

New Downtowns – eine neue Form der Zentralität und Urbanität in der Weltgesellschaft

ILSE HELBRECHT und PETER DIRKSMEIER, Berlin

New Downtowns: Towards a New Form of Centrality and Urbanity in a World Society

The paper introduces the term and concept of “New Downtowns” into the literature. We argue that a new spatial category in urban research is necessary in order to specify the recent phenomenon of newly created inner city areas within urban renaissance projects. The Hamburg HafenCity exemplifies this global trend in urban planning and politics. The HafenCity is a new inner city and an urban renaissance project, located in the former harbour of Hamburg, and in close proximity to the historic city centre. This development project has allowed the inner city area of Hamburg to roughly double its spatial extension in size. The main argument of the paper is that in contemporary world society, centrality becomes a negotiable good – through which urbanity changes its form. Based on this argument, four characteristics can be outlined to constitute a New Downtown. Firstly, New Downtowns are an expression of urban politics, understood as globally oriented district politics. Secondly, its architecture creates urban stages for distinct forms of performances. Thirdly, the urbanity of the New Downtown is consequently a performative urbanity. And finally, the New Downtown is the result of a new centrality of the world society, i.e. the imperative to establish new centres artificially.

1 Einleitung

Die Debatte um Urbanität ist im ausgehenden 20. Jahrhundert zu einem merkwürdigen Ruhepunkt gekommen. Während einerseits nur wenige theoretisch inspirierte Definitionen von Urbanität diskutiert wurden (Dirksmeier 2006), sind gleichzeitig neuartige urbane Entwicklungen in praktischen Stadtbauprojekten vor Ort zu beobachten. Neue Typen von Städten und Stadtteilen entstehen. Jedoch werden diese in der Forschungslandschaft nicht mehr – oder vielmehr noch nicht – mit neuen Konzepten von Urbanität beschrieben.

Unsere leitende These in diesem Beitrag ist, dass sich am Beginn des 21. Jahrhunderts ein neuer Typus von Urbanität abzeichnet. Ihre möglichen neuen Konturen werden auf besonders eindringliche Weise sichtbar in einem speziellen, recht jungem Typ von Innenstadt: der „New Downtown“. Wir werden in diesem Beitrag die Idee der New Downtown entfalten,

um einige Grundzüge der neuen Urbanität des 21. Jahrhunderts zu skizzieren. Diese New Downtown – so unsere These – ist eine besondere, neue Kategorie von städtischem Teilraum in der globalisierten Welt. Sie zeichnet sich durch mindestens vier Charakteristika aus. Erstens ist sie Ausdruck einer Stadtpolitik als global ausgerichtete Stadtteilpolitik. Zweitens ist sie dadurch definiert, dass sich ihre architektonischen Gestaltungsentwürfe dezidiert absetzen von den traditionellen geographischen Imaginationen der alten Downtown vor allem in Europa, aber auch in Nordamerika oder Asien. Drittens wird die New Downtown planungspolitisch konstruiert als Repräsentant und Vorreiter einer performativen Urbanität, die sich bewusst von bestehenden Formen von Urbanität in der alten Downtown unterscheidet und diese weiter entwickelt. Und damit kommen wir viertens zu einem ganz entscheidenden Momentum der neuen Urbanität der New Downtown: Sie basiert auf einer neuen Form von Zentrumsbildung¹.

Diese neue Zentrumsbildung und Zentralität der New Downtown findet eindeutig unter den globalen Bedingungen der Gegenwartsgesellschaft statt. Die Gegenwartsgesellschaft ist präzise nur als Weltgesellschaft zu beschreiben. Sie bildet somit spezifische Formen der Regionalität aus (Bahrenberg/Kuhm 2000). Es ist, so argumentieren wir, der weltgesellschaftliche Charakter von Ökonomie, Politik, Recht, Sport, Erziehung usw., der sich mit der New Downtown neue Orte in den Städten für eine neue Form von Zentralität schafft. Die Weltgesellschaft spannt einen neuen Bezugsrahmen für Zentrenbildungsprozesse auf, der über die bisher mit den Begriffen Globalisierung und Global City (Sassen 1991) genannten Konzepte hinausgeht. Denn aus der Perspektive der Weltgesellschaft geht es bei einer neuen Zentralität nicht nur um die sog. Control Capacity auf den Weltmärkten aufgrund von Zentrumsbildung, wie sie Saskia Sassen herausgearbeitet hat. Vielmehr bedeutet ein weltgesellschaftlicher Denkhorizont einer neuen Zentralität und Urbanität, die ökonomisch fokussierte Perspektive zu erweitern und von der Weltöffentlichkeit und den Massenmedien über die Weltliteratur bis hin zum Lebensstil globaler Klassen, die nationalstaatenübergreifende Kommunikation sozialer Systeme zum Ausgangspunkt und Normalfall gesellschaftlicher Prozesse zu nehmen. Der Beitrag nimmt diese Perspektive ausdrücklich ein und umreißt die Phänomenologie, Funktionalität und Zentralität der New Downtown, um einen ersten Schritt in Richtung der Analyse und des Verständnisses dieses weltweit auftretenden urbanistischen Phänomens zu leisten.

2 Warum New Downtowns?

Die Innenstadt ist nicht per se ein hoch nachgefragtes Gut. Vielmehr kann sich die Innenstadt lediglich innerhalb einer spezifischen Gesellschaftsordnung als wertvoll erweisen. In Zeiten des Feudalismus und der Industriegesellschaft waren Innenstädte traditionell der Ort des höchsten Bodenwertes und der höchsten

baulichen Nutzung in Städten (Alonso 1983). Diese Regel kannte nur wenige Ausnahmen (Hoyt 1941, Smith 1979). Die hohe Nachfrage und damit die gesellschaftliche Bedeutung der City hat in den letzten Jahren sowohl zu- als auch abgenommen. Im Zuge der Globalisierung und Metropolisierung der Stadtentwicklung haben Mittelschichten und Eliten einerseits den Faktor Innenstadtnähe als begehrte Lagegunst wieder entdeckt (Ley 1991, Ley 1997, Butler/Robson 2003, Williams/Smith 2007). So hat eine urbane Renaissance stattgefunden, die sich räumlich und funktional zunächst auf die klassischen Innenstädte und ihre Randquartiere bezog. Seit den 1960er Jahren wird dies unter dem Begriff Gentrification (Glass 1964) zunächst als Nischenphänomen, schließlich spätestens seit den 1990er Jahren als Mainstream der Stadtentwicklung sowohl in Europa wie in Nordamerika und Australien als ein Massenphänomen diskutiert: Die Wiederkehr der Innenstädte (Ley 1980, Helbrecht 1996, Glaeser 1998, Lees et al. 2008). Andererseits hat sich jedoch im Zuge der Herausbildung der Weltgesellschaft die Stellung und Funktionsweise der Zentren deutlich verändert.

Das Phänomen der New Downtowns ist genau an der Kreuzungsstelle zweier Bewegungen situiert – dem Bedeutungsgewinn alter Zentren durch Gentrification mit der Herausbildung einer neuen Zentralität und der gewandelten Urbanität unter den Bedingungen der globalisierten Gegenwartsgesellschaft als Weltgesellschaft. Eine Beschreibung der Gegenwartsgesellschaft als Weltgesellschaft negiert nicht die Existenz von Nationalstaaten, sie betont jedoch, dass Nationalstaaten strukturell in verschiedensten unerwarteten Dimensionen gleich sind und sich in den gleichen Weisen wandeln (Meyer et al. 1997, 145). Nationalstaatliche Grenzen bleiben bedeutend, sind aber nicht länger der bestimmende Faktor. „State boundaries are significant, but they are just one type of boundary which affects the behaviour of world society“ (Burton 1972, 20). Die Weltgesellschaft entsteht als ein kohärentes politökonomisches System in der Moderne. Ihre wichtigsten strukturbildenden

Autorenbeleg

Merkmale sind globale Netzwerke, multi- oder transnationale Organisationen, Weltereignisse und Weltkriege sowie die modernen Verkehrs- und Kommunikationstechniken, die Erreichbarkeiten und Distanzen in den letzten 200 Jahren extrem modifiziert haben (Stichweh 2010, 195f.). Die Weltgesellschaft ist diese übergreifende Qualität als das umfassendste soziale System aller füreinander anschlussfähigen Kommunikation. Das bedeutet wiederum nicht, dass nunmehr „eine Welt“ bestünde. Vielmehr ist ein Kennzeichen der Weltgesellschaft ihre Inhomogenität, die Differenzen, Konflikte, Gleichheiten und Ungerechtigkeiten in sich einschließt. Deshalb gilt ein globaler Bezugsrahmen als bedeutsam für nahezu alle Differenzierungen, Strukturbildungen und Prozesse – trotz und gerade wegen aller beobachtbaren Sonderlagen, entwicklungsgeschichtlichen Ungleichzeitigkeiten und räumlichen Unterschieden, die sich in der Weltgesellschaft einstellen und die von ihr selbst bewirkt werden (Bahrenberg/Kuhm 1999, 194). Die Weltgesellschaft ist damit die entscheidende Adressatin, will man die genannten sozialen Prozesse verstehen (Stichweh 2010, 196). Dies gilt daher ebenso für die Zentralität und Urbanität der Städte in der Weltgesellschaft.

