

Warsewa, Günter

Working Paper

Stadtgestaltung durch Zeitpolitik: Experimente und Ergebnisse im Projekt 'Bremen 2030 - eine zeitbewusste Stadt'

IAW Arbeitspapier, No. 7/2004

Provided in Cooperation with:

Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW), Universität Bremen / Arbeitnehmerkammer Bremen

Suggested Citation: Warsewa, Günter (2004) : Stadtgestaltung durch Zeitpolitik: Experimente und
Ergebnisse im Projekt 'Bremen 2030 - eine zeitbewusste Stadt', IAW Arbeitspapier, No. 7/2004,
Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW), Universität Bremen und Arbeitnehmerkammer Bremen,
Bremen

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/110216>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen
Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle
Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich
machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen
(insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten,
gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort
genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal
and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to
exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the
internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content
Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise
further usage rights as specified in the indicated licence.*

Günter Warsewa

Stadtgestaltung durch Zeitpolitik

Experimente und Ergebnisse im Projekt ‚Bremen 2030 –
eine zeitbewusste Stadt‘

Kurzfassung

Die neue „Stadt der Unterschiede“ konstituiert sich nicht nur durch die aktuellen Prozesse der Vertiefung und Radikalisierung von räumlichen und sozialen Unterschieden. Bedeutender wird zudem auch die Betrachtung der *Zeit* als der „dritten Dimension der Stadtentwicklung“. Aktuelle Forschungsarbeiten zeigen, dass die dramatischen Veränderungen europäischer Städte systematisch mit Veränderungen ihrer Zeitstrukturen zusammenhängen. Unterschiedliche Rhythmen von Stadtteilen, Zeitvorgaben und –takte, Muster der Zeitnutzung und der Aktivitäten scheinen von enormer Bedeutung für die Stadtentwicklung zu sein, wurden bislang von der Forschung wie von Politik und Planung aber kaum wahrgenommen.

In einem experimentellen Prozess haben Politik und Verwaltung der Freien Hansestadt Bremen in Kooperation mit einem Forscherteam die Idee der Zeitpolitik in mehreren Einzelprojekten in verschiedenen Stadtteilen erprobt. Dabei haben sich z.B. zivilgesellschaftliche Mobilitätspakte, Nachbarschaftsabkommen etc. als wirksame Instrumente erwiesen und gezeigt, dass eine moderne Zeitpolitik auch die Ideen von „lokaler Gerechtigkeit“ und „good governance“ (gutes Regieren) unterstützen kann.

Abstract

The new ‘city of differences’ is not only constituted by the current process of deepening and radicalisation of spatial and social differences. Therefore it will become more important to consider time as the “third dimension of urban development”. Recent research is indicating that the dramatic changes in many European cities correlate systematically with differences in their time structures. Various rhythms of city-districts, temporal guidelines, patterns of time-use and activities seem to be of enormous significance for the dynamic of city development, but were not very much noticed in scientific research and in political and planning processes.

In an experimental process the government and the administration of the Free Hanseatic City of Bremen, supported by an academic research group, try to explore how this idea of time-policy could be realized in concrete projects in different parts of the city. In these experimental attempts to change urban time patterns mobility pacts, neighbourhood agreements etc. proved as effective instruments. In this way it is shown, that modern time policy could also support the idea of “local justice” and “good governance”.

Inhaltsverzeichnis

1. Time and the City: Pinnbrett-Familien, Bastelbiographien, Ich-AGs, Arbeitsguerilleros, Jobnomaden, Zeitjongleure	4
2. Die sozial-raum-zeitliche Struktur der Stadt	5
3. Die zeitbewusste Stadt als Zukunftsaufgabe	8
4. Wie kann und wie lässt sich die Stadt verändern?	9
5. Pakte und Projekte	11
6. Fazit: Kontraktuelle Politik für die Stadt der vernetzten Chronotope	17
Literatur	19

Stadtgestaltung durch Zeitpolitik

Experimente und Ergebnisse im Projekt ‚Bremen 2030 – eine zeitbewusste Stadt‘¹

1. Time and the City: Pinnbrett-Familien, Bastelbiographien, Ich-AGs, Arbeitsguerilleros, Jobnomaden, Zeitjongleure

Die bekannten Mega- oder Basistrends wie Globalisierung, Tertiarisierung, demographischer und sozialer Wandel (Individualisierung, Pluralisierung, Alterung) erzeugen eine Reihe von Effekten, die weitgehend bekannt und vielfach diskutiert sind. Mit diesen Prozessen gehen aber auch Phänomene einher, die im öffentlichen Bewusstsein bislang nur wenig Aufmerksamkeit erfahren haben: Obwohl die in den letzten 20 – 30 Jahren bewusst vorangetriebenen Arbeitszeitverkürzungen insofern erfolgreich waren, als die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit bei den Erwerbstätigen in Deutschland 2002 nur noch bei 27,8 Stunden lag und somit die individuell frei verfügbare Zeit allein seit 1970 um mehr als 500 Stunden pro Jahr zugenommen hat (Stat. Bundesamt), scheinen die realen Zeitbudgets und das subjektive Zeitempfinden vieler Menschen zunehmend von Zeitnot, Stress und Hektik geprägt zu sein. Modernes Alltagsleben bedeutet auch und nicht zuletzt, mit einer wachsenden Anzahl verschiedenster Zeitprobleme und Zeitkonflikte umgehen zu müssen. Dazu gehören zum Beispiel:

- das Management der modernen Familie, deren Mitglieder im normalen Alltag per Zettel am Pinnbrett kommunizieren;
- die Lebensplanung von Paaren, die keine Gelegenheit haben, am selben Arbeitsort Karriere zu machen (und die schon deswegen auf Kinder verzichten);
- die Bewältigung von ungeplanten Vorkommnissen im streng durchorganisierten Familienalltag (wenn z.B. das Kind krank wird oder der Unterricht ausfällt);
- die nach wie vor ungleiche Verteilung von Aufgaben, Lasten und Chancen zwischen den Geschlechtern, die nicht zuletzt unterschiedliche zeitliche Beanspruchungen hervorbringt;
- die Zeitvernichtung im Stadtverkehr; bei immer unterschiedlicheren Arbeits- und Schichtzeiten werden die großen, unflexiblen Massentransportmittel immer unpraktischer;
- die ständigen Nutzungskonflikte um Zeiten: Wo Kulturkonsumenten, Businesspeople und Städtetouristen sich amüsieren wollen, wollen andere Menschen schlafen und sich erholen; wo moderne Dienstleister/innen aus Wissenschaft, Medien-, Kultur-, Technologiebranchen Arbeiten, Wohnen, Amüsieren untrennbar mischen, bleiben nur wenige Spielräume für Alte oder Kinder.

¹ Der folgende Text ist die leicht ergänzte deutsche Fassung des Vortrages „Shaping the City by Changing the Times“ des Autors bei der International Conference on Globalism and Urban Change ‚City Futures‘ vom 8. – 10.7. 2004 in Chicago.

