Die Zukunft der europäischen Stadt
von Friedrich Lenger

Die Frage nach der Zukunft der europäischen Stadt wird im Kontext der vielerorts diagnostizierten Krise der Stadt oder des Endes der Urbanisierung gestellt. Derlei Krisendiskussionen sind zunächst also keineswegs exklusiv auf Europa bezogen. Das gilt für die durch den Begriff der „Zwischenstadt" lediglich deutsch imprägnierte Debatte um die Auflösung des älteren Stadt-Land-Gegensatzes, die ohne die ja nicht auf Europa begrenzte Suburbanisierung und Automobilisierung kaum vorstellbar ist.[1] Das gilt erst recht aber für die intensiv diskutierte Frage, inwiefern und inwieweit die rasanten Veränderungen der Kommunikations- und Informationstechnologie die Stadt als zentralen Ort obsolet machen (werden).[2]

In der aktuellen Diskussion um die Zukunft der Stadt erfährt gleichwohl gerade der Typus der europäischen Stadt eine neue Konjunktur. Architekten wie Fred London (Thompson & Partners), der in diesen Tagen vor den Toren Moskaus ein gigantisches Wohnungsbauvorhaben für wohlhabende Moskowiter plant, entdecken die Historizität der europäischen Stadt als *selling point*: „Wir wollen eine europäische Stadt bauen. An deren geschichtlicher Entwicklung haben wir uns orientiert".[3] Ob sich diese historische Entwicklung so ohne weiteres planerisch einholen und eine Altstadt am Reißbrett entwerfen lässt, sei dahingestellt. Für die Zentralität eines spezifisch europäischen Städtetypus in der gegenwärtigen urbanistischen Diskussion ist die Planung von Rubljowskoje-Archangelskoje jedenfalls bezeichnend. Das heißt nun nicht, dass es eine klare Definition dieses Städtetypus gäbe, zumal mit Max Webers Idealtypus der okzidentalen Stadt angesichts fehlender Autonomie und Autokephalie der Kommunen für das 21. Jahrhundert wenig anzufangen ist. An die Stelle klarer Definitionen und Theorie geleiteter Konzepte sind daher zunehmend bloße Merkmalskataloge getreten, die in der Regel neben der geringeren Verstädterungsdynamik, eine gleichfalls begrenzt bleibende Suburbanisierung, eine deutlich stärkere Wertschätzung des Stadtzentrums sowohl als Wohnviertel als auch als Standort repräsentativer öffentlicher Bauten, weit reichende stadtplanerische Kompetenzen der Städte, ein entwickeltes System wohlfahrtsstaatlicher Institutionen und Unterstützungsleistungen sowie die Präsenz historischer Bauten im Stadtbild auflisten. Dabei deutet die häufige Verwendung des Komparativs auf dieser keinesfalls vollständigen Merkmalsliste bereits darauf hin, dass der so umschriebene Typus der europäischen Stadt als Gegenbild der amerikanischen Stadt bestimmt worden ist, die ihrerseits oft vorschnell mit einer globalisierten Stadt gleichgesetzt wird. Inwieweit das Bild, das sich Europa von der amerikanischen Stadt gemacht hat, oder umgekehrt das Bild, das sich Amerika von der europäischen Stadt gemacht hat, ein Zerr- oder gar ein Trugbild ist, soll hier nicht interessieren.[4]

Die wechselseitige Fixierung ist zum Verständnis der gegenwärtigen Debatten aber ebenso unverzichtbar wie zur Bestimmung ihrer Grenzen. Denn zum einen führt die Konzentration auf Europa und die USA zur Ausklammerung gerade der Weltregionen, in denen der Urbanisierungsprozess zur Zeit seine größte Dynamik und vielleicht auch interessanteste Form angenommen hat und in denen von einem Ende der Urbanisierung nicht die Rede sein kann.[5] Zum anderen lässt sie Entwicklungstendenzen, die Europa und den USA gemein sind,

[1] Vgl. knapp: Sieverts, Thomas, Die Kultivierung von Suburbia, in: Siebel, Walter (Hg.), Die europäische Stadt, Frankfurt am Main 2004, S. 85-91.

