

Christina Herrmann

Urbanität und Egonetzwerke in der Stadt

Eine relationale Perspektive auf die
Heidelberger Bahnstadt



Springer VS

Urbanität und Egonetzwerke in der Stadt

Christina Herrmann

Urbanität und Egonetzwerke in der Stadt

Eine relationale Perspektive auf die
Heidelberger Bahnstadt

Christina Herrmann
Heidelberg, Deutschland

Dissertation Universität Heidelberg, 2019 u.d.T.: Christina Herrmann: „Lokale soziale Beziehungen und die Offenheit gegenüber Urbanität. Eine Studie zur Heidelberger Bahnstadt.“.

Zugl.: Dissertation der Universität Heidelberg

ISBN 978-3-658-30199-6 ISBN 978-3-658-30200-9 (eBook)
<https://doi.org/10.1007/978-3-658-30200-9>

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

© Der/die Herausgeber bzw. der/die Autor(en), exklusiv lizenziert durch Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH, ein Teil von Springer Nature 2020

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlags. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Die Wiedergabe von allgemein beschreibenden Bezeichnungen, Marken, Unternehmensnamen etc. in diesem Werk bedeutet nicht, dass diese frei durch jedermann benutzt werden dürfen. Die Berechtigung zur Benutzung unterliegt, auch ohne gesonderten Hinweis hierzu, den Regeln des Markenrechts. Die Rechte des jeweiligen Zeicheninhabers sind zu beachten.

Der Verlag, die Autoren und die Herausgeber gehen davon aus, dass die Angaben und Informationen in diesem Werk zum Zeitpunkt der Veröffentlichung vollständig und korrekt sind. Weder der Verlag, noch die Autoren oder die Herausgeber übernehmen, ausdrücklich oder implizit, Gewähr für den Inhalt des Werkes, etwaige Fehler oder Äußerungen. Der Verlag bleibt im Hinblick auf geografische Zuordnungen und Gebietsbezeichnungen in veröffentlichten Karten und Institutionsadressen neutral.

Springer VS ist ein Imprint der eingetragenen Gesellschaft Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH und ist ein Teil von Springer Nature.

Die Anschrift der Gesellschaft ist: Abraham-Lincoln-Str. 46, 65189 Wiesbaden, Germany

Danksagung

Das vorliegende Buch ist eine leicht überarbeitete Version meiner Dissertation, die im Dezember 2019 an der Universität Heidelberg angenommen wurde. Die Arbeit entstand im Kontext des Projektes „*Reallabor: Nachhaltige Stadtentwicklung in der Wissensgesellschaft*“, welches von Anfang 2015 bis Ende 2018 vom Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst Baden-Württemberg gefördert wurde.

In den letzten Jahren wurde ich bei der Anfertigung dieser Arbeit auf sehr vielfältige Weise unterstützt. Dafür möchte ich mich an dieser Stelle bei allen – auch wenn ich nicht alle Unterstützer*innen namentlich erwähnen kann – ganz herzlich bedanken. Zumindest einige möchte ich namentlich nennen:

Meinem Erstgutachter Herrn Prof. Dr. Anheier danke ich für die wichtigen Impulse zu den entscheidenden Zeitpunkten. Meinem Zweitgutachter Herrn Prof. Dr. Hölscher danke ich für die stets konstruktive Begleitung und nicht zuletzt für die Anstellung auch über das Auslaufen der Projektstelle hinaus, ohne welche das Erstellen dieser Studie ganz wesentlich erschwert worden wäre. Beiden danke ich für das Vertrauen, die Offenheit für das Thema, die Ermutigungen und die wertvolle Weitergabe von Wissen und Erfahrungswerten.

Mein Dank gilt auch allen am Projekt „*Reallabor: Nachhaltige Stadtentwicklung in der Wissensgesellschaft*“ Beteiligten, besonders Frau Prof. Dr. Gerhard, Frau Dr. Marquardt, Frau Dr. West, Herrn Dr. Mildenberger und Kerstin Fröhlich - der ich herzlich für die regelmäßigen Diskussionen und ihr großes, nicht nur stadtgeographisches Wissen danke. Danke an Marian, Josefa, Jasper und Anna für die praktische Unterstützung während der IBA- und Bahnstadterhebungen, ohne die so viel Empirie in so kurzer Zeit kaum möglich gewesen wäre. Für die sehr gute Zusammenarbeit über die Projektlaufzeit hinaus danke ich auch allen Praxispartnerinnen des Reallabors, insbesondere dem Stadtplanungsamt, dem Amt für Stadtentwicklung und Statistik, der IBA Heidelberg, dem Stadtteilverein der Bahnstadt und dem LA33. Besonderes möchte ich mich bei Herrn Czolbe für die vielfältigen wichtigen Hinweise zur Bahnstadt, sein Engagement, die Bereitstellung von Plänen und seinem großen Wissen über die Bahnstadt bedanken. Auch Frau Friedrich, Frau Hierath, Herrn Prof. Braum, Herrn Dr. Zillich, Frau Ferdinand und natürlich