Die Liste ließe sich fortführen und die Beispiele zeigen - in all ihrer Verschiedenheit - dass es vor allem die Stadt und das Leben in den Städten ist, wo die Zeitprobleme, die sich mit den Entstandardisierungen der letzten Dekaden enorm verschärft haben, unausweichlich auftreten. Urbanes Leben ist ohne Zeitkonflikte - Konflikte zwischen unterschiedlichen Rhythmen und Abläufen, zwischen einzelnen Menschen oder sozialen Gruppen und institutionellen Taktgebern, zwischen unterschiedlichen Zeitverwendungen - ohnehin nicht vorstellbar, aber die unterschwellige Brisanz der aktuellen Entwicklungen tritt bisher vermutlich aus zwei Gründen nicht offen zutage: Zeitkonflikte können als solche nur in einer stark integrierenden Perspektive, die viele Ursachen und Wirkungen zusammen betrachtet, verstanden werden. Überdies wird die Bewältigung von Zeitkonflikten in unserer Gesellschaft üblicherweise in die Zuständigkeit der Individuen, der einzelnen Familien oder Haushalte verwiesen. Als gesellschaftliche, gar politische Aufgabe war Zeitgestaltung daher bislang nicht auf der Tagesordnung.

In dem Maße, in dem nun aber diese Konflikte zunehmen, bekommen sie auch eine neue Brisanz und die Suche nach Lösungen, nach bewusster Gestaltung insbesondere städtischer Zeiten, wird dringlicher. An zahlreichen aktuellen Debatten, die sich auch und zum Teil sogar im Kern um Zeitkonflikte drehen, wird das deutlich: Ladenschluss, Arbeitszeitregelungen, Kinderbetreuung, Ganztagschulen, kundenfreundliche Verwaltung, die Belebung von Innenstädten und Stadtvierteln – immer handelt es sich auch um verschiedene Arten von Zeitkonflikten, die eine wichtige Rolle für die Entwicklung der Städte spielen.

2. Die sozial-raum-zeitliche Struktur der Stadt

Die Tatsache, dass sich die Städte vermehrt und mit wachsender Geschwindigkeit entlang vielfacher und zunehmend unübersichtlicher Segregations- und Differenzierungslinien in Teilstädte zerlegen, ist seit geraumer Zeit unumstritten. Im wesentlichen wurde diese Dynamik bislang als sozial differenzierender Prozess beschrieben, der sich in zahlreichen einzelnen Teilentwicklungen ausdrückt (z.B. Herausbildung einer ‚new urban underclass‘, ethnische Differenzierung, Schulsegregation, Vervielfachung von Anspruchsgruppen und Interessen, Inklusion/Exklusion). Gleichzeitig prägen diese Prozesse auch das Bild und die räumliche Struktur der Stadt bzw. ihrer einzelnen Teilräume und können durch die Rückwirkungen der räumlichen auf die sozialen Entwicklungen noch verstärkt, unter bestimmten Bedingungen freilich auch abgemildert werden (Kronauer 2002). In jedem Falle aber bilden sich die sozialen Prozesse in denjenigen Veränderungen der Raumstrukturen ab, die – von der Suburbanisierung und Herausbildung einer ‚Zwischenstadt‘ (Sieverts 1997) über residentielle Segregation (Dangschat 1998) und die Polarisierung von ‚gated communities‘ und ‚broken window quarters‘ oder ‚no go areas‘ bis zu funktionsräumlicher Differenzierung - vielfach beschrieben und diskutiert wurden.

Die sozialen und räumlichen Veränderungen verbinden sich dabei auf eine Weise, die die herkömmliche Vorstellung von Stadt, von Urbanität und städtischem Leben in zweifacher Weise nachhaltig in Frage stellt: Zum einen scheint die Stadt ihre nach außen abgegrenzte, identifizierbare Gestalt zu verlieren und es wird - nicht zuletzt dadurch - zum anderen immer schwieriger, das soziale Stadtgefüge nach innen als ein zusammenhaltendes, bei allen Ungleichheiten

und Disparitäten zwischen ihren Bewohner/inne/n Gemeinsamkeit stiftendes Ganzes zu erfahren (Göschel 2000; Löw 2002). Hinzu kommt, dass in den heutigen Städten nicht mehr selbstverständlich und unumstritten die Einwohner/innen und deren Bedürfnisse den Maßstab für die Gestaltung der Stadt darstellen. Selbst bei schrumpfenden Einwohnerzahlen muss sich die moderne Stadt sowohl im Umfang als auch in der Qualität ihrer Infrastrukturen, Dienstleistungen und sonstigen Angebote auf wachsende zeitweilige Besucher- und Nutzergruppen, wie z.B. Arbeitspendler, Businesspeople, Studierende, Touristen, Sport-, Festival- und Kulturbesucher usw. einstellen (Martinotti 1996).

Die neue „Stadt der Unterschiede“ (Venturi 2003) entsteht aber eben nicht allein durch die Vertiefung und Radikalisierung von räumlichen und sozialen Differenzen. Seit einiger Zeit wird deutlich, dass die Veränderungsprozesse, denen die Städte unterliegen, auch und vermutlich systematisch mit zeitlichen Differenzierungen korrelieren (Mückenberger 2000; Henckel 2000; Henckel/Eberling 2002; Venturi 2003). Unterschiedliche Rhythmen, Taktvorgaben, Zeitnutzungen und Aktivitätsmuster bilden gleichsam die dritte Dimension der städtischen Entwicklungsdynamik, die bislang sowohl in der wissenschaftlichen Forschung als auch in der politischen und planerischen Praxis wenig beachtet wurde.

Um zeitgebundene Strukturen analytisch handhabbar zu machen, ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Zeitdimension ihrerseits selbst eine innere Mehrdimensionalität aufweist und dementsprechend komplex konstruiert sein muss. Die wenigen bislang vorliegenden Arbeiten zum Zusammenhang von ‚Stadt‘ und ‚Zeit‘ verdeutlichen dies:

- Die Arbeitsgruppe um Sandra Bonfiglioli am Politecnico di Milano hat dafür den Begriff des „Chronotops“ geprägt (Bonfiglioli u.a. 2002). Chronotope werden hier dargestellt als spezifische, bestimmten Räumen zuzuordnende Muster aus städtischen Funktionen, darauf bezogenen Nutzergruppen und Mobilitätsformen sowie typischen Nutzungszeiten. Die herkömmliche Darstellungsweise sozial-räumlicher Differenzierung, die sich vor allem auf die Kombination von Funktionen und sozialen Gruppen stützt, wird mithin um die entsprechenden Ausprägungen von Mobilität und Zeitnutzung ergänzt. Auf diese Weise lässt sich für einzelne städtische Areale, Quartiere oder Stadtteile ein internes Grundmuster beschreiben, das eben auch den „spezifischen Rhythmus“ dieses Areals umfasst. Dazu gehören auch die typischen Konflikte, die sich aus den unterschiedlichen Zeitnutzungsmustern ergeben: Wenn Anwohner schlafen wollen, wollen sich die Besucher von Kneipen, Theater etc. amüsieren; wo Kinder oder Jugendliche sich wohlfühlen, sind manchmal und vielleicht sogar gerade deswegen, alte Menschen verschreckt oder verärgert. Genauso problematisch ist aber auch das Gegenteil: Wenn Orte zu bestimmten Zeiten nicht mit Nutzungen ausgefüllt sind, werden sie als unbelebt, unsicher und sogar als verängstigend wahrgenommen.
- Neben der Bedeutung von Tag-/Nacht-Rhythmen und anderen inneren zeitlichen Dynamiken betont Marco Venturi vor allem die Verschiedenheit längerfristiger Entwicklungsprozesse von gesamten Stadtteilen. Mehr als durch konkrete materielle oder soziale Charakteristika seien Quartiere durch ihre Veränderungsdynamik und zeitliche Zyklizität geprägt. „Langsame“ Stadtviertel erleben über lange historische Phasen verhältnismäßig geringe Veränderungen, während „schnelle“ Quartiere eher flüchtige Eigenschaften

aufweisen und sich im Verlauf relativ kurzer Zeiträume immer wieder gravierend umstrukturieren (Venturi 2003).