Die doppelte Nachfrage sowohl nach dem gesellschaftlichen Gut als auch dem ökonomischen Produkt Innenstadt hat in spezifischen Städten und in spezifischen Lagen einen Run auf die Entwicklung innerstädtischer und innenstadtnaher Stadtteile produziert. Für diejenigen Städte, die von den besonderen Bedingungen der neuen Zentralität einer Weltgesellschaft profitieren und dabei zudem aufgrund bspw. ihrer Lage am Meer, am See, am Fluss über großflächige Gewerbeflächen und altindustrielle Hafenquartiere in innenstadtnahen Lagen verfügen, eröffnet sich eine besondere Chance. Sie können in der Nähe der alten Downtown der neuen Zentralität der globalisierten Weltgesellschaft eine Stätte bauen. In urbanen Großprojekten wird auf diese Art durch Waterfront Redevelopment versucht, lokal Zentralität für globale Dimensionen herzustellen. An Stand- und Stadtorten wie New York Battery Park, den London Docklands, am Barce-

lona Strand, in Buenos Aires oder der Hamburger HafenCity bieten sich lokale Gelegenheiten, durch räumliche Expansion die neue Nachfrage nach Innenstadt auf Reversionsflächen und damit potenziell neuartige Weise zu befriedigen. Es entstehen junge Gebiete in großer Nähe zur alten Innenstadt: die New Downtowns. Sie ziehen ihre Faszination für Unternehmen, Planer, Touristen, Bewohner – und Forscher – aus ihrer einzigartigen räumlichen wie historischen Situation. In unmittelbarer Reichweite, oft nur einen Steinwurf entfernt von der alten Innenstadt, geschieht auf den Hinterlassenschaften der Industriegesellschaft in ehemalige Lagerhausquartieren und Hafentflächen ein besonderer Prozess: Es findet innerstädtische Expansion in zentralen Lagen auf bestehenden Flächen statt. Dies ist Stadtumbau unter den Bedingungen des Wachstums. Eine Konstante bleibt jedoch mindestens zwischen der alten und der neuen Innenstadt bestehen. Es geht bei beiden um die Inwertsetzung der Möglichkeit, Fremde zu sehen oder zu treffen. Jedoch gibt es eine Reihe von Unterschieden, die die alte von der neuen Downtown in Entstehung, Aufbau und Funktion unterscheiden (vgl. Tab. 1).

Der Vergleich anhand Tab. 1 verdeutlicht, dass der Typus der New Downtown nur zu verstehen ist, wenn wir diesen auf dessen neue gesellschaftliche Funktionen und seine globale Einbettung hin befragen.

In der Chicagoer Schule war die Innenstadt – vor allem auf Seiten der Reformer wie Ernest W. Burgess (1967) – mehr als nur das räumliche Zentrum der Stadt. Vielmehr enthielt die Innenstadt zu einem frühen Zeitpunkt der Stadtentwicklung alle Funktionen und sozialen Schichten der Gesellschaft. Sie war das funktionale Zentrum der Stadt. Erst im Zuge eines Expansionsprozesses sowohl vom Zentrum aus als auch des Zentrums selbst bildete sich die moderne Großstadt mit ihren differenzierten Strukturen heraus. Die Innenstadt ist im Denken der Chicagoer Schule die Wiege der Stadtentwicklung. Sie hat Brutkastenfunktion: Sie ist dynamisches Zentrum und zentraler Motor aller weiteren Prozesse. Im Laufe des 20. Jahrhunderts hat die alte Down-

Autorenbeleg

Tab. 1: Kennzeichen der alten und neuen Downtown

Alte Downtown	New Downtown
Alte Zentralität	Neue Zentralität
Historisch gewachsen	Strategisch geplant
Bauliche Sedimentation unterschiedlicher Epochen	Repräsentation des Architektur- und Planungsstiles einer Dekade
Funktionale Entmischung im späten 20. Jahrhundert	Funktionsmischung durch Planung
Dienstleistungsgesellschaft	Weltgesellschaft
Einbettung in lokale Traditionen und überregionale Vernetzung	Globale Vernetzung als strategischer Impuls und semiotische Simulation lokaler Tradition
Visitenkarte und Identifikationsraum der ganzen Stadt (Tourismusströme)	Identifikationsraum im globalen Städtesystem (Elitenidentität und Elitendiskurs)
Kleinflächige Strukturen	Großflächige Planung
Verdrängung der Wohnfunktion	Stärkung der Wohnfunktion
Städtebaulich fragmentierte Strukturen	Städtebaulich geordnete Strukturen
Lokale/Regionale Akteure	Globales Kapital/Globale Akteure
Moderne öffentliche Räume	Postmoderne öffentliche Räume

Quelle: Eigener Entwurf

town in Europa, in Australien ebenso wie in den USA und Kanada jedoch an Bedeutung und Funktion für die Gesamtstadt zunächst verloren. Der Niedergang setzte mit dem Auszug der Wohnfunktion ein, der eine zunehmend einseitige Nutzungsstruktur und damit Verarmung durch die Überhandnahme der Einzelhandelsfunktion folgte. Als die Filialisierung im Einzelhandel ihren Siegeszug angetreten hatte, schien die Innenstadt ihren Charakter als besonderer Ort verloren zu haben. Es zogen sich schließlich Teile des Einzelhandels selbst in die Vorstädte zurück. Damit war der Niedergang der alten Downtown so gut wie besiegt. Das Aufbäumen vieler alter Downtowns, sich zunehmend durch die Neuansiedlung von Malls als innerstädtisches Shopping Center zu profilieren, ist gerade in Europa der verzweifelte Versuch, ein ehemals suburbanes Erfolgsmodell in der alten Innenstadt zu kopieren. Dass dies keine Lösung sein kann, um die alte Innenstadt in ein neues Zeitalter zu überführen, ist den meisten Architekten, Geographen, Stadtsoziologen und Planern bewusst. „The malling of downtown“ wäre zu sehr eine Kopie der Vorstadt oder der Edge City statt origi-

när innerstädtischer Entwicklung (Garreau 1992, Goss 1993, Popp 2004).

Was für eine zeitgemäße Weiterentwicklung innerstädtischer Lagen heute erforderlich ist und was diese bedeuten kann, lässt sich somit präziser an den New Downtowns ablesen. Denn hier kommen auf neuem Grund im Brennglas vergrößert neue Entwicklungen zum Tragen. Es ist deshalb gegenwärtig, in dieser entscheidenden historischen Situation, in der die Innenstädte im Laufe des 20. Jahrhunderts einen Zyklus von Verdichtung, Verarmung und Wiederentdeckung, der urbanen Renaissance, durchlaufen, eine der herausragenden und aufregenden Fragen der Stadtforschung, die Bedeutung, Formation und Struktur der alten und neuen Downtowns vergleichend zu untersuchen. Dabei ist es entscheidend, den Funktions- und Bedeutungswandel der Zentren zu verstehen, den diese seit Beginn des 20. Jahrhunderts bis heute durchlaufen haben. Selbst wenn viele Voraussetzungen der Stadtforschung der Chicagoer Schule heute nicht länger gegeben sind, so ist eine ihrer Annahmen ein interessanter Ausgangspunkt für stadtgeographische Forschung:

Wie lässt sich Stadtentwicklung vom Zentrum her verstehen? Und was macht überhaupt das Zentrum einer Stadt aus? Unsere Vermutung für das 21. Jahrhunderts hierbei ist: Urbane Räume sind heute nicht ausschließlich, aber weiterhin entscheidend von ihrem Zentrum her zu denken, weil es das urbane Prinzip selbst ist, Zentren zu bilden und Zentralität zu sein. Das Stadtzentrum kann ein besonderer Ort innerhalb der Stadt sein, um dessen Lage und inhaltliche Ausrichtung gerungen wird.

„What does the city create? Nothing. It centralizes creation. And yet it creates everything [...] The city creates a situation, the urban situation, where different things occur one after another and do not exist separately but according to their differences“ (Lefebvre 2003, 117)

Der Kern der urbanen Situation ist somit die Möglichkeit der Zentralität durch die Verbindung und in Beziehung Setzung unterschiedlichster Inhalte an einem Ort. Es besteht in der Weltgesellschaft kein privilegierter Ort mehr für dieses Zentrum. Zentralität selbst ist beweglich geworden:

„the essential aspect of the urban phenomenon is centrality, but a centrality that is understood in conjunction with the dialectical movement that creates or destroys it. The fact that any point can become central is the meaning of urban space-time“ (Lefebvre 2003, 116)

Die Stadtgestalt der Zukunft wird sich – vor allem in Zeiten einer urbanen Renaissance, in der die alte Downtown restrukturiert und neu erfunden wird (Läpple 2005) – entscheidend von Form, Inhalt und Gestalt der neuen Orte der Zentralität herleiten. In diese ständige Bewegung von Zentralität und das widersprüchliche Reklamieren einer neuen Zentralität bei gleichzeitiger Zerstreung ihrer Funktionen, ist die Entstehung des neuen stadträumlichen Typus der New Downtown einzuordnen.