[2] Vgl. nur die vielleicht drei prominentesten Figuren: Sassen, Saskia, The Global City: New York, London, Tokyo, 2. Aufl., Princeton 2001; Castells, Manuel, Das Informationszeitalter, Bd. 1: Der Aufstieg der Netzwerkgesellschaft, Opladen 2001 und Soja, Edward W., Postmetropolis. Critical Studies of Cities and Regions, Oxford 2000.

[3] Zit. in: Ochs, Birgit, Stadt der Millionäre, Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung, 07.05.2006, V 13.

[4] Hierzu habe ich gemeinsam mit meinem Darmstädter Kollegen Dieter Schott auf dem Konstanzer Historikertag 2006 die Sektion „Die europäische und die amerikanische Stadt seit dem späten 19. Jahrhundert: Geschichtsbilder – Leitbilder – Trugbilder" veranstaltet, deren Beiträge in den Informationen zur modernen Stadtgeschichte (2007), 1 erscheinen.

[5] Vgl. dazu: Bronger, Dirk, Metropolen – Megastädte – Global Cities. Die Metropolisierung der Erde, Darmstadt 2004.

wie die Eventisierung der Städte, die Revitalisierung von Hafenvierteln oder den massiv geförderten Städtetourismus, als weniger interessant erscheinen als gegenläufige Entwicklungen. Und schließlich drängt die Fixierung auf europäisch-nordamerikanische Gegensätze die Frage nach innereuropäischen Unterschieden allzu sehr in den Hintergrund, obwohl doch erst zu zeigen wäre, ob etwa der Verlauf der englischen Suburbanisierung dem der kontinentaleuropäischen ähnlicher als dem der nordamerikanischen Suburbanisierung ist oder ob die Wachstumsprozesse an der Peripherie von Rom oder Athen und die dort geringe Bedeutung des sozialen Wohnungsbaus überhaupt zum (nordwest-)europäischen Muster passen, um von der Kompatibilität der ehemals sozialistischen Städte Osteuropas erst gar nicht zu reden.

In diesen Hinsichten scheint die Debatte um die Zukunft der europäischen Stadt begrenzt. Gleichwohl werden hier Prozesse von unbestreitbarer Relevanz für unser aller Zukunft verhandelt. Schließlich beschwören hier die einen die Kompaktheit der europäischen Stadt und ihre vergleichsweise hohe städteplanerische Gestaltung als Gegenbild zu der von der Suburbanisierung der städtischen Peripherie wie der Urbanisierung des Landes gleichermaßen vorangetriebenen gänzlichen Auflösung des Stadt-Land-Gegensatzes. Andere sehen in ihr das verteidigungswürdige Gegenmodell zur Amerikanisierung oder Globalisierung der Städte, als deren Hauptkennzeichen eine der europäischen Stadt fremde, äußerst schroffe soziale Polarisierung angesehen wird. In der politischen Nutzanwendung ist also die Rede von der europäischen Stadt recht regelmäßig von der Behauptung einer sich rasch vollziehenden Amerikanisierung bzw. Globalisierung begleitet. Dieses bedrohlich klingende „de te fabula narratur!" entbehrt aber weitestgehend einer historischen Tiefendimension oder auch nur einer empirisch gehaltvollen Bestandsaufnahme der Entwicklungen der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts in Europa und den USA.[6]

Wie eine solche vergleichende Bestandsaufnahme aussehen könnte, möchte ich für drei auf beiden Seiten des Atlantiks heftig diskutierte Wandlungsprozesse skizzieren, die keinen Anspruch auf Repräsentativität oder gar Vollständigkeit erheben. Da, wie ausgeführt, die Debatte um die Zukunft der europäischen Stadt ganz maßgeblich eine um die Konvergenz mit Wesenszügen der amerikanischen Stadt ist, liegt es nahe, jeweils mit einer knappen Skizze jüngster amerikanischer Entwicklungstrends einzusetzen und diese als Folie für eine vergleichende Einschätzung der europäischen Situation zu benutzen.

Suburban Sprawl – das Ende städtischer Zentralität?