allen weiteren Praxispartnerinnen, sowie allen Teilnehmenden am Pretest, an den Interviews und an der Studie selbst danke ich sehr.

Durch Kolleginnen und Kollegen am Max-Weber-Institut in Heidelberg, insbesondere im Rahmen des Promotionskolloquiums, sind zentrale Gedanken dieser Abhandlung angestoßen, einige umgeworfen und andere weiterentwickelt worden – für die kritischen und fundierten Diskussionen, das Aufzeigen der Schwachstellen in meinen Überlegungen und nicht zuletzt für die Bereitstellung des Büros und der Software bedanke ich mich ganz herzlich. Besonderer Dank gilt Markus Lang für das theoretische und methodische Problemlösen, die kreativen Ideen und die anregenden Diskussionen - nicht nur zum vorliegenden Thema.

Prof. Dr. Thomas Kern und Dr. Insa Pruisken danke ich für all das, was ich von ihnen über wissenschaftliches Denken und Arbeiten lernen durfte – und das geht über die soziale Netzwerkanalyse weit hinaus – danke für das Zutrauen, die Ermunterung und die Begeisterung für die Wissenschaft.

Allen Freundinnen und Freunden, besonders der Winkel-WG (Verena, Nita, Matze und Paul), die nicht nur eine große moralische Unterstützung waren, sondern an so manchen Gedanken mitgedacht und mich in den Schattentälern der Dissertation sehr unterstützt haben, bin ich sehr dankbar. Besonders danke ich Paul Bischoff für das jahrelange argumentative Sparring und die sehr wichtigen Literaturhinweise. Für die Überprüfung der englischen Übersetzung des Fragebogens danke ich Jon Smale. Sarah Holzwarth danke ich für ihre großartige Unterstützung bei Satzbau, Rechtschreibung und Formatierung.

Von ganzem Herzen bin ich Esther Weiß für so vieles dankbar, dass es hier den Rahmen sprengt - nicht zuletzt aber auch fürs Last-Minute-Korrekturlesen vor der Abgabe, die enorme emotionale Unterstützung, die klugen Gedanken, die geduldigen Nerven und die statistische Nachhilfe.

Inhaltsverzeichnis

Danksagung	V
Tabellenverzeichnis	XI
Abbildungsverzeichnis	XIII
Zusammenfassung	XV
1 Die Stadt in der Gesellschaft	1
Forschungsfrage und Vorgehen	5
2 Stadtentwicklung im gesellschaftlichen Wandel	9
2.1 Stadt und Individuen in der Wissensgesellschaft	9
2.2 Sub-/Reurbanisierung als soziale Aushandlungsprozesse	27
2.3 Zusammenfassung	37
3 Eine relationale Sichtweise auf Urbanität	41
3.1 Ruralität, Anti-Urbanismus und (Groß-)Stadtkritik.....	46
3.2 Urbanität jenseits des Stadt-Raums?	49
3.3 Urbanität: Vom Setting zum Mind-Set.....	57
3.4 Zusammenfassung	63
4 Hypothesenbildung	67
4.1 H 1: Lokale Anbindung durch soziale Beziehungen	68
4.2 H 2: Schwache soziale Beziehungen	70
4.3 H 3: Homophilie und Heterogenität sozialer Beziehungen	72