3 Kopenhagen und Istanbul: Zwei New Downtowns als Visionen des Städtebaus

Weltweit finden sich viele Beispiele von Projekten der neuen Zentralität, in denen New

Downtowns planerisch bewusst geschaffen werden. Wir möchten als Ausgangspunkt der theoretischen Überlegungen zur Phänomenologie, Funktionalität, Urbanität und Zentralität der New Downtown an dieser Stelle zwei beispielhafte Projekte der New Urban Renaissance vorstellen. Diese Projekte sollen uns ebenso begrifflich wie faktisch mit dem Phänomen der New Downtown vertraut machen: das Entwicklungsgebiet Örestad in Kopenhagen und der Kartal Business District in Istanbul.

3.1 Örestad Kopenhagen: Vom Hafenaerial zur globalen New Downtown

In Kopenhagen erstreckt sich auf der 310 ha großen Fläche zwischen der alten Innenstadt und dem internationalen Flughafen ein Revitalisierungsprojekt, das als eine New Downtown bezeichnet werden kann. Unter der Schirmherrschaft der Örestad Development Corporation, die zu 55 % Teil der Stadt und zu 45 % Teil des Staates ist (Majoor/Salet 2008, 100), entsteht eine Stadterweiterung, die in vier Teilprojekte aufgeteilt das Ziel verfolgt, Kopenhagen auf der Weltkarte der Global Cities besser zu platzieren. Start des Projektes war das Jahr 1996. Die Verwirklichung der Pläne ist für 2017 avisiert. Örestad ist dabei als eine New Downtown in der Transition sowohl von einer definierten urbanen Struktur zur nächsten als auch zwischen Stadt und Land geplant. Spektakuläre Architektur, unter anderem von Norman Foster (McNeill 2005), wechselt sich mit offen gestalteten öffentlichen Räumen und Parks ab. Verkehrlich erschlossen ist das Gebiet mit der Metro. Mehrere Universitäten haben hier ihre Neubauten bezogen, die neue Konzerthalle mit 1.800 Sitzplätzen ist in dieser New Downtown genauso entstanden wie ein großes, Medien beherbergendes Gebäude mit dem Neubau der Sendezentrale der Danish Broadcasting Corporation (Evans 2009, 1027f.). Mit diesem städtebaulichen Konzept zieht die New Downtown Örestad ein junges, internationales Publikum an. So ist jeder dritte Bewohner unter 30 Jahre alt und weitere 28 % sind

Autorenbeleg

zwischen 30 und 39. Diese jungen Einwohner Örestads schätzen besonders die großzügige Architektur und die geringen Entfernungen sowohl zum alten Stadtzentrum von Kopenhagen als auch zu den Stränden und Naherholungsgebieten am Rand der New Downtown.

Tab. 2: Stand der Flächenentwicklung in Kopenhagen/Örestad, März 2008

	Fläche absolut in m ²	Prozentanteil
Bürofläche	64.700	10,5
Wohnfläche	271.700	44,1
Dienstleistungseinrichtungen	101.900	16,5
Einkaufszentrum	178.000	28,9
Gesamt	616.300	100

Quelle: Majoor/Salet 2008, 100

Die südliche ca. 50 ha umfassende Ausbaustufe des Projekts, Örestad Süd ist für 10.000 Anwohner und 20.000 Beschäftigte geplant und stellt mit ihrer Funktionsmischung, ihrer Anbindung an angrenzende urbane Räume, die als Diversitätsgeneratoren (Waldenfels 1998, 255) dienen, innerhalb der New Downtown Örestad einen wichtigen Parameter dar, um Kopenhagen zu einer internationalen Großstadt zu entwickeln (Pribs 1992). In Örestad Süd werden insgesamt 1,2 Mio. Quadratmeter Geschossfläche geplant, die je zur Hälfte als Wohnfläche und Gewerbe- und Dienstleistungsfläche verwirklicht werden. Die Gebäude und öffentlichen Räume, klassisch hierarchisch strukturiert, dienen in Örestad Süd als Betrachtungsobjekte in ästhetischer Dimension und als Aufenthaltsorte, Wohnstätten und Arbeitsplätze in leiblicher Dimension. In Örestad Süd wird besonderer Wert auf die „urbanen Wechsel“ gelegt, die in einem architektonischen Sinn das Verhältnis zwischen Außen- und Innenflächen der Wohnungen bezeichnen.

3.2 Kartal Business District, Istanbul: New Downtown auf der „anderen“ Seite der Innenstadt

Der „Kartal Industrial Area Central Business District Plan“ kann als besonders ehrgeiziges Projekt des Städtebaus in Westasien gelten, mit dem die Stadt Istanbul versucht, ihren wachsen-

den globalen Einfluss physisch fortzuschreiben. Das gesamte Gelände des Kartal Business Districts umfasst 555 ha auf der asiatischen Seite Istanbuls. Das Projekt ist eine New Downtown, die auf 120 ha Geschossfläche Wohnraum in ca. 15.000 neuen Wohnungen für 70.000 Menschen bietet. Die spektakuläre Architektur ist von Zaha Hadid in einer wellenförmigen horizontalen Struktur auf einem rasterförmigen Grundriss geplant. Das gesamte Gelände erstreckt sich vom Marmarameer im Süden bis zur Autobahn E5 im Norden. Die Laufzeit des Projekts ist von 2009 bis in das Jahr 2026 terminiert. Der Kartal Business District ist als ein genuines zweites Stadtzentrum geplant, das mit der alten Downtown auf der europäischen Seite Istanbuls über Autobahnen, die Metro und Fähren verbunden ist (Hadid 2008).

Die New Downtown Kartal zielt auf eine Umverteilung der Wirtschaftskraft Istanbuls, die sich bisher vor allem auf der europäischen Seite der Stadt ballt, während im asiatischen Teil suburbane Schlafstädte das Bild beherrschen. Die Stadtverwaltung plant den Kartal Business District als einen integrierten Stadtteil mit einem Central Business District, hochwertigen Wohnanlagen, Konzerthallen, Theatern, Museen, Freizeiteinrichtungen, einem Erholungsgebiet in einem ehemaligen Steinbruch, der zu einem See umfunktioniert wurde und einer Marina mit erstrangigen Läden und Restaurants. Der planungspolitische Anspruch des Projekts zielt auf

die Etablierung einer polyzentrischen Stadtteilstruktur. Das Ziel ist die 24 Stunden Stadt, d.h. urbanes Leben ohne strukturelle Zeitbeschränkung (Melbin 1978). Istanbul formuliert damit den Ehrgeiz, eine New Downtown als ein bereits gentrifiziertes Widerlager zur alten, nicht minder gentrifizierten Innenstadt (Potuoğlu-Cook 2006) zu bauen. Die New Downtown besteht aus einer Nord-Süd-Achse, an deren Anfang und Ende jeweils zwei hoch aufragende Finanzviertel positioniert sind. Um diese Finanzzentren herum lagern sich Erholungsgebiete unterschiedlicher Qualität an. Im Norden bilden solche die Wasserflächen des Sees im ehemaligen Steinbruch. Das Bankenviertel im Süden wird durch die Marina mit ihren Läden und Restaurants gesäumt. Der Kartal Business District ist letztlich eine strategisch geplante New Downtown, die in ihrer Wirtschaftskraft, den Wohn- und Einkaufsangeboten sowie Erholungs- und Freizeiträumen der alten Innenstadt auf der gegenüberliegenden Seite des Marmarameeres in nichts nachstehen soll (Hadid 2008).

4. Eine neue Urbanität und neue Zentralität für die New Downtown

Wo liegt das Neue in der Rede von den New Downtowns? Welche neue Zentralität und Urbanität wird hier verwirklicht? Und wie genau gestaltet sich die Differenz zu den wohlbekannten Arbeiten von Georg Simmel (1903), Robert Park (1915), Louis Wirth (1938) oder Jane Jacobs (1992), die alle schon sehr viel früher die Vielfalt und Diversität in der Stadt lobten und Urbanität als Folge dieser Dichte und Heterogenität dachten? Die New Downtowns verfügen über die neuen Attribute der Wasserfronten und Parks, der Festival Markets, Multifunktionsarenen und Kulturzentren (Ford 2003). Aber sind diese tatsächlich funktionaler, lebendiger, aufregender und wirklich neu im Vergleich zum Central Business District und den Cities des neunzehnten und zwanzigsten Jahrhunderts? Vier Argumente sprechen aus unserer Sicht für eine grundlegende Differenz

zwischen dem Typus der New Downtown und den Innenstädten, wie sie noch die Klassiker der Stadtforschung vor Augen hatten:

- 1 Weltgesellschaft – die neue Qualität der Zentralität
- 2 Bühnenästhetik – die veränderte Rolle der Architektur
- 3 Flaggshippolitik – eine Stadtpolitik als global ausgerichtete Stadtteilpolitik
- 4 Performative Urbanität – Flüchtige Ereignisse