- In eine ähnliche Richtung argumentieren auch H. Häußermann und W. Siebel mit ihrer These von der dreigeteilten Stadt (Häußermann/Siebel 1990:138f), die sich auch als „Stadt der drei Geschwindigkeiten“ interpretieren lässt. Die erste Stadt ist die international wettbewerbsfähige Stadt der Unternehmenszentralen, der weltweit konkurrierenden und kooperierenden Wissenschaftseinrichtungen, des Messe-, Flughafen- und Hochkulturbetriebs. Zu dieser Stadt gehören die internationalen Verbindungen und Gäste, die spezifischen Dienstleistungen wie z.B. bevorzugte Hotels und Restaurants oder die internationale Schule. Auf diesen Teil der Stadt konzentrieren sich die innovativen Potentiale, aber auch die Aufmerksamkeit und Mittel der städtischen Entwicklungs- und Modernisierungspolitiken und sorgen für eine stetige Beschleunigung der Entwicklungsprozesse.

Die zweite Stadt, d.h. die „normale Arbeits-, Wohn- und Versorgungsstadt“ umfasst die Funktionen und sozialen Gruppierungen der (noch überwiegend deutschen) Mittelschichten und den größten Teil ihrer Aktivitäten. Hier verläuft der Modernisierungsprozess wesentlich langsamer als in der international wettbewerbsfähigen Stadt, da im Verhältnis deutlich weniger politische Unterstützung und finanzielle Ressourcen eingesetzt werden können. In erheblich stärkerem Maße noch gilt das für die dritte Stadt, die Stadt der marginalisierten Randgruppen, der Ausgegrenzten, Arbeitslosen, Ausländer, Armen, Abhängigen. Angesichts der unterschiedlichen Entwicklungsgeschwindigkeiten und Beschleunigungen bedeutet diese Dreiteilung der Stadt also, dass sich die erste Stadt immer stärker von der zweiten und der dritten Stadt entfernt, die sich in ihren verschiedenen Ausprägungen und Varianten sehr viel langsamer vorwärts oder gar rückwärts entwickeln.

Aus diesen unterschiedlichen analytischen Zugriffen auf die zeitlichen Strukturen der urbanen Entwicklung lässt sich an dieser Stelle kein konsistentes neues Konzept herstellen. Erkennbar wird aber immerhin, dass sich die einzelnen Ansätze ergänzen und übereinandergelegt zu einem Gesamtmuster aus Rhythmik, Dynamik und Beschleunigung zusammenfügen. Der Begriff der „Chronotope“ ist in diesem Sinne zu erweitern, d.h. bei den modernen, zeitlich differenzierten Strukturen der Städte handelt es sich nicht nur um bestimmte Stadtteile oder Quartiere mit je eigener Zeit, sondern eher um Netze aus bestimmten Funktionen, sozialen Gruppen, Infrastruktur- und institutionellen Angeboten, die sich über die ganze Stadt verteilen, sich räumlich überlagern und funktional ergänzen. Und neben Überlagerung und Komplementarität kommt es selbstverständlich auch zu Konkurrenz, Ausschluss und Abgrenzung. Dadurch vertiefen sich die sozialen Differenzierungen, aber „der entscheidende Faktor bei den neuen urbanen Prozessen in Europa wie anderswo besteht ... darin, dass der urbane Raum zugleich funktional jenseits aller physischen Nähe verflochten ist“ (Castells 2001: 458).

Funktionale Verflechtung wird - unter anderem - durch Arbeitsteilung und zeitlich aufeinander abgestimmte Nutzungsmuster hergestellt. Beides ist gestaltbar und daher könnte den Trends zur sozialen wie räumlichen Differenzierung und Desintegration durch die Bewältigung von Zeitkonflikten zumindest entgegen gewirkt werden. Angesichts der dargestellten Prozesse wird freilich kaum eine Rückkehr zu den traditionellen Formen von Urbanität und Stadtentwicklung zu erwarten sein. Die bewusste Einbeziehung und Gestaltung von Zeitstrukturen,

als der ohnehin allgegenwärtigen dritten Dimension der Stadtentwicklung, könnte aber immerhin dazu beitragen, Arbeitsteilung stärker als Komplementarität und weniger als Ausschluss und Abgrenzung sowie Differenz stärker als produktive Vielfalt auszuprägen.

3. Die zeitbewusste Stadt als Zukunftsaufgabe

Auf die eine oder andere Weise sind von Zeitkonflikten also Alle betroffen: Die Bürger/innen einer Stadt ebenso wie ihre zeitweiligen Nutzer/innen, etwa als Pendler, Touristen, Geschäftsleute oder Besucher/innen von Freizeiteinrichtungen. Wie bei allen gesellschaftlichen Entwicklungen ist es zusätzlich aber auch hier so, dass die Möglichkeiten mit den Problemen umzugehen, sie zu bewältigen, unterschiedlich verteilt sind: Nach Alter, nach Haushaltsform, nach Herkunft und Kultur, nach Einkommen, nach Geschlecht, nach Status. Die wachsende Verschiedenheit zwischen den Menschen und den sozialen Gruppen bleibt überdies im Gefüge der Städte nicht ohne Folgen. Standorte, Zentren, Stadtteile, Wohnquartiere werden dadurch ebenfalls unterschiedlicher, entwickeln oder verstärken spezifische Funktionen und Identitäten, zu denen auch ein eigener Rhythmus und eine eigene Dynamik gehören. An den Unterschieden zwischen „klassischen“ Wohnquartieren und Kulturdistrikten, Technologieparks oder Medienquartieren lässt sich dies genauso beobachten wie an der Entwicklung von modernen Industriegebieten und Einkaufszentren.

Städtische Zeitpolitik muss daher vor allem zwei Ziele verfolgen: (1.) eine allgemeine Entlastung der Bürger/innen von den allgegenwärtigen Zeitproblemen und (2.) den Ausgleich von spezifischen Benachteiligungen, Ungerechtigkeiten, Diskriminierungen. Die zeitbewusste Stadt der Zukunft wird daher mit der Zeit ihrer Bürger/innen bewusster und sorgsamer umgehen und auch die Bürger/innen selbst werden lernen, ihre eigenen Zeiten und die ihrer Mitbürger/innen sorgsamer zu beachten. Im einzelnen wird die zeitbewusste Stadt ihre Gestaltungskompetenz auf vier Handlungsfelder zu richten haben:

Optionalität der Zeitnutzung

Vielfach sind die diversen Tätigkeiten, Verrichtungen und Erledigungen der Bürger/innen stark von institutionell vorgegebenen Bedingungen abhängig. Gegenüber den institutionellen Strukturen und den Vorgaben spezifischer Taktgeber fehlen häufig individuelle Wahl- und Entscheidungsfreiheiten, die es den einzelnen Menschen ermöglichen, ihrem eigenen Rhythmus und Zeitmaß zu folgen. Unterschiedliche, aber gut koordinierte Mobilitätssysteme könnten dazu ebenso beitragen wie z.B. multifunktionale öffentliche Räume, in denen sich unterschiedliche Generationen sicher- und wohlfühlen.

Integration von Zeiten und Zeitnutzungen

Insbesondere dort, wo die Zeiten mehrerer Personen eng aufeinander abzustimmen sind (in Mehrpersonenhaushalten / Familien) wachsen die Anforderungen an die zeitliche Koordination des Alltags. Eine „Einheit des Alltags“ herzustellen, ist eine Managementaufgabe, von der vor allem die Frauen, die dies auch heute noch im wesentlichen zu leisten haben, durch gesellschaftliche Vorkehrungen (z.B. angemessene Kinderbetreuung) zumindest partiell entlastet werden müssen.