4.4	H 4: Der Anteil primärer sozialer Kreise.....	74
4.5	Zusammenfassung.....	76
5	Operationalisierung und Ablauf der Befragung.....	79
5.1	Vorüberlegungen und Pretest.....	80
5.2	Die Einstellungen gegenüber Urbanität.....	83
5.3	Netzwerkgeneratoren: Blumen- und Sorgennetzwerk.....	87
5.4	Lokale Anbindung (H 1).....	89
5.5	Schwache soziale Beziehungen (H 2).....	89
5.6	Homophilie und Heterogenität (H 3).....	90
5.7	Primäre soziale Kreise (H 4).....	91
5.8	Soziodemographie und Kontrollvariablen.....	92
5.9	Ablauf der quantitativen Erhebung.....	95
6	Soziologisches Portrait der Heidelberger Bahnstadt.....	99
6.1	Der neue Stadtteil in der alten Stadt.....	100
	Das Stadtteilzentrum.....	100
	Die Pionierinnen und die Neuen.....	105
	Die Grenzziehungen zwischen Öffentlichkeit und Privatheit.....	109
	Perspektiven von Bahnstädterinnen auf die Bahnstadt.....	113
6.2	Die Gelegenheitsstruktur der Bahnstädterinnen.....	121
7	Soziale Beziehungen und die Offenheit für Urbanität.....	127
7.1	Verteilungen, Indexbildung und bivariate Analyse.....	127

Soziodemographie und Kontingenzindex.....	136
7.2 Verteilung der Netzwerkmaße und bivariate Analyse	139
Soziodemographie und soziale Netzwerke.....	143
7.3 Auswertung - Regressionsanalysen	150
7.3.1. H1: Lokale Anbindung durch soziale Beziehungen.....	152
7.3.2. H2: Schwache soziale Beziehungen.....	158
7.3.3. H3: Homophilie und Heterogenität	160
7.3.4. H4: Primäre soziale Kreise	168
7.4 Zusammenfassung der Ergebnisse.....	173
8 Resümee und Ausblick.....	177
Quellenverzeichnis.....	182
Anhang.....	218
T-Tests Soziodemographie und Kontingenzindex	219
Weitere Abbildungen und Tabellen	220

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Zuwanderungssaldo Heidelberg 2011-2016	21
Tabelle 2: Gründe in die Bahnstadt zu ziehen (Prozent)	117
Tabelle 3: Bildungsabschlüsse.....	125
Tabelle 4: Haushaltsnettoeinkommen.....	126
Tabelle 5: Deskription der Urbanitätsitems.....	133
Tabelle 6: Hauptkomponentenanalyse der Urbanitätsitems.....	135
Tabelle 7: Verteilung der Netzwerkmaße	143
Tabelle 8: Ergebnis Regression H1 (Blumen)	154
Tabelle 9: Ergebnis Regression H1 (Sorgen)	157
Tabelle 10: Ergebnis Regression H2 (Blumen)	159
Tabelle 11: Ergebnis Regression H2 (Sorgen)	160
Tabelle 12: Ergebnis Regression H3a1 (Blumen)	162
Tabelle 13: Ergebnis Regression H3a1 (Sorgen)	163
Tabelle 14: Ergebnis Regression H3a2 (Blumen)	164
Tabelle 15: Ergebnis Regression H3a2 (Sorgen)	165
Tabelle 16: Ergebnis Regression H3b (Blumen)	166
Tabelle 17: Ergebnis Regression Hypothese 4 (Blumen)	170
Tabelle 18: Ergebnis W3A Regression H4 (Blumen)	218
Tabelle 19: Ergebnis Regression H3b (Sorgen)	218
Tabelle 20: Ergebnis Hypothese 4 (Sorgen)	219

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Schematische Darstellung der Stadtteile Heidelbergs	4
Abbildung 2: Rahmenplan der Bahnstadt.....	5
Abbildung 3: Sichtachse Bahnstadt-Emmertsgrund	23
Abbildung 4: Luftaufnahme vor dem Bau der Bahnstadt 2001	26
Abbildung 5: Luftaufnahme der Heidelberger Bahnstadt 2015.....	26
Abbildung 6: Der Gebäudekomplex „Skylabs“	32
Abbildung 7: Stadt-Land-Kontrast (Teil I).....	45
Abbildung 8: Stadt-Land-Kontrast (Teil II).....	45
Abbildung 9: Modell des theoretischen Bezugsrahmens	65
Abbildung 10: Überblick über die Hypothesen	77
Abbildung 11: Zeitlicher Rücklauf der Befragung	95
Abbildung 12: Ausstiegstatistik der Befragung.....	97
Abbildung 13: B ³ am Gadamerplatz.....	103
Abbildung 14: Pausenhof.....	103
Abbildung 15: Eingang BürgerInnenhaus.....	104
Abbildung 16: Bau der Infrastruktur	104
Abbildung 17: Öffentlicher Spielplatz an der Promenade	111
Abbildung 18: Privatspielplatz zwischen den Wohnblöcken	111
Abbildung 19: Straße in der Bahnstadt.....	112
Abbildung 20: Fußweg zwischen Wohnblöcken	112
Abbildung 21: Charakterisierung der Bahnstadt	114
Abbildung 22: Charakterisierung der Nachbarschaft.....	116
Abbildung 23: Alternativen zur Bahnstadt?.....	118
Abbildung 24: Wochenmarkt in der Bahnstadt	120
Abbildung 25: Haushaltsnettoeinkommen	125
Abbildung 26: Wohnort vor Umzug in die Bahnstadt.....	126
Abbildung 27: Histogramm des Kontingenzindex.....	135
Abbildung 28: Offenheit und Staatsbürgerschaft	138
Abbildung 29: Offenheit und Kinder	139
Abbildung 30: Entfernung Blumennetzwerk und Miete/Eigentum	144