„Die eigentliche Entwicklungsdynamik der Stadt wird seit Jahrzehnten durch Suburbanisierung bestimmt – einen globalen Trend, für den es kaum Ausnahmen zu geben scheint."[7] Diese in ihrem ersten Teil kaum zu bestreitende Feststellung Rudolf Stichwehs erscheint in ihrer Qualifizierung als ausnahmeloser Globaltrend aus europäisch-amerikanischer Vergleichsperspektive problematisch. Das gilt zunächst hinsichtlich Ausmaß und Form der Suburbanisierung. Schließlich lebt seit 1990 eine Mehrheit der US-Bürger in *metropolitan regions* von mehr als einer Million Einwohnern und innerhalb dieser vor allem in *suburbs*. Diese als Vororte zu übersetzen, würde die enormen Unterschiede im Ausmaß der Flächenzersiedelung verwischen. Man muss nicht das Extrembeispiel Los Angeles bemühen, um zu demonstrieren, dass der – aufgrund der späteren Automobilisierung ohnehin verzögerte – *suburban sprawl* in Europa bislang kein vergleichbares Ausmaß angenommen hat. Das gilt selbst für England und gerade auch für das dünn besiedelte Skandinavien. Das Unverständnis amerikanischer Besucher gegenüber einer durchaus anerkannten Planung hoch verdichteter Satellitenstädte in Schweden oder Finnland belegt dies besser als jede Kennziffer.[8] Es ist angesichts fortbestehen-

[6] Vgl. hierzu auch meine Einleitung zu: Lenger, Friedrich; Tenfelde, Klaus (Hgg.), Die europäische Stadt im 20. Jahrhundert. Wahrnehmung – Entwicklung – Erosion, Köln 2006. In diesem Band finden sich zahlreiche aktuelle Beiträge zu den hier diskutierten Themen.

[7] Stichweh, Rudolf, Raum, Region und Stadt in der Systemtheorie, in: Ders., Die Weltgesellschaft. Soziologische Analysen, Frankfurt am Main 2000, S. 184-206, bes. S. 203.

[8] Vgl. etwa: Berry, Brian J.L., Comparative Urbanization. Divergent Paths in the

der Lenkungsmechanismen auch nicht ersichtlich, warum die hier nur angedeuteten Unterschiede in Ausmaß und Form der Suburbanisierung nicht fortbestehen sollten, die der Analyse des sich auch in Europa rasch wandelnden Stadt-Land-Verhältnisses nichts von seiner Dringlichkeit nimmt.[9]

Dies gilt insbesondere, wenn man die jüngste Dynamik des Suburbanisierungsprozesses betrachtet. Zwar ist auch in Europa der Suburbanisierung der Wohnbevölkerung die Suburbanisierung von Handel und Gewerbe gefolgt und dies – wie in Ostdeutschland nach 1989/90 – in gelegentlich sehr krassem Ausmaß. Und doch ist der Suburbanisierungsprozess in Europa sehr viel stärker auf die städtischen Zentren ausgerichtet geblieben, denen ein erheblicher Teil der Freizeit- und Kulturangebote vorbehalten geblieben ist. Dagegen haben sich Restaurants, Kinos und Theater in den USA häufig in großen Einkaufszentren fernab der städtischen Zentren angesiedelt. Dabei handelt es sich um mehr als einen bloß quantitativen und in Zukunft an Bedeutung verlierenden Unterschied, weil in den Vereinigten Staaten zugleich die Zentrumsorientierung vieler *suburbs* aufgehoben oder doch zumindest deutlich geschwächt worden ist. In der amerikanischen Diskussion firmieren sie als *technoburbs* oder *edge cities*.[10] Sie wachsen typischerweise an den Knotenpunkten wichtiger Autobahnen im weiteren Umfeld städtischer Zentren heran. Damit ändern sie die Verkehrsflüsse, die nicht länger primär aus dem Speckgürtel ins Zentrum der Metropolen gehen, sondern die *suburbs* untereinander verbinden. Ihren vielleicht wichtigsten Ursprung haben sie im Auszug der sogenannten *back offices*, welche die Verwaltungsroutinen großer Firmen erledigen. Einen ökonomischen Anreiz zum Auszug in die *technoburbs* bieten den sich dort ansiedelnden Firmen nämlich nicht allein die niedrigeren Grundstückskosten, sondern das Reservoir vergleichsweise gut ausgebildeter Ehefrauen, die zu eher bescheidenen Löhnen bereit sind, Büroarbeiten auszuführen. Dass dies im eigenen Haushalt geschieht, ist auch in den USA eine seltene Ausnahme. Diese *technoburbs* entstehen also, wenn nach den Bewohnern, den industriellen Arbeitsplätzen und den Geschäften auch die Büros die Innenstädte verlassen.