Synchronisation (und Desynchronisation) von Zeiten und Zeitnutzungen

Zeitnutzungskonflikte entstehen unter anderem durch unzureichend abgestimmte Zeitangebote und -takte von öffentlichen und privaten Einrichtungen und Dienstleistern, Arbeits- und Öffnungszeiten. Die morgendlichen Verkehrsstaus (und damit auch eine Reihe von Verkehrsplanungs- und Straßenbaukonflikten) könnten entschärft werden, wenn die Anfangs- und Öffnungszeiten zwischen Institutionen (etwa zwischen verschiedenen räumlich benachbarten Arbeitsstätten) entzerrt und fallweise neu justiert würden. Ein wichtiger Grund für stetigen Alltagsstress könnte beseitigt werden, wenn die Öffnungs- und Betriebszeiten von Kindergärten und Schulen besser auf die Zeitbudgets und -bedürfnisse der Eltern abgestimmt wären.

Transformation von zeitspezifischen Nutzungs- und Bedeutungsstrukturen

Zeitprobleme und -konflikte können und müssen schließlich auch bei gravierenden gesellschaftlichen Veränderungsprozessen Berücksichtigung finden. Die Modernisierung der öffentlichen Dienste und damit der Übergang von einem historischen zu einem modernen Verwaltungsmodell (z.B. von der traditionellen Meldestelle zum BürgerServiceCenter) ist ein typisches Beispiel für derartige Problemkonstellationen: Die Einführung bürger- und kundenfreundlicher Öffnungszeiten birgt zwar ein großes Konfliktpotential, aber ohne sie ist eine effektive Modernisierung kaum vorstellbar. Historische Verläufe haben aber auch noch einen anderen Bezug zur aktuellen Zeitgestaltung: Vergangene Epochen, ihre steingewordenen Zeit- und Bedeutungsgehalte lassen sich - z.B. in Form der touristischen und regionalwirtschaftlichen Revitalisierung von Innenstädten - heute neu und bewusst erfahrbar machen und tragen so zu einer Bereicherung des Alltags und der Erlebnisqualität bei.

Die Beschreibung dieser – selbstverständlich eng miteinander verknüpften - Handlungsfelder macht die Anforderungen deutlich, die mit dem Projekt „Bremen 2030 - eine zeitbewusste Stadt“ verbunden waren: Wenn städtische Zeitpolitik zu einer Gestaltungsaufgabe werden soll, die reale Wirkung entfaltet, sind Entwicklungen und Veränderungsprozesse auf all jenen Ebenen und in all den Dimensionen anzustoßen, in denen sich die Veränderung von städtischen Strukturen abspielt. Dazu gehört die Sensibilisierung der Öffentlichkeit für ein Thema ebenso wie seine Verankerung in den politischen Diskursen; die Gewinnung und Vertiefung von systematischen Kenntnissen über die betreffenden Wirkungszusammenhänge; die Verdeutlichung durch Experimente und gute Beispiele ebenso wie die Mobilisierung von Kreativität und Unterstützung bei gesellschaftlichen Gruppen und politischen Akteuren.

4. Wie kann und wie lässt sich die Stadt verändern?

Das generelle Ziel dieses stadtpolitischen Experiments ist mithin eine reale Veränderung der Bedingungen des städtischen Lebens und damit der Stadt selbst. Im Unterschied zu den meisten politischen Prozessen, die einer vorgegebenen Programmatik, richtungsweisenden Leitlinien oder ausgehandelten Beschlüssen und Vereinbarungen folgen, handelt es sich hier um einen offenen Prozess: Die Entwicklung und Konturierung der Zielperspektive der „zeitbewussten Stadt“ muss selbst ein Teil der Projektarbeiten sein. Neben dieser inhaltlichen Aufgabe - eine plausible Vorstellung von der „zeitbewussten Stadt“

zu entwerfen – waren (und sind nach wie vor) in den konkreten Arbeitsschritten mindestens drei schwierige Vermittlungsprobleme zu bewältigen:

Theorie und Praxis / Wissenschaft und Politik

Die wissenschaftliche Arbeit ist – vor allem bezüglich der Praxisprojekte - bewusst eng mit politisch-praktischen Absichten und Aktivitäten verknüpft und daher ist es ein Charakteristikum dieses Typs von Vorhaben, dass die Bearbeitung und Umsetzung der konkreten Experimente und praktischen Beispiele einer großen Dynamik unterliegt. Manche der (Teil)Vorhaben erweisen sich unterwegs als nicht durchführbar, manche entwickeln sich auf unvorhergesehenen (Um)Wegen und wieder andere mutieren zu völlig neuen Unternehmungen. Praktische Veränderungen sind aber auf andere Weise kaum zu erreichen und schon gar nicht ohne die Zusammenarbeit mit Politik und Verwaltung und ohne die Beachtung von deren Relevanz- und Beurteilungsmaßstäben: Fragen von politischer Um- und Durchsetzbarkeit, Personalaufwand bis zu Finanzierungsfragen sind deswegen mit den Verantwortlichen in den jeweiligen Bereichen zu klären und zu bewältigen. Durch die ausdrückliche Konsensorientierung und die Einbeziehung der verschiedenen politischen Positionen entzieht sich das Gesamtvorhaben dem Verdacht, dass Prozess und Akteurskonstellation als Gegenmachtoption konstruiert sein könnten und die konkreten Einzelvorhaben sind klein genug, um unterhalb der „Alarmschwelle“ der konkurrenzdemokratischen Sensoren zu bleiben. Gleichwohl sind sie in einer Weise exemplarisch, die durchaus Verallgemeinerungen und Übertragungen zulässt und auch ihre inhaltliche Verknüpfung mit größeren (und „wichtigeren“) politischen Prozessen (z.B. Haushaltssanierung, Verwaltungsreform etc.) ist plausibel begründbar.

Mit dieser Charakteristik unterliegt das Arbeitsprogramm von „Bremen 2030“ einer Projektdynamik, die nicht der Logik systematischer wissenschaftlicher Forschung entspricht, sondern die eher den Unwägbarkeiten politischer Prozesse folgt. Mit einem Arbeitsstab aus VertreterInnen der bremischen Senatsressorts, einem Projektrat mit den BürgermeisterIn und hochrangigen externen VerbandsvertreterInnen sowie einer parlamentarischen Begleitgruppe, der die thematisch zuständigen FachpolitikerInnen der im Parlament vertretenen Fraktionen angehören, sind Strukturen geschaffen worden, die für eine verhältnismäßig intensive Abstimmung zwischen Politik und Wissenschaft sorgen.