Abbildung 31: Entfernung Blumennetzwerk und Einzugsdatum	145
Abbildung 32: Kontaktfrequenz Sorgenetzwerk und Alter	146
Abbildung 33: Kontaktfrequenz und Einkommen.....	147
Abbildung 34: Homophilie von Familienphase und Alter	148
Abbildung 35: Homophilie der Familienphase und Kinder	149
Abbildung 36: Kontingenzindex und \emptyset Entfernung (alle Befragte)	155
Abbildung 37: Kontingenzindex und \emptyset Entfernung (nur deutsche)	155
Abbildung 38: Kontingenzindex und \emptyset Entfernung (nur nicht-deutsche)	156
Abbildung 39: Kontingenzindex und \emptyset Entfernung (Nur Eigentümerinnen)	156
Abbildung 40: Kontingenzindex und Werthomophilie (alle Befragten).....	167
Abbildung 41: Kontingenzindex und Werthomophilie (nur nicht-deutsche)....	167
Abbildung 42: Anteil Familie – Nur deutsche Befragte.....	171
Abbildung 43: Anteil Familie - Nur Eigentümerinnen	171
Abbildung 44: Anteil von Familie - Nur Mieterinnen	172
Abbildung 45: Anteil Familie - Nur Frauen.....	172
Abbildung 46: Kirche in der Bahnstadt	220
Abbildung 47: Freizeitanlagen vor den Studierendenwohnheimen	221
Abbildung 48: Boxplot Urbanitätsitems (Teil I).....	222
Abbildung 49: Boxplot Urbanitätsitems (Teil II).....	223

Zusammenfassung

Urbanität kann als Ausgangspunkt von Kultur, Demokratie und als Kitt der Stadtgesellschaft verstanden werden, denn sie ermöglicht räumliche Nähe bei sozialer Distanz. Anhand des geplanten und neu angelegten Stadtteils – Heidelberg Bahnstadt – wird diskutiert, ob die Segregation in der Stadt, welche zu einer sozialen Homogenisierung von Stadtteilen führt, zu einer Gefahr für Urbanität werden könnte. Dabei wird Urbanität nicht als ein Merkmal begriffen, das Individuen beispielsweise als Habitus anhaftet, noch in einer Stadt per se gegeben ist. Vielmehr wird davon ausgegangen, dass Urbanität auch durch soziale Interaktionen, die sich in sozialen Beziehungen verstetigen, konstruiert bzw. begünstigt wird. Deshalb wird die relationale Sicht auf Stadt revitalisiert, um darauf aufbauend den Stadtraum als Gelegenheitsstruktur für soziale Netzwerke zu begreifen und den Blick auf die sozialen Beziehungen in der Stadt zu lenken.

Die Forschungsfrage dieser Studie lautet: Beeinflussen lokale soziale Netzwerke in der Bahnstadt die Offenheit bezüglich Urbanität? Auf Basis von netzwerkanalytischen Theorien und stadtsoziologischen Erkenntnissen werden in vier Hypothesen konkrete Überlegungen dazu angestellt, welche Netzwerkstrukturen die Offenheit für Urbanität fördern könnten. Die Gesamthypothese lautet: Die räumliche Nähe, der hohe Anteil schwacher Beziehungen, der geringe Anteil primärer sozialer Kreise und Status- und Werteheterogenität tragen zu Offenheit gegenüber Urbanität bei.