Ähnliche Standortverlagerungen der *back offices* an die städtische Peripherie sind auch in Europa unübersehbar, doch scheinen sie nur in Ausnahmefällen ähnliche siedlungsräumliche Konsequenzen zu haben. Der verkehrsmäßigen Anbindung scheint bei der Entstehung und Expansion solcher *technoburbs* in den USA zudem sehr viel entscheidendere Bedeutung zuzukommen, die im zuvor ländlichen Nordvirginia am Autobahnring um Washington ebenso aus dem Boden geschossen sind wie im südkalifornischen Orange County. Es sind die die Zentren umfahrenden *beltways*, an denen sich die Standortentscheidungen orientieren und die es möglich machen, dass die verschiedenen *technoburbs* vielleicht stärker aufeinander als auf das großstädtische Zentrum bezogen sind. Ähnliche Muster haben sich in Europa kaum herausgebildet, weil von durchaus vergleichbaren Standortentscheidungen großer Unternehmen und ihrer verstärkten Orientierung an Autobahnkreuzen und Flughäfen keine starken Impulse für die Errichtung neuer Siedlungen ausgegangen sind. Dafür dürfte es eine Reihe von Gründen geben, nicht zuletzt den, dass die ungleich höhere Verdichtung europäischer Agglomerationsräume (einschließlich der dazugehörigen Vorortsiedlungen) und die aufgrund des stärker ausgebauten öffentlichen Nahverkehrs bessere Erreichbarkeit auch peripherer Standorte eine solche weniger dringlich gemacht hat. In den USA dagegen sind die *edge cities* nicht nur ungemein wachstumsstark, sondern zugleich Gegenstand des Optimismus einiger Architekten, die das Programm eines *New Urbanism* für sie entwickelt haben – Visionen, in denen sogar Fußgänger wieder einen Platz finden sollen. Aber auch diese nicht selten an Idealbildern der europäischen Stadt orientierten Visionen belegen keine europäisch-amerikanische Kon-

Twentieth Century, 2. Aufl., London 1981, 145ff.

[9] Dazu zahlreiche Beiträge in Lenger; Tenfelde, Europäische Stadt (wie Anm. 6).

[10] Vgl. auch zum Folgenden: Fishman, Robert, Bourgeois Utopias. The Rise and Fall of Suburbia, New York 1987, bes. Kap. 7; Garreau, Joel, Edge City. Life on the New Frontier, New York 1991 und Teaford, Jon C., Post-Suburbia. Government and Politics in the Edge Cities, Baltimore 1997.

vergenz. Denn es scheint Skepsis gegenüber der Planungseuphorie der im internationalen *Congress for the New Urbanism* zusammengeschlossenen Architekten und Städteplaner angebracht. Und das nicht allein wegen der Halbherzigkeit der Grundkonzeption, die von einer Besiedlungsdichte ausgeht, die keinen öffentlichen Nahverkehr tragen kann und deshalb auf das Auto angewiesen bleibt, sondern vor allem weil dem Verhältnis privaten und öffentlichen Raums zueinander keine hinreichende Beachtung geschenkt wird.[11]