Gegenwart und Zukunft / Machbares und Wünschbares

Unabhängig von der Zielperspektive auf das Jahr 2030 kann Zukunft sich nur aus dem Vorhandenen entwickeln. Insofern ist es auf der einen Seite unerlässlich, sich mit der aktuellen Stadt zu beschäftigen und nach Lösungen für die heutigen Zeitprobleme und –konflikte zu suchen. Allein dies fortzuschreiben greift freilich viel zu kurz, weil Wünsche und Ziele sich mit den veränderten Realitäten ebenfalls verändern und ständig neue Zukunftsentwürfe entstehen lassen. Daher ist es auf der anderen Seite ebenso notwendig, möglichst umfassende Methoden der Zukunfterschließung anzuwenden und die Entwicklung von Bedingungen sowohl des Machbaren als auch des Wünschbaren in den Blick zu nehmen. Nicht zuletzt deshalb wurde das Thema der „zeitbewussten Stadt“ zum Gegenstand künstlerischer Aktivitäten (Schreibwerkstatt, Theaterwerkstatt) gemacht und in einem Schülerwettbewerb sowie einem Schülertheater von Jugendlichen behandelt. Selbstverständlich gehört zur Zukunfterschließung auch die Nutzung des wissenschaftlichen Expertenwissens über gesellschaftliche und technologische Trends, das durch internationale Kontakte und

eine größere Zahl eigens in Auftrag gegebener Expertisen einbezogen wird. Und selbstverständlich gibt es auch in der Politik - etwa in Form von Partei- oder Regierungsprogrammen - Vorstellungen über wünschenswerte Zukünfte und Strategien ihrer Realisierung. Mehr als marginale Wirkungen lassen sich nur dann erwarten, wenn derartige relevante Planungen und Leitvorstellungen mit der Zielperspektive der zeitbewussten Stadt kompatibel gemacht werden können.

Diskurs und Umsetzung / Mitwirkung und Entscheidung

Nicht zuletzt weil sich die BürgerInnen heute mehr als früher in die Angelegenheiten ihrer Lebensumwelt einmischen, muss in kleinräumigen städtischen Veränderungsprozessen mit einer wachsenden Anzahl von Mitspielern gerechnet werden. Selbstverständlich gibt es bei denen große Unterschiede in der Kompetenz, der zeitlichen Belastbarkeit etc., aber häufig können sie ein beachtliches Veto-Potential mobilisieren und Entwicklungen zumindest erheblich erschweren. Ebenso wie praktische Fortschritte in dem angestrebten Umfang nicht ohne die Unterstützung und Kooperation von formeller Politik und Verwaltung möglich sind, sind sie daher auch ohne die Beteiligung der betroffenen BürgerInnen nicht denkbar. Zeitfragen haben immer einen Querschnittscharakter und das bedeutet auch, dass immer eine große Zahl von Menschen, Gruppen, Institutionen, Interessen und Positionen an der Suche nach Problemlösungen zu beteiligen sind. Dafür gibt es nicht immer zureichende Instrumente und Verfahren und deshalb gehört es zum Vorhaben „Bremen 2030“ dazu, hierfür angemessene Verfahren der Bürgerbeteiligung in einem weiten Sinne zu entwickeln bzw. weiterzuentwickeln. Neue und innovative Lösungen in der Sache werden nur zustande kommen, wenn auch neue Formen der gesellschaftlichen Aushandlung und Verständigung gefunden werden. Diesem Erfordernis trägt die Herstellung von „Pakten“ (Mobilitäts-, Zeitpakete) zwischen den beteiligten Akteuren Rechnung, deren praktische Konturierung und Erprobung ein wesentliches Ziel der Arbeiten darstellt.

Zum einen sind also neue Methoden der erweiterten Beteiligung von Bürgern und Bürgerinnen an Willensbildungs- und Entscheidungsprozessen einzuführen. Zum anderen sind aber gerade bei gesellschaftlich noch wenig diskutierten Themenstellungen auch innovative Verfahren der Wissensvermittlung, der Bewusstseinsbildung und der Problematisierung von Deutungen und Wahrnehmungen gefragt. Aus diesen Gründen wird im Zusammenhang von „Bremen 2030“ mit modernen Präsentationsmethoden (z.B. Chronomaps), mit intensiven Beteiligungsformen (wie z.B. Zukunftswerkstätten auf Projekt-/Stadtteilebene oder der Erarbeitung von Beteiligtegutachten) experimentiert. Um die Bedeutung und die stadtpolitischen Implikationen von Zeitgestaltung einer größeren Öffentlichkeit nahezubringen, wurden darüber hinaus die „Stadtentwicklungsgespräche“ des Senators für Bau und Umwelt, eine in Bremen gut eingeführte und angenommene Diskussionsserie über stadtpolitische Themen genutzt.

5. Pakte und Projekte

Konkret geht es also bei den stadtpolitischen Praxisprojekten darum, möglichst übertragbare, verallgemeinerbare Lösungen für typische Zeitkonflikte und –problemlagen zu suchen und zu entwickeln. Die Rolle des Projekts „Bremen 2030“ nimmt dabei je nach Thema und Handlungskonstellation unterschiedliche Aus-

prägungen wie z.B. Anstoß und Management von konkreten Projekten, Moderationsaufgaben, Mobilisierung und Einbringung von externem Sachverstand und Erfahrungen, an. Die durchgeführten (Teil)Projekte im Einzelnen:

5.1 Innenstadtbelebung

Mit dem Ziel der Steigerung von Nutzwert und Aufenthaltsqualität sind für die Bremer Innenstadt funktions- bzw. zielgruppenspezifische Vorhaben eingeleitet: Die Funktion und die Effekte des neu eingerichteten BürgerServiceCenter der öffentlichen Verwaltung in der Innenstadt werden nach der Eröffnung in einer begleitenden Evaluation überprüft. Im Zentrum der Aufmerksamkeit stehen dabei die verschiedenen Aspekte der Dienstleistungsqualität und eines nachfragegerechten Angebotes, bei denen selbstverständlich Zeitfragen wie z.B. die Lage und die Dauer der Öffnungszeiten, die Dauer von Erledigungs- und Wartezeiten, aber auch die Arbeitszeiten der Beschäftigten eine zentrale Rolle spielen.

5.2 Planungsdialog und Mobilität im Industriestandort

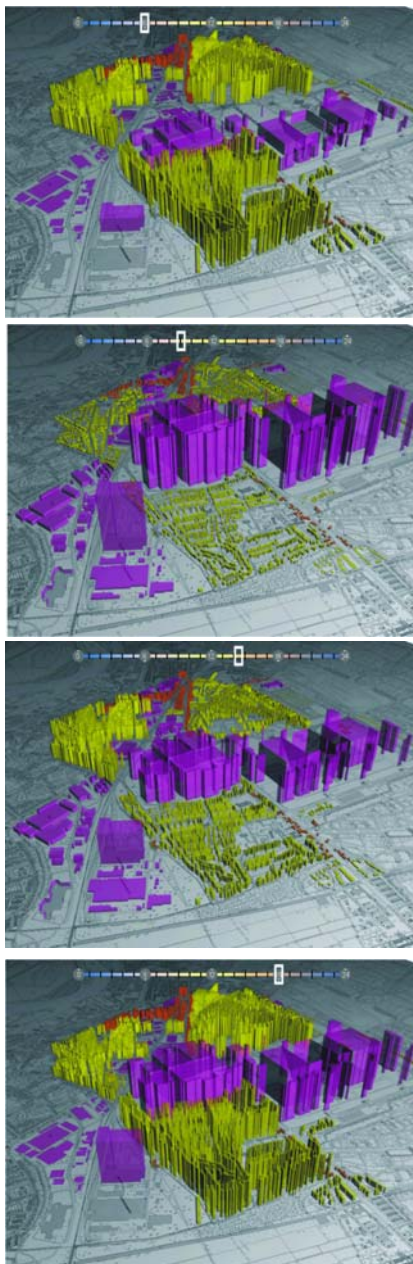
Der Bremer Osten hat sich zu einem modernen innerstädtischen Industrie- und Gewerbestandort entwickelt, wo sich gewerbliche Lieferverkehre, Anwohnerverkehre, öffentliche Nah- und Fernverkehre, Pendler- und Arbeitswegemobilität, Einkaufsfahrten zu großen Einkaufszentren und Transitverkehre in großer Dichte mischen und überlagern. Die Bewältigung der daraus resultierenden Konflikte (Staus, Lärm, Verkehrsrisiken, mangelhafte Erreichbarkeiten und Zugänglichkeiten, Nutzungskonkurrenzen) ist sowohl ein stadt- und verkehrsstrukturelles Planungsproblem als auch ein Organisationsproblem im Alltag der beteiligten und betroffenen Menschen.