Zur Überprüfung wird ein Messinstrument entwickelt, das die Offenheit gegenüber Urbanität erfasst. Die entwickelten Hypothesen werden in einen Fragebogen übersetzt und dieser allen volljährigen Bewohnerinnen der Heidelberger Bahnstadt zugänglich gemacht. Zur Kontrastierung werden zwei verschiedene soziale Netzwerke der Bahnstädterinnen verglichen: Ein Netzwerk, das eher lokale soziale Beziehungen erfasst, und ein Netzwerk, das keinen unmittelbar lokalen Bezug hat. Dadurch kann vergleichend untersucht werden, ob in Zeiten von Globalisierung und Digitalisierung lokale Beziehungen überhaupt noch von Bedeutung sind.

Als Ergebnis zeigt sich bei drei lokalen Netzwerkmaßen ein signifikanter positiver Zusammenhang zur Offenheit gegenüber Urbanität: Die räumliche Nähe, Werteheterogenität und ein geringerer Anteil primärer sozialer Kreise tragen zur Offenheit

gegenüber Urbanität bei. Hingegen zeigen sich keine signifikanten Effekte für das nicht-lokale Netzwerk. Ein weiteres, spannendes Ergebnis ist, dass die Befragten ohne deutsche Staatsbürgerschaft tendenziell offener, Eigentümerinnen im Gegensatz zu Mieterinnen hingegen weniger offen für Urbanität sind. Trotz Globalisierung und Digitalisierung kann für die Bahnstadt festgestellt werden, dass lokale soziale Beziehungen die Offenheit gegenüber Urbanität der Bewohnerinnen beeinflussen und die relationale Perspektive für die Stadtsoziologie noch immer eine wesentliche ist.



1 Die Stadt in der Gesellschaft

Städte sind älter als Nationen und bekanntermaßen die Geburtsorte von Zivilisation, Kultur und Demokratie¹. Zugleich sind Städte von jeher Orte, an denen sich soziale Aushandlungen verräumen (Rüthers 2018) und dadurch verstetigen. Auch globale gesellschaftliche Entwicklungen werden in Städten sichtbar. Beispielsweise wird Globalisierung als wesentlich für aktuelle Stadtentwicklungsprozesse, speziell für die Reurbanisierung² angesehen (Gerhard 2012). Das Wachstum von Städten und der Wunsch von immer mehr Menschen, in Städten zu leben, wird auch im Zusammenhang mit einem gesellschaftlichen Wandel, hin zu einer „Wissengesellschaft“, diskutiert (Heidenreich 2003; Stehr 2001; Kujath 2012). Städte werden dabei als kreative Zentren gesehen, die nur Technologie, Talente und Toleranz benötigen, um ökonomisch, ökologisch und sozial erfolgreich zu sein (Florida 2002b). Diese Entwicklung bringt neue Ungleichheiten hervor (Gerhard et al. 2017) und konfrontiert Menschen mit neuen gesellschaftlichen Erwartungen, die durchaus überfordern könnten (Bertram und Deuffhard 2015). In dieser Diskussion gibt es bereits Überlegungen, ob es aufgrund der Überforderungen in der „Wissengesellschaft“ statt zu Toleranz eher zu einer „*neue[n] Intoleranz*“ (Helbrecht 2011) und räumlichen Abschottung (Frank 2013a) in den Städten kommen könnte. Segregation und Gentrifizierung werden mittlerweile in eben jenem Diskurs, der die Wachstumsprozesse zunächst begrüßte, als Gefahren erkannt (Florida 2017).

Während in der Stadt die Segregation zu einer Homogenisierung von Stadtteilen führen kann, begünstigen in der digitalen Welt Algorithmen die Homogenisierung von Meinungen bzw. Informationen (Zweig et al. 2017; Pariser 2011). Auf gesellschaftlicher Ebene diagnostiziert die Mitte-Studie der Friedrich-Ebert-Stiftung im Jahr 2019 die Polarisierung der Deutschen (Zick et al. 2019). Aber nicht nur in Deutschland, auch beispielsweise in den USA wird eine Polarisierung konstatiert,

¹ Der besseren Lesbarkeit verzichte ich auf Gender_Gap, Gender*Sternchen, Binnen-I oder die Nennung beider Formen. Zumeist verwende ich das generische Femininum, aber natürlich sind stets alle Geschlechter gemeint. Falls es explizit um ein Geschlecht geht, mache ich dies im Text kenntlich. Um die wissenschaftliche Zitierweise nicht zu verletzen, wird bei zitierten Passagen die jeweilige Form beibehalten.