Städtischer Raum – städtische Öffentlichkeit

Denn öffentliche Räume kennen die neuen *technoburbs* ebenso wenig wie die klassischen *suburbs*. Optimistische Betrachter der amerikanischen Entwicklung haben dagegen argumentiert, die – seit den 1950er Jahren auch wegen veränderter Abschreibungsbedingungen für gewerblich genutzte Immobilien allerorten aus dem Boden geschossenen – *shopping malls* seien längst an die Stelle von *downtown* getreten.[12] Und wenn man schaut, welche funktionelle Vielfalt amerikanische *shopping malls* aufweisen, leuchtet ein, dass die Einkaufszentren mit ihren Geschäften, Restaurants, Hotels, Kinos, Eisbahnen, Theatern, Fitnesscentern und Museen über ein Konsum- und Freizeitangebot verfügen, das mit mancher Innenstadt konkurrieren kann, ja inzwischen häufig darüber hinausgeht.[13] Aber Größe und funktionelle Vielfalt, welche die größten amerikanischen Einkaufszentren zu touristischen Zielen und ernsthaften Konkurrenten von Disneyland haben werden lassen, ersetzen keinen frei zugänglichen öffentlichen Raum, ohne den eine Stadt so wenig denkbar scheint wie ein demokratisches Gemeinwesen. Auch im größten Einkaufszentrum bleibt, wie der *supreme court* 1976 entschied, die verfassungsmäßig garantierte Redefreiheit

[11] Vgl. hierzu die bei Feinstein, Susan S.; Campbell, Scott, Readings in Urban Theory, 2. Aufl., Oxford 2002, S. 362-385 dokumentierte Diskussion.

[12] Zum steuerrechtlichen Hintergrund vgl. Hanchett, Thomas W., U.S. Tax Policy and the Shopping-Center Boom of the 1950s and 1960s, in: American Historical Review 101 (1996), S. 1082-1110.

[13] Vgl. exemplarisch Rybczynski, Witold, The New Downtown, wieder in: LeGates, Richard T.; Stout, Frederic (Hgg.), The City Reader, 2. Aufl., London 2000, S. 171-179.

Beschränkungen unterworfen, und das Recht des freien Zugangs der einzelstaatlichen Regelung überlassen. Im Ergebnis verteidigen ganze sechs einzelstaatliche Verfassungen die Redefreiheit gegen die Eigentumsrechte der privaten Eigentümer und selbst in diesen Staaten ist die geschützte politische Betätigung auf das Verteilen von Flugblättern begrenzt.[14] Über Zugangsbeschränkungen aber entscheiden die Betreiber und die zahlreich von ihnen beschäftigten Sicherheitskräfte.

Das ist in europäischen Einkaufszentren ähnlich, doch treten diese in der Regel eben nicht an die Stelle frei zugänglichen Stadtraums, sondern fügen sich in diesen ein. Dabei mögen die ubiquitären Fußgängerzonen der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts ästhetisch häufig einiges zu wünschen übrig lassen. Doch bieten die Ramblas in Barcelona genauso wie zentrale Einkaufsstraßen in Stuttgart oder Florenz freien öffentlichen Zugang für Konsumenten, Demonstranten, Artisten, Trickbetrüger oder Taschendiebe. Tendenzen zur Kommerzialisierung, Privatisierung und Militarisierung potentiell öffentlichen Raums gibt es auch hier, doch sind sie in den Vororten und Stadtzentren der USA sehr viel stärker ausgeprägt: Vorortsiedlungen werden immer häufiger als *gated communities* angelegt, zu denen der gewöhnliche Bürger ohne Einladung eines Bewohners keinen Zugang hat.[15] So hat sich die Zahl der Beschäftigten in den Sicherheitsdiensten des *county* von Los Angeles allein in den 1980er Jahren mehr als verdreifacht.[16] Ein ähnliches Ausmaß kann die Beschränkung öffentlichen Raums in den städtischen Zentren selbst nicht annehmen. Doch schreiten Privatisierung und Militarisierung auch hier voran. Für erstere steht die gesamte *Drive-in*-Kultur, die inzwischen längst auch Gottesdienste auf dem riesigen Parkplatz eines Autokinos mitumfasst, wo Zehntausende von Besuchern die Predigt des Geistlichen, dem sie zuschauen,

[14] Vgl. Cohen, Lizabeth, From Town Center to Shopping Center. The Reconfiguration of Community Marketplaces in Postwar America, in: American Historical Review 101 (1996), S. 1050-1081, bes. S. 1068ff.

[15] Vgl. z.B.: Davis, Mike, City of Quartz. Excavating the Future in Los Angeles, New York 1992, S. 244 oder Gelinsky, Katja, Schöne neue Musterwelt, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 04.01.2002, S. 9.