Offensichtlich setzt sich der fortschreitende Strukturwandel in diesem Teil der Stadt aus einer Vielzahl von Einzelentwicklungen, -planungen und -entscheidungen zusammen. Überall und bei allen beteiligten Institutionen und Organisationen wird von den zuständigen Expert/inn/en geplant: Herkömmliche Straßen- und Verkehrsplanung, Werksplanungen, Personalplanung, Logistik der verschiedenen Betriebe, ÖPNV-Planungen der Träger des öffentlichen Nahverkehrs, Stadtplanung. Und bei aller Sorgfalt und Professionalität im Einzelnen wird immer wieder deutlich, dass alle diese Planungen ablaufen, ohne zu berücksichtigen, was gerade nebenan gedacht und geplant wird. Hier zu besseren Abstimmungen zu kommen, könnte ein großer Fortschritt sein. Im Rahmen von Bremen 2030 wurde deshalb ein Planungsdialog eingeleitet, bei dem die verschiedenen Dynamiken in dem betreffenden Stadtgebiet auf einander bezogen und auch im Hinblick auf Zeitkonflikte abgestimmt werden.

Aber auch für die großen Industrie- und Gewerbebetriebe in diesem Gebiet gilt es, auf erkennbare Veränderungstrends zu reagieren: Die Zunahme von Frauenbeschäftigung in allen Unternehmensbereichen verlagert einen größeren Teil der bekannten Vereinbarkeitsprobleme, die sich für berufstätige Frauen mit Familie stellen, in die Betriebe und stellt neue Anforderungen an die Organisation von Arbeitszeiten oder der Arbeitswegemobilität. Flexiblere Arbeitszeiten und Personaleinsätze führen überdies zu zunehmender Individualisierung der Arbeitswegemobilität. Bei der ohnehin schon enormen Dispersität und Entfernung der Wohnorte muss über mögliche Antworten auf diese Entwicklung, z.B. mithilfe flexiblerer ÖPNV-Konzepte, nachgedacht werden.

Was für die Lieferlogistik schon lange gilt, könnte nun auch zu einer Modernisierung der Personenmobilität der Arbeitnehmer/innen führen: Der Einsatz von modernen Kommunikationstechniken und Medien könnte die Entwicklung und Organisation von bedürfnisgerechten und flexiblen Lösungen befördern. Von intelligenten Vermittlungssystemen für Fahrgemeinschaften bis hin zur Einkaufsbox, aus der man bei Schichtende Einkäufe mitnehmen kann, die vorher per Internet bestellt wurden, befinden sich zahlreiche derartige Lösungen zur Zeit in der Entwicklung oder Erprobung.

Abb. 1: Der “atmende Stadtteil” – der Umfang verschiedener Aktivitäten zu verschiedenen Tageszeiten (6.00; 10.00; 14.00; 18.00 Uhr)



Die Abbildung* zeigt die Umgebung des DaimlerChrysler Autowerkes im Osten von Bremen und wie unterschiedliche Arten von Aktivitäten und Anwesenheiten sich zu bestimmten Tageszeiten mischen und überlappen. Die empirische Basis dieses 3-dimensionalen Stadtplans besteht aus realen Daten über Öffnungszeiten, Arbeitszeiten, Anzahl von Beschäftigten, Bewohnern etc.

- Industrie und Gewerbe
- Dienstleistungen/Einzelhandel
- Wohnen

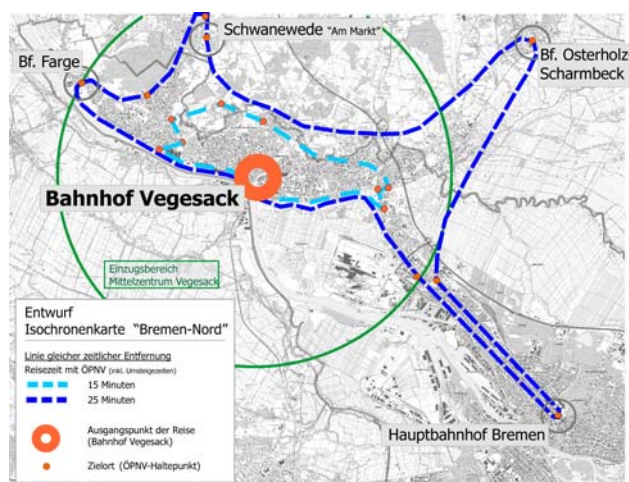
* entwickelt von einer Arbeitsgruppe am Politecnico di Milano

5.3 Erreichbarkeit und Stadt(teil)belegung

Im Falle des Bremer Nordens braucht der eingeleitete Strukturwandel vom maritimen Industriestandort zum maritim geprägten Dienstleistungs- und Freizeitstandort die Ergänzung durch eine bessere infrastrukturelle Anbindung des zentralen Verkehrs- und Umsteigeknotens für die gesamte Region, des Vegesacker Bahnhofs. Erreichbarkeit bedeutet aber nicht nur den reinen Zeitaufwand, der erforderlich ist, um mit verschiedenen öffentlichen Transportmitteln aus dem gesamten Einzugsbereich nach Vegesack zu kommen. Es geht vielmehr immer auch um die Nutzungs- und Aufenthaltsqualität von Verkehrsmitteln, Verkehrsanlagen und um die Wahlmöglichkeiten der Beförderungsart, weil auch das für die sozialen Funktionen von Mobilität wichtige Größen sind.

Abb.2: Erreichbarkeit des Mittelzentrums Vegesack mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Auf dem Weg „vom Bahnhof zur Servicestation“ sind eine Menge konkreter Detailprobleme zu lösen und deshalb haben sich alle Beteiligten gemeinsam mit dem Projekt Bremen 2030 auf ein Entwicklungs- und Moderationsverfahren verständigt. Organisationsprobleme wie zum Beispiel die Koordination der Takte und Fahrpläne, die Kommunikation zwischen den Verkehrsträgern oder die wichtigen Abrechnungs-, Preis- und Kostenfragen; Informationsprobleme, wie etwa die Kundeninformation aus einer Hand, der Einsatz von digitalen Medien, die Gestaltung und Verbreitung von Fahrplänen, die Vermittlung touristischer Angebote oder Gestaltungsprobleme, wie zum Beispiel möglichst kurze Wege, Sicherheit und Sauberkeit erfordern ein hohes Maß an Kooperationsbereitschaft und –fähigkeit zwischen den beteiligten Personen und Organisationen.



5.4 Neue Wohnformen für ältere Muslime in Bremen-Gröpelingen

Im Stadtteil Gröpelingen wohnen viele Bürger muslimischen Glaubens, die als junge Arbeitnehmer hierhergezogen sind, hier gearbeitet und inzwischen das Rentenalter erreicht haben. Daraus resultiert ein hoher Bedarf nach einem kulturell angepassten Seniorenwohnhaus für türkische Migranten, das eine raumzeitliche Nähe und Kopräsenz im vertrauten Lebensumfeld der älteren Menschen, ihrer Verwandten und Freunde ermöglicht. Für die konkrete Gestaltung einer Wohnanlage wurde vom Projekt 2030 in Zusammenarbeit mit den türkischen Gemeinden sowie dem Auftraggeber und Betreiber ein Konzept entwickelt; im März 2004 war die Grundsteinlegung.