² Die Reurbanisierung findet nicht in allen Städten gleichermaßen statt, sondern ist insbesondere in Metropolregionen zu beobachten, vgl. Gerhard (2017, S. 151).

die sich räumlich in einem Stadt-Land-Gegensatz abbilden lässt (Kron 2012). In Diskursen um globalisierungsbedingte Demokratiegefährdung werden Städte zu Hoffnungsträgerinnen. Barber (2013) ist nicht alleine mit seinem Argument, dass globale Probleme von Städten sogar besser als von Nationalstaaten gelöst werden könnten (Katz und Bradley 2013; Chakrabarti und Foster 2013).

„In a teeming world of too much difference and too little solidarity, democracy is in deep crisis. With obstreperous nation states that once rescued democracy from problems of scale now thwarting democracy’s globalization, it is time to ask in earnest, »Can cities save the world?«. I believe they can.“ (Barber 2013, S. 3)

Ein Beispiel für das Potential von Städten liegt in ihrer Integrationskraft, wie die sogenannten „*Sanctuary Cities*“ in den USA zeigen. Viele Großstädte sprechen sich gegen Abschiebung, Ausgrenzung und gegen nationale Tendenzen der Abschottung aus (Kopan 2018). In Zeiten großer globaler Migrationsbewegungen scheinen einzelne Städte progressiver mit gegenwärtigen Veränderungen umzugehen als Nationen. Städte sind sich ihrer Abhängigkeiten bewusst und eben diese Abhängigkeiten ermöglichen gesellschaftlichen Zusammenhalt auch in Zeiten der Globalisierung, so Barber:

„Cities once favored walls, but even when under siege, never allowed themselves to be defined by borders. Their natural tendency is to connect, interact, and network. This interdependence is crucial to what makes an urban community a city.“ (Barber 2013, S. 106)

Aber nicht nur Städte, sondern auch Menschen, die in Städten leben, sind in ihrem Alltag stark aufeinander angewiesen. Daher stellt sich die Frage, ob diese wechselseitige Abhängigkeit von Stadtbewohnerinnen nicht auch einen Einfluss auf den gesellschaftlichen Zusammenhalt hat und damit zu tun hat, dass Stadtbewohnerinnen oftmals als liberaler gelten (Wirth 1938; Adorno 1979; Fischer 1982; Kron 2012). Die wechselseitige Abhängigkeit von Menschen in Städten ist sicherlich ein Grund dafür, weshalb in der Soziologie bei Überlegungen zum Thema Stadt soziale Beziehungen oftmals mitgedacht oder gar ins Zentrum gestellt wurden (Wellman 1977, 1979; Fischer 1982; Simmel 2006; Wirth 1974; Gans 1962; Park und Burgess 1970). In der Stadt ist es Alltag, dass verschiedene Subgruppen von Menschen aufeinandertreffen. Dies ist zwar nicht immer konfliktfrei (Simmel

2006), kann aber dennoch zum Abbau von Vorurteilen führen (Wagner et al. 2006; Allport 1954; Pettigrew und Tropp 2013; Levin et al. 2003).

Ein weiteres Potential von Städten ist es, dass Menschen leichter erreicht bzw. mobilisiert werden können, auch wenn es um Probleme auf globaler Ebene geht (Kieselbach 2017). Der Klimawandel beispielsweise stellt ein globales Problem dar, auf das Nationen aktuell nur langsam, Städte hingegen viel unmittelbarer und konkreter reagieren können. Als zweite Stadt Deutschlands hat Heidelberg den Klimanotstand ausgerufen (RNZ 2019). Die zunehmende Vernetzung von Städten kann ein Hinweis auf ihren Bedeutungsgewinn und die Übernahme von Verantwortung bei der Lösung globaler Probleme sein (Anheier et al. 2012, S. 3). Ein Beispiel hierfür wäre das *International Council for Local Environmental Initiatives* (kurz: ICLEI) (Barber 2013, S. 337), als Zusammenschluss von Städten, die sich den Umweltschutz auf die Agenda schreiben. Auch die Stadt Heidelberg vernetzt sich in diesem Kontext auf globaler Ebene und richtete im Mai 2019 die Konferenz des ICLEI in Heidelberg aus. Dort wurde auch der Heidelberger Stadtteil Bahnstadt als Modell für ökologische Nachhaltigkeit verhandelt (Stadt Heidelberg 2018b).