[16] Vgl. nur: Davis, City (wie Anm. 15), S. 250.

per Autoradio in ihren geschlossenen und überwiegend klimatisierten Limousinen hören.[17] Neben solchen selbst gewählten Formen der Isolation steht der Ausschluss vor allem der armen Bevölkerung, wie den immer zahlreicher werdenden Obdachlosen, z.B. durch die Schließung von Parkanlagen außerhalb der Geschäftszeiten oder mittels Privatisierung öffentlicher Parks.[18]

Postfordismus, Neoliberalismus, soziale Polarisierung

Das führt zu einem dritten Bereich, für den häufig eine Konvergenz der nordamerikanischen und der europäischen Entwicklung behauptet worden ist – den der sozialen Polarisierung der städtischen Bevölkerung. So haben nicht zuletzt die gewalttätigen Unruhen des Vorjahres in Paris und Lyon zu voreiligen Parallelisierungen mit Unruhen in Los Angeles oder Chicago geführt, wobei mehr übersehen worden ist als nur die für Europa im Gegensatz zu den USA typische Verortung der sozialen Spannungszonen in den Hochbauten des sozialen Wohnungsbaus an der städtischen Peripherie. Auch sonst scheint es fraglich, ob man für das für die USA zentrale Problem einer schwarzen *underclass* in den innerstädtischen Ghettos, die durch die Deindustrialisierung und die Suburbanisierung der verbliebenen industriellen Produktionsstätten weitgehend vom Arbeitsmarkt abgeschnitten ist, ein europäisches Pendant findet.[19] Vorliegende Fallstudien sprechen dagegen.[20]

[17] Vgl. Jackson, Kenneth T., Crabgrass Frontier. The Suburbanization of the United States, Oxford 1985, S. 264f.

[18] Vgl. als Fallstudie Wolch, Jennifer, From Global to Local. The Rise of Homelessness in Los Angeles during the 1980s, in: Scott, Allen J.; Soja, Edward W. (Hgg.), The City. Los Angeles and Urban Theory at the End of the Twentieth Century, Berkeley 1996, S. 390-425 sowie zur Einführung eines Eintrittsgeldes von 12 Dollar pro „nonresident" Familie in einem Park im südkalifornischen San Marino: Davis, Mike, Magical Urbanism. Latinos Reinvent the U.S. City, London 2000, S. 73.

[19] Vgl. nur: Katz, Michael (Hg.), The „Underclass" Debate. Views from History, Princeton 1993 sowie meinen Beitrag zu den USA in: Lenger; Tenfelde, Europäische Stadt (wie Anm. 6).

[20] Vgl. nur: Wacquant, Loic J.D., Roter Gürtel, Schwarzer Gürtel. Rassentrennung, Klassenungleichheit und der Staat in der französischen städtischen Peripherie und im amerikanischen Ghetto, in: Häußermann, Hartmut; Kronauer, Martin; Siebel, Walter (Hgg.), An den Rändern der Städte. Armut und Ausgrenzung, Frankfurt am Main 2004, S. 148-200.

Ohnehin scheint gegenüber den von einer europäisch-amerikanischen Konvergenz ausgehenden Konzepten einer Stadtsoziologie, die gerne von den neoliberalen Tendenzen in der postfordistischen Stadt spricht, Skepsis angebracht. Zwar deuten auch Studien zu europäischen Städten auf eine verstärkte soziale Polarisierung der städtischen Bevölkerung hin, doch rechtfertigt dies keine Gleichsetzung mit der nordamerikanischen Situation.[21] Denn der aus der Globalisierung abgeleitete Prozess eines neoliberalen Abbaus sozial- und wohlfahrtsstaatlicher Stadt- und Wohnungspolitik wird gerne übertrieben. Zum einen war diese Stadt- und Wohnungspolitik in großen Teilen Südeuropas ohnehin weit weniger ausgeprägt als in den vorschnell zur europäischen Norm erhobenen Industriestaaten des Nordwestens. Zum andern sind dort die Bastionen des Wohlfahrtsstaats wohl nicht durchgängig in dem Maße geschliffen, wie uns seine Verteidiger unter den Stadtsoziologen aus verständlichen Gründen glauben machen wollen.[22]