5.5 Kinderbetreuung im Stadtteil

Kindertageseinrichtungen sollen den veränderten Bedarfen und Lebenslagen von Kindern, Eltern und Mitarbeiter/inne/n besser gerecht werden können. In

einem Bremer Stadtteil wurden exemplarisch flexiblere Betreuungslösungen in Kooperation mit Eltern, Beschäftigten, Interessenvertretungen und Trägern entwickelt. In einem mehrstufigen Verfahren wurden mit allen Beteiligten Problemlösungen erarbeitet, die immer wieder rückgekoppelt und in Form eines Beteiligtengutachtens in die abschließenden politischen Abstimmungen eingebracht wurden. Das Projekt Bremen 2030 führte dieses Verfahren in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden, Trägern, Eltern und Interessenvertretungen durch.

Im Fokus der Dialogrunden standen vor allem die spezifischen Konstruktionsmerkmale von Betreuungsmodellen, wie Lage und Dauer der Betreuungszeiten, Grad der Flexibilität, Umsetzbarkeit im KTH-Alltag sowie Finanzierbarkeit. Ferner wurden die Konsequenzen, die eine Umsetzung der Modelle - vor allem die Einflussnahme auf die Betreuungsqualität sowie geänderte Anforderungen an Beschäftigte und Eltern - nach sich ziehen könnte, kritisch beleuchtet.

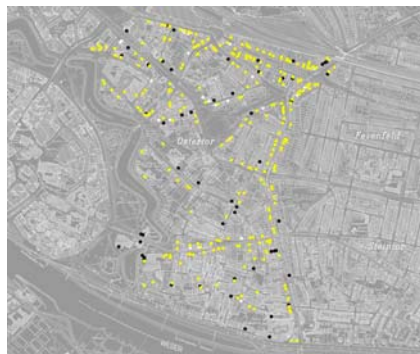
Die Beteiligtenworkshops² stellten insbesondere für Eltern und ErzieherInnen eine strukturierte und inhaltlich gut vorbereitete Gelegenheit zur intensiven Auseinandersetzung mit Problemen dar, die in der Routine des Alltags zwar stets erfahren, aber nicht wirklich durchdacht und mit Blick auf machbare Lösungen bearbeitet werden können. Auf dieser Grundlage sind praxistaugliche Vorschläge für eine Flexibilisierung von Betreuungszeiten formuliert worden, deren Umsetzung in die politische Beratung eingegangen ist.

5.6 Kulturdistrikt auf dem Weg zum 24-Stunden-Quartier?

Dort, wo – wie im Bremer Ostertorviertel – die Funktionen Wohnen und Einkaufen sich mit einem breiten und wachsenden Angebot an Kulturproduktion, Freizeit- und Amüsierangeboten mischen, entwickeln sich spezifische Konkurrenzen und Zeitkonflikte. In dem Maße, in dem die kulturelle Funktion wächst und ihre weit überlokale Attraktivität weiter steigert, gerät sie in Konflikt mit den anderen Funktionen, ja droht sie sogar partiell zu verdrängen. Einzelhändler, die mit ihren Öffnungszeiten dem spezifischen Tages- bzw. Nachtrhythmus des Viertels nicht folgen (können) und Anwohner, die durch den Kultur- und Amüsierbetrieb ernstlich in ihren Ruhebedürfnissen gestört werden, reagieren nicht selten mit Klagen und Einschränkungsforderungen. Gleichzeitig scheint aber die Spezialisierung dieses Quartiers auf die Funktion als Kulturdistrikt eine – auch im Interesse der Gesamtstadt - recht erfolgversprechende Strategie zu sein. Auch wenn die Analyse der tatsächlichen Aktivitäts- und Öffnungszeiten im Bremer Ostertor zeigt, dass es von einem rund-um-die-Uhr-aktiven Stadtviertel noch ein Stück entfernt ist, werden doch in Zukunft neue Lösungen zwischen Re-Regulierung und De-Regulierung gefunden werden müssen. Einen möglichen Weg zu neuen Arten der Abstimmung und Regulierung von Zeiten könnten z.B. das Bau- und das Ordnungsrecht ergänzende Nachbarschaftsverträge darstellen.

² Das Verfahren basiert auf der Methode des „Choice-Work-Dialogue“ nach D. Yankelevich (Yankelevich 2001).

Abb. 3: On-Off-Situationen im Kulturdistrikt (an einem normalen Wochentag)



9.00
Uhr

Verzeichnet sind alle privaten und öffentlichen Arbeitsstätten im Stadtteil (rd. 800) mit ihren Öffnungszeiten. Die Illustration zeigt den realen Zustand (geöffnet/geschlossen) dieser Arbeitsstätten zu bestimmten Tageszeiten.



14.00
Uhr

Legende:

- geöffnet
- ganztags geschlossen



21.00
Uhr

Quelle: eigene Erhebungen



3.00
Uhr

6. Fazit: Kontraktuelle Politik für die Stadt der vernetzten Chronotope

Aufgrund ihrer sehr verschiedenen Ausgangsbedingungen und Themenstellungen haben die dargestellten Praxisprojekte auf den ersten Blick nicht viel gemeinsam. Gleichwohl geht es in allen Fällen um mehr oder minder komplexe und dynamische Konstellationen von Zeitproblemen, an denen viele sehr unterschiedliche Akteure beteiligt sind. Bessere als die vorhandenen Problemlösungen sind unter diesen Voraussetzungen nur vorstellbar, wenn (1.) schwierige Interessenausgleiche in den jeweiligen Akteurskonstellationen gelingen und (2.) die thematischen und fachlichen Beschränkungen traditioneller Fachplanung überwunden werden.

Das Gesamtvorhaben „Bremen 2030 – eine zeitbewusste Stadt“ ist somit nicht nur unter inhaltlichen, zeitgestalterischen Gesichtspunkten, sondern auch im Hinblick auf Verfahrensaspekte ein stadtpolitisches Experiment. Vor diesem Hintergrund erklärt sich der institutionelle und organisatorische Aufwand des Vorhabens: Er soll eine stetige Abstimmung und Rückkoppelung mit den Senatsressorts als vielfach verantwortlichen Umsetzungsinstanzen für zeitpolitische Maßnahmen und eine querschnitts- statt ausschließlich fachpolitische Bearbeitung gewährleisten. Darüber hinaus sind an allen konkreten Projekten weitere Akteure - Unternehmen, Verbände oder auch wenig organisierte Interessengruppen, wie zum Beispiel Eltern, mit zum Teil konkurrierenden oder widerstreitenden Interessen - beteiligt, die in den herkömmlichen, oftmals bipolaren und antagonistischen Konfliktkonstellationen (z.B. Arbeitnehmer vs. Arbeitgeber) das „ausgeschlossene Dritte“ (z.B. die „Kunden“) darstellen.

Damit stellt das Projekt „Bremen 2030“ auch einen Versuch dar, innovative Netzwerke aus verschiedenen Akteuren an die Stelle regelgesteuerter Routine und zivilgesellschaftliche „Pakte“ an die Stelle konkurrenzdemokratischer Mehrheitsentscheidungen zu setzen. Allerdings ist dabei ein starkes Beharrungsvermögen klassischer institutioneller Politikformen und ihrer Vertreter zu überwinden und überdies zeigt die Praxis, dass sich alternative Willensbildungs- und Entscheidungsverfahren wie auch die beteiligten Akteure unvermeidlich in einem Spannungsverhältnis zu den demokratisch legitimierten und professionellen Experten des politischen und administrativen Systems bewegen. Neue Beteiligungs- und Aushandlungsformen, die Aktivierung und Mobilisierung von zivilgesellschaftlichen und selbstorganisierten Entscheidungsmechanismen konkurrieren auf der anderen Seite mit allen möglichen anderen alltäglichen Aktivitäten und Erfordernissen – von den Belastungen durch Arbeit, Haushalt und dergleichen bis zu den diversen Erscheinungsformen von Unterhaltung und Freizeitgestaltung.