Dieser jüngste Stadtteil Heidelbergs wurde auf ehemaligen Bahnflächen direkt neben dem Hauptbahnhof errichtet, ist etwa 116 Hektar groß und zentral gelegen (dazu: Abbildung 1, Abbildung 2). Im Jahr 2009 wurde mit dem Bau des Viertels begonnen, 2012 zogen die ersten Bewohnerinnen ein (Eberhardt 2013). Für das Quartier ist ein Passivhausstandard vereinbart. Damit ist die Bahnstadt aktuell eine der größten Passivhaussiedlungen der Welt (Schmid 2016). Über die Ökologie hinaus werden in der Heidelberger Bahnstadt viele Aspekte der aktuellen gesellschaftlichen Aushandlungen sichtbar: Neben der ökologischen Nachhaltigkeit greift die Stadt Heidelberg den Diskurs um die Wissensgesellschaft und die Reurbanisierung auf (Schäfer 2004, S. 48). Dazu hat die Stadt Heidelberg von 2012 - 2022 eine Internationale Bauausstellung unter dem Motto „WISSEN|SCHAFFT|STADT“³ ausgerufen (Fröhlich in Arbeit).

³ Mit dem B³ befindet sich auch ein Projekt der IBA in der Heidelberger Bahnstadt: Ein Gebäudekomplex aus Grundschule, Kita und Bürgerinnenzentrum - ein wichtiger Bezugspunkt dieser Arbeit.

Da es nicht möglich ist, in einem konzeptionellen Vakuum zu forschen und da theoretische Ideen den Blick auf die empirische Welt erst ermöglichen und strukturieren (Ragin 1992: 220), bietet es sich an, das Fallbeispiel der Heidelberger Bahnstadt in einen Dialog zur Theorie zu setzen, denn hier verräumen sich – obwohl Heidelberg nur etwa 160.000 Einwohnerinnen hat – zahlreiche aktuelle Diskurse. Dieses Fallbeispiel bietet sich auch deshalb an, weil kleine und mittelgroße Städte in der aktuellen Forschung häufig vernachlässigt werden und der Fokus allzu oft auf großen Metropolen liegt (Anheier und Hölscher 2015, S. 17).



Abbildung 1: Schematische Darstellung der Stadtteile Heidelbergs

(Quelle: Stadtplanungsamt Heidelberg 2019, eigene Bearbeitung)

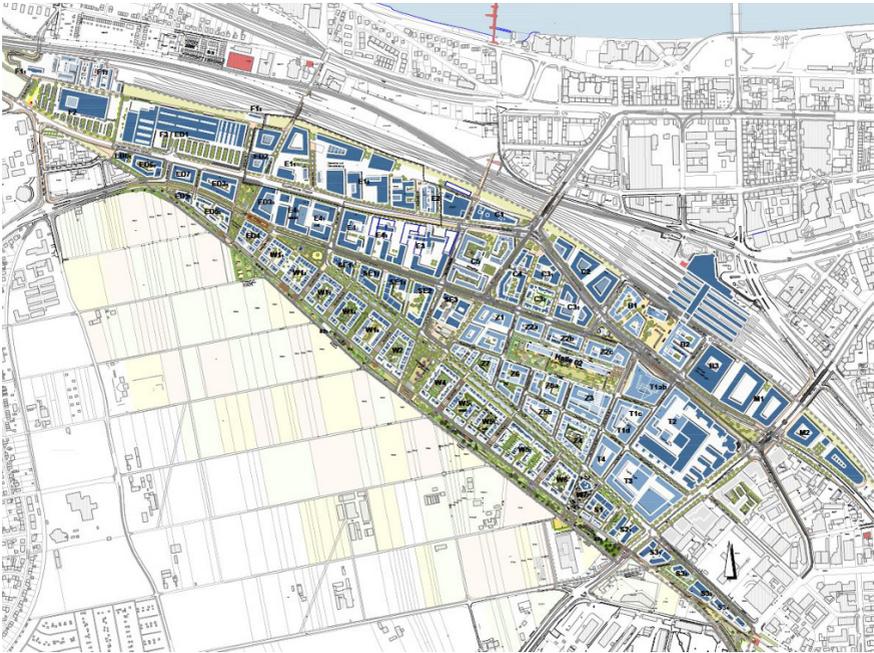


Abbildung 2: Rahmenplan der Bahnstadt

(Quelle: Stadtplanungsamt Heidelberg 2019)