Die angeführten Beispiele, die aus Platzgründen nicht vertieft werden können, begründen Zweifel an den verbreiteten Thesen vom Aufgehen des Typus der europäischen Stadt in der amerikanischen oder globalisierten Stadt des 21. Jahrhunderts. Dieser Befund sollte indessen nicht Beruhigung stiften. Vielmehr belegen die obigen Ausführungen eine doppelte Notwendigkeit, nämlich zum einen konzeptionell und regional den aus der simplen Gegenüberstellung (vermeintlicher) europäischer und nordamerikanischer Charakteristika der Stadtentwicklung resultierenden Schematismus zu überwinden und zum anderen

[21] Vgl. aus der Fülle neuerer Sammelbände nur: O'Loughlin, John; Friedrichs, Jürgen (Hgg.), Social Polarization in Post-Industrial Metropolises, Berlin 1996, oder Marcuse, Peter; van Kempen, Ronald (Hgg.), Globalizing Cities. A New Spatial Order?, Oxford 2000 sowie differenzierend Burgers, Jack; Kloosterman, Robert, Dutch Comfort. Postindustrieller Übergang und soziale Ausgrenzung in Spangen, Rotterdam, in: Heitmeyer, Wilhelm; Dollase, Rainer; Backes, Otto (Hgg.), Die Krise der Städte. Analysen zu den Folgen desintegrativer Stadtentwicklung für das ethnisch-kulturelle Zusammenleben, Frankfurt am Main 1998, S. 211-230.

[22] Vgl. nur: Lehto, Juhani, Different Cities in Different Welfare States, in: Bagnasco, Arnoldo; Le Galès, Patrick (Hgg.), Cities in Contemporary Europe, Cambridge 2000, S. 112-130.

den diesen Schematismus gleichfalls fördernden Dichotomien von Stadtsoziologie und Gegenwartspolitik eine differenzierte historische Analyse des demografischen und ökonomischen, des stadträumlichen und sozialen, baulichen und kulturellen Wandels der europäischen Städte des 20. Jahrhunderts gegenüber zu stellen. Ohne selbst Prognosen zu umfassen, könnte eine solche Analyse der Debatte um die Zukunft der europäischen Stadt eine Tiefendimension geben, die man bislang schmerzlich vermisst.

Prof. Dr. Friedrich Lenger lehrt Neuere Geschichte am Historischen Institut der Justus-Liebig-Universität Gießen und beschäftigt sich zur Zeit vor allem mit der Geschichte der europäischen Stadt im 20. Jahrhundert sowie mit der Medien- und Kommunikationsgeschichte seit der Mitte des 19. Jahrhunderts. E-Mail: friedrich.lenger@geschichte.uni-giessen.de

Literaturempfehlungen:

Bronger, Dirk, Metropolen – Megastädte – Global Cities. Die Metropolisierung der Erde, Darmstadt 2004.
Castells, Manuel, Das Informationszeitalter, Bd. 1: Der Aufstieg der Netzwerkgesellschaft, Opladen 2001.
Davis, Mike, City of Quartz. Excavating the Future in Los Angeles, New York 1992.
Häußermann, Hartmut; Kronauer, Martin; Siebel, Walter (Hgg.), An den Rändern der Städte. Armut und Ausgrenzung, Frankfurt am Main 2004.
Lenger, Friedrich, Urbanisierung als Suburbanisierung. Grundzüge der nordamerikanischen Entwicklung im 20. Jahrhundert, Bochum 2003.
Lenger, Friedrich; Tenfelde, Klaus (Hgg.), Die europäische Stadt im 20. Jahrhundert. Wahrnehmung – Entwicklung – Erosion, Köln 2006.
Sassen, Saskia, The Global City: New York, London, Tokyo, 2. Aufl., Princeton 2001.
Scott, Allen J.; Soja, Edward (Hgg.), The City. Los Angeles and Urban Theory at the End of the Twentieth Century, Berkeley 1996.
Siebel, Walter (Hg.), Die europäische Stadt, Frankfurt am Main 2004.
Wilson, William Julius, When Work Disappears. The World of the New Urban Poor, New York 1996.