4.1 Neue Zentralität

Die Klassiker der Stadtforschung waren mit Gesellschaftsformen konfrontiert, in denen sie von einer bedeutenden Zentralität der Stadt per se ausgehen konnten. Ob in der Antike, im Feudalismus oder Industrialismus: Die Stadt war zentraler Ort, politisches, religiöses oder wirtschaftliches Machtzentrum. Diese räumliche Ordnung wurde durch die historisch unterschiedliche gesellschaftliche Ordnung auf je spezifische Weise gestützt. Immer ging es dabei um soziale Ordnungen, die in einer Zentrum/Peripherie-Differenzierung organisiert waren (Luhmann 1998, 669). Soziale Zentrum-Peripherie-Verhältnisse wurden in Stadträumen als „Mirror and Moulder“ ausgetragen. So kannte der Feudalismus eine stratifizierte Gesellschaft, die sich vom Hofe ausgehend streng hierarchisch ordnete. Der feudalistische Staat wies eine Konzentration von Bevölkerung und Ressourcen in seinen Hauptstädten auf, die wiederum hierarchische Stadtgesellschaften besaßen. Die Konzentration von Bevölkerung und Ressourcen in den Städten erfuhr in einem zweiten Schritt, neben der Konzentration selbst, eine differentielle Regulierung. Die faktische Ungleichheit zwischen Zentrum und Peripherie in der Ressourcenausstattung wurde normativ festgeschrieben, indem für das Zentrum andere Regeln und Gesetze galten als für die Peripherie. Zum Beispiel unterlag Moskau im 18. Jahrhundert einer anderen Gesetzgebung als das restliche Russland. Im Europa des 19. Jahrhunderts finden

Autorenbeleg

sich höhere Qualifikationsstandards in verschiedenen Berufen in der Stadt, z.B. bei Ärzten usw. (Stichweh 2006, 494-495).

Die sich aus der feudalen Gesellschaft entwickelnde Industriegesellschaft schrieb nicht länger die Zentrum/Peripherie-Differenzierung normativ fest, sondern sie schuf selbst aufgrund ihrer Struktur ökonomische Zentren, die zwar Zentren der Produktion, aber nicht notwendigerweise der Politik oder Kultur waren. Dies unterscheidet ihre Zentren qualitativ von denen der stratifizierten feudalen Gesellschaft. Die Industriegesellschaft rekurrierte auf die Masse und dies in dinglicher wie menschlicher Hinsicht. Der Begriff der Masse bezeichnet ein Verhalten von Menschen in bestimmten Situationen, die durch psychischen Druck, erzeugt durch eine große Ansammlung physisch anwesender Menschen, gekennzeichnet sind. Diese sozialen Situationen heben die Identität eines Individuums temporär auf (Bahrdt 2006, 104). Die menschlichen Massen der Industriegesellschaft zeigen erstmals eine nachhaltige politische Kraft, wenn sie physisch an bestimmten Orten versammelt sind. Peter Sloterdijk geht soweit zu behaupten, dass die Massen in diesem Fall selbst Räume der Massen bilden und damit letztlich als ein handelndes Subjekt auftreten (Sloterdijk 2000, 17-19). Eine solche Menschenmasse gebiert eine neue Qualität des Sozialen. Das Auftreten einer versammlungsfähigen Menge an Menschen vor sich selbst und für sich selbst gehört zu einer der Schlüsselmomenten der Industriegesellschaft (Sloterdijk 2000, 16). Dinglich erschafft die Industriegesellschaft die Masse als Gut, als Rohstoff, als Arbeitskraft und als Markt. Diese dinglichen Massen bedürfen der Zentralität zu ihrer Organisation, wie Lösch bemerkt: „it is essential for the regional system of market areas to have a center“ (1938, 77). Zentralität und Industriegesellschaft bilden eine Einheit, da gerade Handels- und Verwaltungszentren gute Voraussetzungen für die Befriedigung industriegesellschaftlicher Bedürfnisse boten (Reulecke 1985, 43).

Der Typus der Dienstleistungsgesellschaft als folgende unterscheidbare Gesellschaftsformati-

on verliert diese Natürlichkeit ihrer Zentralität, wie sie noch für die Industriegesellschaft charakteristisch war. Die formale Möglichkeit in der Auffassung von Lefebvre (2003), wonach Zentralität in der Stadt überall entstehen kann, wird von Stadtforschern wie Saskia Sassen bestätigt (Sassen 1991). Denn in der Dienstleistungsgesellschaft sind kleinräumige Standortballungen auf eben jene Agglomerationsfaktoren zurückzuführen, die ebenfalls auf großräumiger, zwischenstädtischer Ebene wirksam sind: Für beide Maßstabsdimensionen wird gleichermaßen auf die Rolle von Netzwerkbeziehungen in der Wissensökonomie verwiesen. Tertiärisierung als Losung der Wissensgesellschaft ist somit auf funktionierende Netzwerke angewiesen, jedoch weit weniger auf Zentralität. So entstehen „Office Nodes“ zum Beispiel an Flughäfen oder als hoch spezialisierte Bürostandorte, die sich je nach Branche, Größe, Art und Anzahl der Beschäftigten deutlich unterscheiden. Diese sind räumlich beinahe überall denkbar und deshalb in territorialer Hinsicht Moden unterworfen, die kurzfristige funktionale Zentren hervorbringen, die gleichsam wieder vergehen können (Friedrichs/Kiehl 1985). Der Austausch von Waren und Dienstleistungen generiert ihre Zentralität, die sich nach der Intensität dieses Austausches bemisst (Barton 1978, 37). Die Komprimierung von Zeit und Raum oder das Ende der Geographie sind die Schlagwörter dieser Gesellschaft. Sie hat eine qualitativ neue Form der Zentralität hervorgebracht, die mit der Global City ihre Marke bekam (Abu-Lughod 1999).

Die gegenwärtigen sozialen Verhältnisse lassen sich mit einem Gesellschaftstypus treffend beschreiben, der sich aus der Dienstleistungsgesellschaft heraus entwickelt hat, aber die Forderung nach einer relationalen sozialen Einheit aufgibt und nicht länger auf die – nicht erfüllbare – Bedingung der Homogenität und internen Bindungskraft als konstituierend für Gesellschaft rekurriert. Der Begriff der Weltgesellschaft bezeichnet diesen Gesellschaftstyp (Burton 1972, Heintz 1982, Luhmann 1991, Stichweh 2000). Vor allem mit Blick auf zukünftige Entwicklungen im 21. Jahrhundert

Autorenbeleg

und Fragen einer künftigen Urbanität wird es notwendig, die Perspektive der Weltgesellschaft als Voraussetzung für die Herausbildung urbaner Räume und Zentralen zu denken. Der gegenwärtige Gesellschaftstypus ist nicht länger als eine Zentrum/Peripherie-Differenzierung organisiert, und nicht als Industrie- oder Dienstleistungsgesellschaft strukturiert. Die moderne Gesellschaft ist vielmehr und viel stärker in dem Sinne eine Weltgesellschaft, als das höchste Ordnungsniveau für die Organisation aller Strukturen und Prozesse sozialer Systeme auf globaler Ebene existiert (Stichweh 2000, 11f.). Ohne die Globalisierung kultureller Codes, materieller Produkte, Finanzdienstleistungen und politischer Konflikte ist keine lokale Entwicklung zu verstehen. Der in der Stadtforschung häufig verwandte Begriff der Globalisierung beschreibt die Qualität dieses Gesellschaftstypus hingegen alleine nur unzureichend. Er setzt stärker auf das herstellende Moment der Ausweitung oder der Delokalisierung bis dato begrenzter Phänomene, ohne gleichzeitig das neue System von übergreifender Qualität zu registrieren, das das Phänomen der Globalisierung zur eigenen Konstitution nutzt (Stichweh 2000, 14).

