag GmbH, Torstraße 109,
10119 Berlin
ISSN 1611-1567
Bundeszentrale für politische Bildung
info@bpb.de; www.bpb.de

Abonnement & Leserservice

ssm system service marketing gmbh
Im Auftrag der Bundeszentrale für politische Bildung
Dudenstraße 37-43, 68167 Mannheim
Tel. 0621/33839-38, Fax 0621/33839-33
abo@heft.fluter.de

Kostenloses Abo bestellen, verlängern oder abbestellen

www.fluter.de/abo
abo@heft.fluter.de

Nachbestellungen

Publikationsversand der Bundeszentrale für politische Bildung/bpb, Postfach 501055, 18155 Rostock
Fax 038204/66-273,
E-Mail: bestellungen@shop.bpb.de
Nachbestellungen von fluter werden von 1 kg bis 20 kg mit 4,60 Euro kostenpflichtig.

Druck

Ernst Kaufmann GmbH & Co. KG, Druckhaus
Raiffeisenstraße 29, 77933 Lahr
Tel. 07821/945-0, info@druckhaus-kaufmann.de
www.druckhaus-kaufmann.de

Bildnachweise

Cover Michael Wolf/laif; S.2 Cards Against Humanity/the Noun Project; S.3 Michael Wolf/laif; S.4 Dan Kitwood/Getty Images, Dave Jordano, Jörg Brüggemann/Ostkreuz; S.5 Lisa Rastl/aus der Produktion „bodies in urban spaces“ von Willi Dorner; S.7-8 Lisa Rastl/Barcroft Media/Getty Images; S.9 Fairfax Media via Getty Images; S.10 Alessandro Ghirelli; S.11 Leo McGilly/EyeEm/Getty Images; S.12 Franziska Holz; S.13 Henning Bode/laif; S.14 Jindrich Novotny; S.15 André Vieira/Agentur Focus; S.16 Alexis Toureau /laif; S.18 Dan Kitwood/Getty Images; S.19 Warrick Page/Redux/Redux/laif; S.20 The Estate of R. Buckminster Fuller, Frank Lloyd Wright Foundation/VG Bild-Kunst, Bonn 2015, bpk/ Kunstbibliothek/SMB/VG Bild-Kunst, Bonn 2015; S.21 Le Corbusier/FLC/VG Bild-Kunst, Bonn 2015, Margarete Schütte-Lihotzky, Walt Disney World; S.22-25 Dawin Meckel/Ostkreuz; S.26-27 Frank Höhne; S.28 Chris Mellor/Lonely Planet Images/Getty Images; S.29 Survival Group, links unten: Olivier Aubert/Picturetank/Agentur Focus, mitte rechts: Imagine China; S.30-35 Dave Jordano; S.34 Dawin Meckel/Ostkreuz; S.36 mauritius images/Alamy; S.37 Michael Hudler; S.38 EVOL; S.40-41 Benedikt Rugar; S.42 Tamara Abdul Hadi; S.43 Josep Lago/AFP/Getty Images; S.44-46 Jörg Brüggemann/Ostkreuz; S.47 Nils Svensson; S.49 Yoko Ishii; S.50 Susannah Ireland; S.51 Alessandro Rampazzo

Papier: Dieses Magazin wurde auf umweltfreundlichem, chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt.

Die letzte Seite im Heft ist die erste Seite im Netz



Schreibtrisch von Hannah Perner-Wilson

Wie sieht's denn bei dir aus?
Schick ein Bild an meinzimmer@fluter.de