Die zeitweilig sehr hochgesteckten Erwartungen in die Leistungsfähigkeit selbstorganisierter bzw. selbstorganisierender zivilgesellschaftlicher Prozesse müssen – nicht nur, aber auch – vor dem Hintergrund der Projekterfahrungen deutlich eingeschränkt werden. Handlungsfähigkeit, professionelle Bearbeitung von Problemen und kollektiv verbindliche Entscheidungen über größere Reichweiten erfordern in der Regel doch die intensive Beteiligung und Unterstützung formell politischer und administrativer Akteure. Allerdings sind diese Akteure in einer erweiterten Rolle gefragt: Nicht nur als Planer und Entscheider, sondern als Mitspieler unter Vielen, die sich gemeinsam auf Moderations- und Supervisionsverfahren sowie auf gleichberechtigte Aushandlungen einlassen. Das dafür

erforderliche neue Politikverständnis setzt freilich nicht nur bei den Institutionen und Akteuren des traditionellen politischen Systems einen Prozess des behutsamen Change-Management, d.h. der bewussten und gezielten Veränderung des eigenen Rollen- und Professionsverständnisses, voraus.

In dem Maße, in dem diese Entwicklung hin zu einer kooperativen Politik sich entfaltet, unterstützt sie die ohnehin erkennbaren Tendenzen der Kontraktion institutionalisierter Politik und der Repolitisierung der Gesellschaft. Als symbolischer Ausdruck und konkrete Form dieser Entwicklung kann gelten, dass kollektiv bindende Entscheidungen in Gestalt von gesetzlichen oder behördlichen Regulierungen zunehmend durch formale Verträge, (semi)formelle oder informelle Absprachen und Vereinbarungen ersetzt werden. Dieser Bedeutungsgewinn „kontraktueller Politik“ (Lahusen 2003) bedeutet freilich keineswegs, dass legislative und demokratisch legitimierte Entscheidungen überflüssig werden bzw. im Widerspruch dazu stehen müssten. Viele Indizien sprechen im Gegenteil dafür, dass die Chancen für kooperative Willensbildungs- und Entscheidungsprozesse durch die Beibehaltung der formalen Entscheidungsrechte politischer Institutionen eher vergrößert werden („bargaining in the shadow of the law“).

Die angestrebten „Pakte“ und ihre Herstellung sind als Kernelement der Projektarbeit von „Bremen 2030“ eine Konkretisierung von kontraktueller Politik. Zu einem innovativen Element der Stadtgestaltung können sie weder als rein zivilgesellschaftliche und selbstorganisierte Aktivitäten neben den formellen Politikstrukturen noch als „einfache“ inhaltliche Ergänzung des traditionellen Politikrepertoires werden. Stattdessen geht es darum, sachliche und prozedurale Voraussetzungen zu schaffen, die dem vielgestaltigen Geflecht lokaler Bedingungen Rechnung tragen und die von den unterschiedlich betroffenen, unterschiedlich interessierten und leistungsfähigen Akteuren als angemessen, fair und gerecht akzeptiert werden können (Warsewa 2003). Wie solche Problemlösungen in der Sache aussehen können, lässt sich bestenfalls in Teilen bzw. in allgemeinen Umrissen vorhersehen und planerisch konkretisieren. Ein erheblicher Teil der definitiven Entscheidungen muss in Gestalt von konkreten Umsetzungsregelungen vor Ort entwickelt werden. Die Herstellung der dazu erforderlichen Übereinkünfte ist als *local justice* (Elster 1995; Schmidt 2000) bezeichnet worden: Als Erarbeitung einer Übereinkunft zwischen heterogenen Akteuren, in der prozedurale und inhaltliche Elemente auf das Engste miteinander verbunden sind und die angesichts des stetigen Veränderungsprozesses aller Elemente, die in die Übereinkunft eingegangen sind, stets nur für einen begrenzten Zeitraum Bestand haben kann.

Literatur

- Bonfiglioli,S./diCarlo,P./Gugliotta,M./Manfredini,F./Stabilini,S./Zedda,R.2002: A comparative study on urban time maps and mobility maps. State of the art and the innovation of the Politecnico di Milano chronomaps.; Dipartimento di Architettura e Pianificazione, Politecnico di Milano; Milano
- Boulin,J.Y. 2000: Von der Arbeitszeit zu den Zeiten der Stadt: Für einen globalen Ansatz der Zeitpolitik. In: Mückenberger, U. (Hg): Zeiten der Stadt. Bremen, 2. Aufl., 51-61
- Castells,M. 2001: Das Informationszeitalter. Bd. 1 Die Netzwerkgesellschaft. Opladen
- Dangschat,J. 1998: Segregation. In: Häußermann,H. (Hg): Großstadt. Soziologische Stichworte. Opladen, 207-220
- Elster,J. 1995: Local Justice. How Institutions Allocate Scarce Goods and Necessary Burdens. New York
- Göschel,A. 2000: Integration in der entgrenzten Stadt. Vortragsmanuskript. Berlin
- Häußermann,H./Siebel,W. 1990: Neue Urbanität. 3. Aufl., Frankfurt/M.; S.138f
- Henckel,D. 2000: Arbeitszeiten und soziale Organisation der Zeiten. In: Mückenberger,U. (Hg): Zeiten der Stadt. Bremen, 2.Aufl., 62-70
- Henckel,D./Eberling,M. (Hg) 2002: Raumzeitpolitik. Opladen
- Kronauer,M. 2002: Die neue soziale Frage: Armut und Ausgrenzung in der Großstadt heute. In : Walther,U.J. (Hg) 2002: Soziale Stadt – Zwischenbilanzen. Opladen, S. 45-55
- Lahusen,Ch. 2003: Die Kontraktualisierung des Politischen. In: Nassehi,A./Schroer,M. (Hg): Der Begriff des Politischen. Sonderband Soziale Welt, Göttingen
- Löw,M. (Hg) 2002: Differenzierungen des Städtischen. Opladen
- Martinotti,G. 1996: Four Populations. Human Settlements and Social Morphology in Contemporary Metropolis. In: European Review, Vol. 4, Number 1, pp. 3-23
- Mückenberger,U. (Hg) 2000: Zeiten der Stadt. Bremen, 2. Aufl.
- Schmid,V. 2000: Bedingte Gerechtigkeit. Soziologische Analysen und philosophische Theorien. Frankfurt
- Sieverts,T. 1997: Zwischenstadt – zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. Braunschweig/Wiesbaden
- Venturi,M. 2003: Die Form der Veränderung. Manuskript; In: Mückenberger,U./Timpf,S. (Hg.), 2003: Zukunft der zeitbewussten Stadt. Ergebnisse einer internationalen Enquête-Kommission (i. Vorb.).
- Warsewa,G. 2003: Aufklären, Verordnen oder Verkaufen – Wie lässt sich nachhaltiger Konsum gesellschaftlich herstellen? In: Linne,G./Schwarz,M. (Hg): Wie ist nachhaltiges Wirtschaften machbar? – Ein Handbuch für nachhaltige Entwicklung. Opladen
- Yankelovich,D. 2001: The Magic of Dialogue: Transforming Conflict into Cooperation. Simon & Schuster