Mit dem Zusammenfallen von Gesellschaft in ein einziges emergentes Kommunikationssystem wird gleichzeitig unser Blick auf die traditionelle Stadtgesellschaft reformbedürftig. Urbane Räume bestehen noch – und sie wachsen. Jedoch existieren keine Raumschranken mehr zwischen (mehr oder weniger autonom) nebeneinander vorkommenden Gesellschaftssegmenten. Zentralität leitet sich nicht länger selbstverständlich von der sozialen Ordnung ab. Somit ist die Stadtgesellschaft nur noch schwerlich von irgendetwas in ihrer Umwelt zu unterscheiden (Bahrenberg/Kuhm 1999, 194). Aber die Weltgesellschaft bildet weiterhin und sogar zunehmend intensiv sogenannte urbane Räume in lokal-globalen Kommunikationsprozessen aus. Zentralität ist damit heute und zukünftig noch viel mehr ein Gut, das hergestellt werden kann, das reklamiert werden muss. Die gesellschaftliche Ordnung stattet die Stadt nicht länger mit Zentralität *sui generis* aus (Garreau 1992). So

sind Edge Cities in Nordamerika ein Ausdruck weltgesellschaftlicher Raumverhältnisse. Hier entscheiden nicht länger politische Ordnungsmechanismen über die räumliche Organisation, sondern marktwirtschaftliche und Lebensstil tangierende Faktoren bestimmen die Stadtgestalt und Zentralität. Edge Cities werden dabei selbst in einem fortlaufenden Prozess dezentralisiert (Bingham/Ding 2000). Zentralität wird zu einem zu verhandelnden Gut, zu einer knappen Ware, deren Wert sich in Raumprofiten bemisst – die sie selbst zu generieren in der Lage ist, wie Pierre Bourdieu ausführt (1991). Nach Bourdieu stehen gesellschaftliche und räumliche Positionen in einem Äquivalenzverhältnis zueinander, d.h. die begehrtesten räumliche Positionen, z.B. Wohnlagen oder Bürostandorte, sind nur über die Okkupation von äquivalenten sozialen Positionen zu besetzen. Damit gewähren diese Orte gleichzeitig Raumprofite in Form von Renommee, das über die Interpretationen von Beobachtern dieser räumlichen Nähe von Positionen zu den begehrtesten, wertvollsten Orten entsteht, nicht hingegen über die einfache räumliche Nähe selbst (Dirksmeier 2007, 204). Die Nähe zum alten Zentrum und die gleichzeitige deutliche Absetzbewegung von diesem charakterisiert die „Locational Strategy“ der Gestalter einer New Downtown. Die Neuerfindung des Zentrums in der New Downtown ist bemerkenswert, weil sie bewusst mit der räumlichen Nähe zum alten Zentrum operiert und dem damit einhergehenden Gewinn und Verlust im Raumprofit und Image kalkuliert.

Ähnlich nur mit einer etwas anderen Gewichtung hatte zuvor der französische Philosoph Henri Lefebvre argumentiert. Nach Lefebvre ermöglichen urbane Räume die Zentralisierung *per se*. Urbane Gebilde sind somit Formen der Ballung. Sie stehen dabei in einer dialektischen Beziehung zu dem, was vor Ort zentralisiert wird: „The urban is, therefore, pure form: a place of encounter, assembly, simultaneity. This form has no specific content, but is a centre of attraction and life“ (Lefebvre 2003, 118). Diese Zentren können sich verteilen, dispers sein, auflösen, verfallen, neu entstehen. „This is why

urban space is so fascinating: centrality is always possible“ (Lefebvre 2003, 130). Dementsprechend ist das „Recht auf Stadt“, „the right to the city“ bei Henri Lefebvre der Anspruch, eben nicht ausgeschlossen zu sein von der Zentralität und ihrer Bewegung (Lefebvre 2003, 150). Die Widersprüchlichkeit des Urbanen besteht nach Lefebvre gerade darin, dass immer wieder neue Inhalte in urbanen Räumen versammelt werden und Zentralität erzeugen, gleichzeitig aber von den Zentren aus eine Zerstreung und Dispersion von dem statt findet, was zentralisiert wird. Das Recht also, Zentrum und damit Sammlungs- wie Ausstrahlungsort zu sein, wird gesellschaftlich verhandelt – ebenso wie der Standort und Inhalt der Zentralität.

Zentralität ist folglich etwas, das in Bewegung ist. Die topographischen Orte der Zentren verschieben sich im Stadtraum und zwischen den Städten. Und die Inhalte dessen, was im Zentrum akkumuliert wird, verändern sich. Konzentration und Dispersion finden zugleich statt. Es besteht ein gesellschaftliches Ringen darum, beeinflusst von Macht und Klasseninteressen, was und wo als zentral gelten darf. Ein Zentrum zu formieren, die urbane Form schlechthin, ist somit ein politischer Prozess ebenso wie eine Frage der sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Macht. New Downtowns sind die Reklamation von Raumprofiten in der Weltgesellschaft über die Produktion von Zentralität². New Downtowns schaffen selbst erst Zentralität neu und sie gewähren dadurch Raumprofite, um die wiederum in der Weltgesellschaft konkurriert wird. Die legitime Appropriation von Orten in den New Downtowns sichert so symbolisches Kapital, um das zu Teilen eine globale Elite als Klasse von Gentrifizierern konkurriert. Diese globale Elite nutzt die Raumprofite der New Downtown als Teil ihrer Identitätskonstruktion als global und distinktiv (Rofe 2003). New Downtowns drehen damit die Kausalbeziehung hinter der klassischen Zentralität der Stadt um: Zentralität entsteht nicht sui generis aus der sozialen Ordnung, sondern aus der artifiziellen Herstellung von Raumprofiten über die Schaffung wertvoller Lagen an einem Ort der Weltgesellschaft.

4.2 Architektur als Bühne

Mit dieser Bedeutungsverschiebung fällt der Architektur, der ästhetischen Stadtgestalt, eine neue Rolle zu³. Dies ist unser zweites Argument – eine gestiegene Bedeutung der Architektur und des physischen Settings von Zentralität. Die Gestaltung der Gebäude, die Namen der Architektinnen und Architekten und das symbolische Kapital, das sich mit diesen verbindet, waren historisch essentielle Faktoren für den Prozess der Generierung von Zentralität und damit von Raumprofiten. Dabei war die Lage des Zentrums durch segmentierte oder funktionale Zentrum-Peripherie-Differenzierungen weitgehend vorgebahnt. Unter den Bedingungen der Weltgesellschaft verlieren klassische Lagemomente ihre Bedeutung. David Harvey (1990) wies mit seiner Theorie der time-space-compression darauf hin, dass sich durch das Fallen räumlicher Grenzen und die Minimierung der Bedeutung von Entfernung zunehmend der Blick auf das fokussiert, was sich in den Räumen befindet. Die Lage an sich verliert also an Bedeutung, es verstärkt sich die Bedeutung von Architektur und Stadtraum als Bühne der neuen Zentralität. Gerade weil durch das Lagemoment kein quasi-natürliches Stadtzentrum mehr besteht, sondern potenziell alle urbanen Teile um Vorherrschaft ringen, wird die baukulturelle Repräsentation und Eroberung von Zentralität im ästhetischen Gestus wichtiger. Die Symbolik der Stadtarchitektur beherbergt dezidiert die Aufgabe des „Urban Centrality Designs“ – nicht nur als Repräsentation des Zentrums sondern als Teilprozess der Kreation des Zentrums selbst.

Die Gestaltung der Gebäude, Straßen und Plätze soll zudem Performanzen erlauben und damit den stärksten Trumpf der Stadt, die Anwesenheit der Anderen, in Wert setzen. Performanz bezeichnet in Anlehnung an Erving Goffman eine körperliche Zurschaustellung künstlerischer oder sozialer Handlungen und damit ein einmaliges, zeitlich begrenztes Ereignis (Goffman 1969, 19). Performanz ist „the embodied enactment of cultural forces“ (Carlson 2004, 212). Die Architektur nimmt mindestens in zweierlei

Hinsicht Einfluss auf den Erfolg der Stadt. Architektonisch attraktive Städte wie z.B. San Francisco wachsen schneller als unattraktive Städte, und Städte, die hohe Geschwindigkeit in ihrer Durchquerung erlauben, wachsen ebenfalls schneller (Glaeser et al. 2001). Damit sollten New Downtowns eine Flagship-Architektur aufweisen, die attraktiv ist, ein schnelles Durchqueren gestattet, Performanzen und deren Wahrnehmung erlaubt und die Raumprofite gewährt. Franz Dröge und Michael Müller haben hierfür den Begriff der „ausgestellten Stadt“ geprägt (Müller/Dröge 2005). Damit versuchen sie auszudrücken, dass ähnlich der Ausstellungspolitik in Museen auch Städte sich zunehmend selbst wie Exponate betrachten und als solche herstellen. So wird die Architektur die Disziplin der Musealisierung und der Städtebauer bzw. Stadtbaumeister fungiert als Kurator.

4.3 Globale Flaggshippolitik

Dies leitet zu unserem dritten Argument, der Stadtpolitik als Flaggship- und Stadtteilpolitik. Die politisch-planerische Gestaltung eines neuen Zentrums der Stadt, einer New Downtown, ist Traum und Albtraum zugleich. Die Entwicklung einer New Downtown ist nicht denkbar ohne einen klaren und starken öffentlichen Impuls der Stadtpolitik. New Downtowns sind unter anderem dadurch definiert, dass sich ihre Entstehung der bewussten planerischen Gestaltung und großflächigen politischen Intervention im Stadtraum verdankt. Sie sind städtebauliche und finanzielle Großprojekte. Jedoch entstehen sie nicht wie in Zeiten des Fordismus an den großen Reißbrettern der in Amtsstuben agierenden Stadtplaner, sondern werden als professionelle Großprojekte in dichten Netzwerken der Kooperation von öffentlichen und privaten Akteuren entwickelt und gesteuert. Es ist Urban Management anstelle von Urban Planning. Die öffentliche Hand erweist sich in Städten wie Hamburg oder Barcelona zunehmend marktwirtschaftlich kompetent im Umgang mit ihrem höchsten Gut, der Planungsgewalt zur Schaffung

von neuen Lagen und Nutzungsmustern einer neuen Zentralität. Damit ist die Entstehung von New Downtowns in vielen Städten ein Paradebeispiel für eine professionalisierte New Urban Governance.

Gleichzeitig geht die öffentliche Hand mit der Gestaltung solcher neuer Lagen, der künstlichen Schaffung eines neuen Zentrums, ein hohes Risiko ein. Sowohl finanziell als auch stadtegestalterisch birgt die komplett neue Anlage eines Downtown-Areales Gefahren der Fehlkalkulation, der Fehlplanung, der Fehleinschätzung auf allen Seiten: finanziell, ökonomisch, kulturell, ökologisch, stadträumlich. Dennoch sind im Rahmen der Urban Renaissance der letzten Jahre zunehmend Städte bereit, große Risiken einzugehen für die komplette Entwicklung eines neuen Gebietes. In jüngster Zeit hat sich hierbei der Maßstab und Charakter der Urban Renaissance-Projekte zusehends sowohl intern ausdifferenziert als auch in seinen städtebaulichen Ausmaßen vergrößert. In der Hamburger HafenCity wird derzeit eine Erweiterung der Fläche der Innenstadt auf dem Areal der New Downtown gewagt, die die bestehende Innenstadt um ca. 40 % ihrer Fläche erweitert. Analysiert man die Motive dieser quantitativen und qualitativen Ausweitung der Maße bei der politisch-planerischen Gestaltung von New Downtowns, so erweisen sich drei projektübergreifende Antriebskräfte als leitend:

Exemplarität – Pars pro toto

Die New Downtown versucht auf ihrer begrenzten Fläche das zu sein, was John Friedmann eine „open city“ (Friedmann 2002) nannte: Die New Downtown will exkludierende Strukturen reduzieren, den Bewohner als Bürger über Governance Projekte stärken und damit die Grundbedürfnisse der Bewohner sozialverträglich bedienen. Die New Downtown ist wie die „open city“ ein experimentelles Projekt (Friedmann 2002, 238), das den Stadtteil zu einer Sonderausstellungsfläche werden lässt. Wie ein Museum Sonderausstellungen braucht, um sich neu zu kreieren, so erfindet sich die alte Stadt in ihrem Stadtteil der New Downtown neu. Im Zuge der

internationalen Städtekonzurrenz schaffen sich viele Metropolen durch die strategische Gestaltung und Vermarktung einzelner Stadtteile eine Visitenkarte auf dem internationalen Parkett. Der Stadtteil wird zum „Pars pro toto“. Er steht stellvertretend für die Aufbruchstimmung in der Metropole, ihre Neuausrichtung und ökonomische wie soziokulturelle Potenz. New Downtowns sind idealtypische Flaggschiffe der Metropolenentwicklung durch „Pars pro toto“. Die internationale Sichtbarkeit einer Stadt wie Barcelona, Buenos Aires oder London wird durch die stellvertretende Entwicklung und Vermarktung eines herausgehobenen Raumausschnitts erhöht. Wenn es sich hierbei jedoch nicht nur um eine traditionelle Waterfront-Entwicklung handelt durch die übliche Betonung von Wohnen, Dienstleistungen und Vergnügen, sondern im Sinne einer neuen stadträumlichen Typologie tatsächlich der Entwurf einer New Downtown gewagt wird, dann ist die Effizienz dieser Pars pro toto-Strategie in Bezug auf das Place Making und Stadtmarketing umso größer.

Monumentalisierung: Sonderausstellungsfläche der Stadt

Seit den 1990er Jahren wird zu Recht diskutiert, wie stark der touristische Blick (Urry 1990) die Wahrnehmung der Städte sowohl durch Bewohner wie durch Besucher, durch Betriebe und Beschäftigte prägt. Der planerische Versuch, auf dieses gewachsene Bedürfnis zu reagieren, führt zu einem Zug der Monumentalisierung in ihrer Gestaltung (Groys 2000). Es werden Monumente geschaffen, die ähnlich dem Besuch des Kolosseums in Rom oder des Central Park in Manhattan einen Anspruch auf historische Weite und gestalterische Originalität begründen. Der touristische Blick und der daraus folgende Hang zur Monumentalisierung ist durch ein ambivalentes Bedürfnis geprägt: „Einerseits suchten wir ständig danach, was in unserer Stadt den Traum von der Ewigkeit am meisten verkörpert; und zugleich wollten wir all das umbauen, verbessern oder sogar abreißen“ (Müller/Dröge 2005, 191). In den New Downtowns wird versucht, architektonische, stadtgestalterische

Monumente zu schaffen, die dem Blick der anspruchsvollen Weltreisenden Stand halten. Am Beispiel der HafenCity in Hamburg steht hierfür die Elbphilharmonie.

Regeneration: Phönix aus der Asche

Nicht zuletzt und offensichtlich lässt sich das hohe Engagement der Politiker und Planer bei der Gestaltung der New Downtowns auf den Handlungszwang der Stadterneuerung zurückführen. Altindustrielle Areale, brachgefallene Hafenflächen usw., die den Auftrag des Strukturwandels in der Stadt greifbar werden lassen, geben Anlass zu öffentlicher Fürsorge und Aufmerksamkeit für diese Gebiete. Gleichzeitig bieten sie aufgrund ihrer Lagegunst die nahezu einmalige Möglichkeit, großflächig innerstädtische Stadtentwicklung zu betreiben. Das Großprojekt erzielt dabei eine globale Aufmerksamkeit unter planerisch je verschiedenen Vorzeichen. Denn die New Downtown schafft ein Cluster, das die Mitte der Gesellschaft sein will. Die New Downtowns werden zu Bühnen der Urbanität (Mumford 1996), auf denen sie in Hinblick auf Renommee und Geschwindigkeit unbemerkt optimiert Performanzen aufführen können. Das Argument ist nicht die Bereitstellung von räumlichen Gelegenheiten zur Aufführung von Performanzen, die sicherlich bereits in der Polis bekannt waren, sondern der Rahmen dieser Performanzen. Architektur, Planung und Stadtteilpolitik dienen als ästhetisch und funktional optimierter Rahmen von Performanzen. Fallen diese Kriterien in einem Stadtteil zusammen, entsteht Zentralität in der Weltgesellschaft.

4.4 Performative Urbanität

Damit kommen wir zu unserem vierten Argument – der sich neu herausbildenden Qualität einer performativen Urbanität. Denn es sind zunehmend die flüchtigen und augenblicklichen Performanzen, die als Urbanität wahrgenommen werden und in den neuen Zentren in der Weltgesellschaft zur Aufführung gelangen.

Autorenbeleg

Städte bringen Menschen und Dinge in mannigfacher Weise zusammen. Diese Anwesenheit des Fremden ist ihr größtes Faszinosum (Meyer 1951). Richard Schechner fragt in einem jüngeren Aufsatz zur Straße als der Bühne von Performanzen nach der Beziehung zwischen den planerischen und politischen Autoritäten einer Stadt und den verschiedenen Menschen, die anfangen öffentliche Straßen, Plätze und Gebäude affektiv zu besetzen und performativ zu bespielen (Schechner 1993). Schechner sieht als Theaterwissenschaftler naturgemäß eine Verschiebung des Gewichtes dieser Wechselbeziehung von der planerischen Seite auf die Seite der Performanz. Straßen werden für ihn zu Theaterbühnen auf denen die Menschen um Aufmerksamkeit der anderen buhlen, mehr oder weniger unabhängig von den bestehenden Flächennutzungs- oder Bebauungsplänen, von Eigentumsrechten, Hausordnungen oder regulativer Architektur. Der flüchtige Moment der Aufmerksamkeit der anderen ist das knappe Gut, um das auf den verschiedensten Bühnen der Stadt gerungen wird und dies aus verschiedenen Motiven.

Für den Kulturgeographen Nigel Thrift ist die Misanthropie als anthropologische Konstante ein Motor dieses Phänomens (Thrift 2005). Das Leben in der Stadt provoziert fortdauernd Affekte und Emotionen, die als eine unterschwellige Misanthropie zu verstehen seien. Der Mensch könne nicht anders, er müsse den anderen von Zeit zu Zeit verachten oder ihn emotional und affektiv verwünschen. Er benötigt gleichzeitig den Raum, um diese Gefühle ausleben zu können. Urbanität speist sich genauso aus der Flüchtigkeit der Aufmerksamkeit, die nur eine misanthropische Performanz ist, wie die Missachtung von Bettlern, das Verfluchen von rücksichtslosen Auto- oder Radfahrern und dergleichen mehr. Viele Schlüsselerfahrungen in der Stadt sind das Ergebnis von Zufällen, von vollständig dysfunktionalen Nebeneinanderstellungen und diese begünstigen wiederum die misanthropische Bedrohung, die sich durch die moderne Stadt zieht. Urbanität ist genauso ein Misstrauen und ein Vermeiden des anderen wie ein Suchen von dessen Aufmerksamkeit, z.B. über die Extravaganz

im individuellen Auftreten (Hofmann 2004) oder das Tragen ausgefallener Mode (Esposito 2004). Diese Sinnesreize stellen sich als kontinuierliche und gedehnte Flüsse dar (Helbrecht 2004). Die Menschen schärfen in der Stadt den Blick für das Detail der Aufführungen der anderen. Der Auftritt auf Schechners Straßenbühne ist ästhetisiert und wird zugleich emotional. Diese Emotionalität resultiert aus der zeitgleichen Mischung von Augenblick, Flüchtigkeit und Bedeutungskonstitution. Nicht mehr das Simmelsche Abstumpfungsgeschäft des Städters, seine in der baulichen und sozialen Dichte geschulte Fähigkeit zur selektiven Wahrnehmung (Simmel 1903, 193-195), ist bedeutsam, sondern es ist vielmehr die Sensibilisiertheit für die Performanzen auf den Bühnen der Stadt gefragt. Nicht Blasiertheit als Wahrnehmungseinschränkung, sondern die sinnliche Aufnahme der Performanz in allen Facetten in einem einzigen Augenblick kennzeichnet den Urbaniten. Der Urbanit betritt die Straße oder Bühne seiner Stadt und erwartet einzelne originelle Performanzen. Die aus dieser Erwartungshaltung resultierende Urbanität ist damit genauso flüchtig, wie die sie erst konstituierenden Performanzen.

Nicht also die dauerhaften sozialen Qualitäten einer Stadt, wie sie bei den Klassikern der Großstadtforschung, allen voran Jane Jacobs (1992) prominent ausgearbeitet sind, sind für die Urbanität entscheidend, sondern die Flüchtigkeit des sich jeweils Vollziehenden wird betont. Diese Form von Urbanität ist eine neue, weil performative Urbanität. Sie stellt sich über flüchtige Performanzen von Misanthropie bis Philanthropie erst her. Performative Urbanität erschafft sich selbst aus der Aufmerksamkeit der Urbaniten für das Flüchtige auf den „Bühnen“ der Stadt, die schnellen Wechsel, die nach Aufmerksamkeit verlangen und die geplant sein können, aber nicht müssen. Die New Downtown bietet den Rahmen für diese misanthropischen oder philanthropischen Performanzen. Ihre Urbanität ist performativ. Die performative Urbanität der New Downtown ist die geschärfte Aufmerksamkeit der Urbaniten für die Flüchtigkeit der beobachtbaren Performanzen.

5 Schluss

In diesem Beitrag haben wir den Begriff der „New Downtown“ erstmalig in die Literatur eingeführt und vorgeschlagen, ihn als neuen stadträumlichen Typus im Rahmen der inneren Gliederung von Städten zu verwenden. Der Begriff New Downtown verweist auf einen neuartigen Typus von Urbanität im 21. Jahrhundert, wie sie beispielhaft in dem Großprojekt der Hamburger HafenCity zum Ausdruck kommt. Solche Großprojekte als New Downtowns sind in ihrer Entstehungsdynamik auf die neuen Logiken und Formen der Zentralität in der Weltgesellschaft zurückzuführen. New Downtowns sind demnach als spezifische Stadträume und Städtebauprojekte einer „New Urban Renaissance“ wirklich verschieden von der alten Innenstadt. Diese Differenz lässt sich durch vier charakteristische Merkmale konzeptionell fassen.

- 1 Neue Zentralität in der Weltgesellschaft: New Downtowns drehen die Kausalbeziehung zur klassischen Zentralität um. Nicht aus einer übergreifenden sozialen Ordnung entsteht automatisch Zentralität, sondern diese wird in den New Downtowns erst erzeugt. Raumprofite werden artifiziell produziert über die planvolle Schaffung wertvoller Lagen.
- 2 Bühnenästhetik: Die Lage der Zentren verliert an Bedeutung, demgegenüber gewinnt in der „ausgestellten Stadt“ (Müller/Dröge 2005) der Bühnencharakter zur Repräsentation an Bedeutung. Der Architektur fällt wesentlich die Rolle zu, Raumprofite zu generieren und gleichzeitig Performanzen Raum zu geben.
- 3 Globale Flagshippolitik: Die Stadtpolitik erzeugt globale Sichtbarkeit durch städtebauliche Großprojekte. Die New Downtown fungiert dabei als eine Art Sonderausstellungsfläche der Stadt. Sie soll als sublokaler Teilraum Pars pro toto für die Internationalität und Attraktivität der Gesamtstadt stehen. Dies kann als Monumentalisierung der Stadtentwicklung begriffen werden.
- 4 Performative Urbanität: Schließlich ist die Urbanität der New Downtown performativ. Das bedeutet, nicht statische Eigenschaften

wie etwa Größe, Dichte oder Mischung kennzeichnen sie allein. Vielmehr besteht in den New Downtowns eine geschärfte Aufmerksamkeit für die Flüchtigkeit urbaner Begegnungen im Straßenraum. Straßen, Plätze, Parks werden bewusst als Theaterbühnen gesehen und gestaltet für – von Bewohnern oder Besuchern – aufzuführende (misanthropische bis philanthropische) Performanzen. „Performative Urbanität“ schlagen wir als neuen Begriff vor, um diesen Charakter der Flüchtigkeit urbaner Szenerien zu greifen und zu beschreiben.

New Downtowns verdanken sich – ob in Buenos Aires, Hamburg, New York, London oder Kopenhagen – der zu Teilen bewussten Intention von Planung und Politik. Die Vision von der Planbarkeit einer neuen Urbanität in der New Downtown wird in Europa besonders an dem Hamburger Beispiel der HafenCity deutlich. Die planerische Vision von der New Downtown greift letztlich auf einen alten Menschheits Traum zurück. Es ist der faustische Wunsch des Menschen, sich seine Umwelt so umfassend zu gestalten, dass er darin immerfort glücklich und erfüllt leben möchte (Berman 1982). Statistische Untersuchungen zum Leben in der Innenstadt in Großbritannien zeigen, dass es gerade die Vereinfachung des Alltags ist, die leichte Erreichbarkeit des Alltäglichen und nicht des Besonderen, wie kulturelle Events oder anderer Distinktionschancen, die das Leben in der Innenstadt gefragt machen (Tallon/Bromley 2004). New Downtowns sollten daher eine Ausgewogenheit von Gewöhnlichkeit und Besonderung genauso bieten, wie Raumprofite und Bühnen, wenn sie ihr deutlichstes Alleinstellungsmerkmal hervorkehren wollen – die ökonomische Inwertsetzung von Zentralität.

Literatur

- Abu-Lughod, J. (1999): New York, Chicago, Los Angeles: America's Global Cities. Minneapolis.
- Alonso, W. (1983): A Theory of the Urban Land Market. In: Lake, R.W. (Hrsg.): Readings in Ur-

Autorenbeleg

- ban Analysis: Perspectives on Urban Form and Structure. New Brunswick, 1-10.
- Bahrtdt, H.P. (2006): Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau. Neuaufgabe der 2. Auflage von 1969. Wiesbaden.
- Bahrenberg, G. und Kuhm, K. (1999): Weltgesellschaft und Region – eine systemtheoretische Perspektive. In: Geographische Zeitschrift 87, 193-209.
- Bahrenberg, G. und Kuhm, K. (2000): Regionalität – ein Phänomen der Weltgesellschaft. In: Informationen zur Raumentwicklung (9/10), 623-634.
- Barton, B. (1978): The Creation of Centrality. In: Annals of the Association of American Geographers 68, 34-44.
- Berman, M. (1982): All that is Solid Melts into Air: The Experience of Modernity. London.
- Bingham, R.D. und Ding, C. (2000): Beyond Edge Cities. Job Dezentralization and Urban Sprawl. In: Urban Affairs Review 35, 837-855.
- Bourdieu, P. (1991): Physischer, sozialer und angelegener physischer Raum. In: M. Wentz (Hrsg.): Stadt-Räume. Frankfurt am Main, 25-34.
- Burgess, E.W. (1967): The Growth of the City: An Introduction to a Research Project. In: Burgess, E.W. et al. (Hrsg.): The City. Chicago, 47-62.
- Burton, J.W. (1972): World Society. Cambridge.
- Butler, T. und Robson, G. (2003): London Calling. The Middle Classes and the Remaking of Inner London. Oxford.
- Carlson, M.A. (2004): Performance. A Critical Introduction. New York.
- Dirksmeier, P. (2006): Habituelle Urbanität. In: Erdkunde 60, 221-230.
- Dirksmeier, P. (2007): Urbaner Raum und Inklusion – zu einer Paradoxie der Moderne. In: Geographische Zeitschrift 95, 199-210.
- Esposito, E. (2004): Die Verbindlichkeit des Vorübergehenden: Paradoxien der Mode. Frankfurt am Main.
- Evans, G. (2009): Creative Cities, Creative Spaces and Urban Policy. In: Urban Studies 46, 1003-1040.
- Ford, L.R. (2003): America's New Downtowns: Revitalization or Reinvention? Baltimore.
- Forstall, R.L., Greene, R.P. und Pick, J.B. (2009): Which are the Largest? Why Lists of Major Urban Areas vary so Greatly. In: Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie 100, 277-297.
- Friedmann, J. (2002): City of Fear or Open City? In: Journal of the American Planning Association 68, 237-243.
- Friedrichs, J. und Kiehl, K. (1985): Ökonomische Phasen der Stadtentwicklung. Eine Anwendung des Fourastié-Modells in einer vergleichenden Studie. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 37, 96-115.
- Garreau, J. (1992): Edge City. Life on the New Frontier. New York.
- Glaeser, E.L. (1998): Are Cities Dying? In: Journal of Economic Perspectives 12, 139-160.
- Glaeser, E.L., Kolko, J. und Saiz, A. (2001): Consumer City. In: Journal of Economic Geography 1, 27-50.
- Glass, R. (1964): Introduction. Aspects of Change. In: Centre for Urban Studies (Hrsg.): London: Aspects of Change. – Centre for Urban Studies Report 3. London, xiii-xlii.
- Goffman, E. (1969): The Presentation of Self in Everyday Life. London.
- Goss, J. (1993): The 'Magic of the Mall': An Analysis of Form, Function, and Meaning in the Contemporary Retail Built Environment. In: Annals of the Association of American Geographers 83, 18-47.
- Groys, B. (2000): Die Stadt auf Durchreise. In: Keller, U. (Hrsg.): Perspektiven metropolitaner Kultur. Frankfurt am Main, 60-75.
- Hadid, Z. (2008): Kartal Business District, Istanbul. In: Stadtbauwelt 99(180), 54-57.
- Harvey, D. (1990): The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change. Cambridge.
- Hasse, J. (2007): Übersehene Räume. Zur Kulturgeschichte und Heterotopologie des Parkhauses. Bielefeld.
- Heintz, P. (1982): Die Weltgesellschaft im Spiegel von Ereignissen. Diessenhofen.
- Helbrecht, I. (1996): Die Wiederkehr der Innenstädte. Zur Rolle von Kultur, Kapital und Konsum in der Gentrification. In: Geographische Zeitschrift 84, 1-15.
- Helbrecht, I. (2004): Bare Geographies in Knowledge Societies – Creative Cities as Text and Piece of Art: Two Eyes, One Vision. In: Built Environment 30, 191-200.
- Hofmann, M.L. (2004): Georg Simmel (1858-1918). Theorie der Extravaganz als Kulturtheorie der Moderne. In: Hofmann, M.L. et al. (Hrsg.): Culture Club. Klassiker der Kulturtheorie. Frankfurt am Main, 31-47.
- Hoyt, H. (1941): Forces of Urban Centralization and Decentralization. In: American Journal of Sociology 46, 843-852.

Autorenbeleg

- Jacobs, J. (1992): *The Death and Life of Great American Cities*. New York.
- Läpple, D. (2005): Phoenix aus der Asche: die Neuerfindung der Stadt. In: Berking, H. und Löw, M. (Hrsg.): *Die Wirklichkeit der Städte*. Baden-Baden, 397-413.
- Lees, L., Slater, T. und Wyly, E. (2008): *Gentrification*. London.
- Lefebvre, H. (2003): *The Urban Revolution*. Minneapolis.
- Ley, D. (1980): Liberal Ideology and the Postindustrial City. In: *Annals of the Association of American Geographers* 70, 238-258.
- Ley, D. (1991): The Inner City. In: Bunting, T. und Filion, P. (Hrsg.): *Canadian Cities in Transition*. Oxford, S. 313-348.
- Ley, D. (1997): *The New Middle Class and the Remaking of the Central City*. Oxford.
- Lösch, A. (1938): The Nature of Economic Regions. In: *Southern Economic Journal* 5, 71-78.
- Luhmann, N. (1991): *Die Weltgesellschaft*. In: Luhmann, N. (Hrsg.): *Soziologische Aufklärung 2. Aufsätze zur Theorie der Gesellschaft*. Opladen, 51-71.
- Luhmann, N. (1998): *Die Gesellschaft der Gesellschaft*. Zwei Bände. Frankfurt am Main.
- Majoor, S. und Salet, W. (2008): The Enlargement of Local Power in Trans-Scalar Strategies of Planning: Recent Tendencies in Two European Cases. In: *Geojournal* 72, 91-103.
- McNeill, D. (2005): In Search of the Global Architect: The Case of Norman Foster (and Partners). In: *International Journal of Urban and Regional Research* 29, 501-515.
- Melbin, M. (1978): Night as Frontier. In: *American Sociological Review* 43, 3-22.
- Meyer, J. (1951): The Stranger and the City. In: *American Journal of Sociology* 56, 476-483.
- Meyer, J. et al. (1997): World Society and the Nation-State. In: *American Journal of Sociology* 103, 144-181.
- Müller, M. und Dröge, F. (2005): *Die ausgestellte Stadt. Zur Differenz von Ort und Raum*. Basel.
- Mumford, L. (1996): What is a City? In: LeGates, R.T. und Stout, F. (Hrsg.): *The City Reader*. London, 92-96.
- Park, R.E. (1915): The City: Suggestions for the Investigation of Human Behavior in the City Environment. In: *American Journal of Sociology* 20, 577-612.
- Popp, M. (2004): Developing Shopping Centres in Inner-City Locations: Opportunity or Danger for Town Centres? In: *Die Erde* 135, 107-124.
- Potuoğlu-Cook, Ö. (2006): Beyond the Glitter: Belly Dance and Neoliberal Gentrification in Istanbul. In: *Cultural Anthropology* 21, 633-660.
- Priebs, A. (1992): Strukturwandel und Revitalisierung innenstadtnaher Hafengebiete – Das Fallbeispiel Kopenhagen. In: *Erdkunde* 46, 91-103.
- Reulecke, J. (1985): *Geschichte der Urbanisierung in Deutschland*. Frankfurt am Main.
- Rofe, M.W. (2003): 'I Want to be Global': Theorising the Gentrifying Class as an Emergent Élite Global Community. In: *Urban Studies* 40, 2511-2526.
- Sassen, S. (1991): *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton.
- Schechner, R. (1993): The Street is the Stage. In: Schechner, R. (Hrsg.): *The Future of Ritual. Writings on Culture and Performance*. London, 45-93.
- Simmel, G. (1903): Die Großstädte und das Geistesleben. In: Petermann, T. (Hrsg.): *Die Großstadt. Vorträge und Aufsätze zur Städteausstellung*. Dresden, 185-206.
- Sloterdijk, P. (2000): *Die Verachtung der Massen. Versuch über Kulturkämpfe in der modernen Gesellschaft*. Frankfurt am Main.
- Smith, N. (1979): Toward a Theory of Gentrification. A Back to the City Movement by Capital, not People. In: *Journal of the American Planning Association* 45, 538-548.
- Stichweh, R. (2000): *Die Weltgesellschaft. Soziologische Analysen*. Frankfurt am Main.
- Stichweh, R. (2006): Zentrum/Peripherie-Differenzierungen und die Soziologie der Stadt. Europäische und globale Entwicklungen. In: Lenger, F. und Tenfelde, K. (Hrsg.): *Die europäische Stadt im 20. Jahrhundert. Wahrnehmung – Entwicklung – Erosion*. Köln, 493-509.
- Stichweh, R. (2010): *Der Fremde. Studien zu Soziologie und Sozialgeschichte*. Berlin.
- Tallon, A.R. und Bromley, R.D.F. (2004): Exploring the Attractions of City Centre Living: Evidence and Policy Implications in British Cities. In: *Geoforum* 35, 771-787.
- Thrift, N. (2005): But Malice Aforethought: Cities and the Natural History of Hatred. *Transactions of the Institute of British Geographers, New Series* 30, 133-150.
- Urry, J. (1990): *The Tourist Gaze. Leisure and Travel in Contemporary Societies*. London.
- Waldenfels, B. (1998): *Der Stachel des Fremden*. Frankfurt am Main.

Autorenbeleg

76

Ilse Helbrecht und Peter Dirksmeier

Williams, P. und Smith, N. (Hrsg.)(2007): Gentrification of the City. London.

Wirth, L. (1938): Urbanism as a Way of Life. In: American Journal of Sociology 44, 1-24.

Anschrift der Autorin und des Autors: Prof. Dr. Ilse Helbrecht, Humboldt-Universität zu Berlin, Geographisches Institut, Unter den Linden 6, 10099 Berlin, E-Mail: ilse.helbrecht@geo.hu-berlin.de
Dr. Peter Dirksmeier, Humboldt-Universität zu Berlin, Geographisches Institut, Unter den Linden 6, 10099 Berlin, E-Mail: peter.dirksmeier@geo.hu-berlin.de



- 1 Wir verwenden an dieser Stelle bewusst keine quantitativen Maßzahlen zur Definition von neueren urbanen Entwicklungen, da diese nur schwer vergleichbar sind und keine weitergehenden qualitativen Aussagen zulassen. Für eine Kritik an solcherart quantitativen Stadtklassifikationen siehe zuletzt Forstall et al. (2009).
- 2 Zu raumbezogenen Operationen von Funktionssystemen in der Weltgesellschaft und den daraus resultierenden Effekt der Regionalität allgemein siehe Bahrenberg/Kuhm (2000) und Stichweh (2000).
- 3 Für eine solche Diskussion ästhetischer Architektur und ihren Einfluss auf die Stadt am Beispiel des Parkhauses siehe Hasse (2007).