Forschungsfrage und Vorgehen

Im Jahr 2019, sieben Jahre nachdem die ersten Bewohnerinnen einzogen, wird die Heidelberger Bahnstadt von der Bundesregierung als Best-Practice-Beispiel für ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeit angeführt (Presse- und Informationsamt der Bundesregierung 2019). Die Einschätzung der ökonomischen und ökologischen Nachhaltigkeit sollte den Expertinnen der entsprechenden Disziplinen überlassen werden. Für die Soziologie bleibt die Frage nach sozialer Nachhaltigkeit, bzw. zunächst danach, was soziale Nachhaltigkeit in einem Stadtteil überhaupt bedeuten könnte. Eine mögliche Operationalisierung für soziale

Nachhaltigkeit schlagen beispielsweise (Empacher und Wehling 2002) vor⁴. Ihr Ansatz zielt jedoch auf eine makrosoziologische Ebene, die für die Betrachtung eines Stadtteils zu ungenau ist (Empacher und Wehling 2002, 35ff.). Während es für die Bahnstadt als gesichert angesehen werden kann, dass in diesem Stadtteil viele junge Familien leben, kommen arme, arbeitslose und Menschen ohne akademischen Abschluss in der Bahnstadt kaum vor. Die zunehmende Segregation in Städten stellt z. B. Helbing und Jähnen (2018) vor die Frage, welche Auswirkungen es hat, wenn arme und reiche Menschen in der Stadt immer seltener Nachbarinnen sind. In der Bahnstadt leben nicht nur „Gutverdienende“, aber bei den „Geringverdienenden“ handelte es sich zumindest in der für diese Abhandlung durchgeführten Befragung zumeist doch um Studierende oder Auszubildende (dazu Kapitel 6.2). Könnte die räumliche Trennung der sozialen Schichten zu einem Verlust an Toleranz gegenüber anderen Lebensrealitäten führen?

Die Überlegung, was im Kontext von Wissensgesellschaft und Reurbanisierung soziale Nachhaltigkeit bedeuten könnte, führt damit an den Anfang dieses Kapitels zurück. Auch bei Florida (2002a) wird soziale Nachhaltigkeit am ehesten unter dem Schlagwort der Toleranz⁵ verhandelt (dazu Kapitel 2.3). Streng genommen lässt sich nun aber anmerken, dass Toleranz ein interpersonelles Merkmal ist: Menschen können tolerant sein, Städte genaugenommen nicht. Auch wenn in Städten viele tolerante Menschen leben, wäre es schwierig, von der Summe dieser Menschen auf „die Toleranz“ einer Stadt zu schließen. In Bezug auf Städten wäre es zutreffender und präziser von Urbanität⁶ statt von Toleranz zu sprechen.

4 Sie unterscheiden verschiedene Dimensionen von sozialer Nachhaltigkeit: 1. Die Befriedigung der Grundbedürfnisse: damit ist in den Industrienationen u.a. der Zugang zu Bildung, Arbeit und Wohnraum gemeint. 2. Die Sozialressourcen: darunter fallen u.a. Engagement/Interesse für das Gemeinwesen, Toleranz, Integration und die Einbindung in das direkte Umfeld, Zugang zu Wissensressourcen und kulturellem Kapital. 3. Die Chancengleichheit: damit ist soziale Mobilität, gleiche Chancen für ethnische und andere Minderheiten, Geschlechtergerechtigkeit gemeint sowie die Partizipation, z. B. Wahlbeteiligung und Bürgerentscheide. Empacher und Wehling (2002, S. 65-77).

5 Stark verkürzt wäre sein Argument, dass die Anteile an Migrantinnen und Homosexuellen an der Gesamtbevölkerung ein Maß für die Toleranz von Städten und ein Indikator für das ökonomische Wachstum von Städten sind, vgl. Florida (2002b).

6 *„Nach moderner, weitverbreiteter soziologischer Ansicht wird Urbanität als eine Lebensart mit einer bestimmten Geisteshaltung bezeichnet, die eine zivile Kultur hervorbringt und damit die Bedingungen zur Akzeptanz einer Vielfalt sozialer und ethnischer Lebensformen und Milieus schafft. Aus dieser Sicht wird unter Urbanität zumeist eine Form des Zulassens der Differenz verstanden,*

Individuen können somit mehr oder weniger offen für Urbanität sein, was wiederum nur unzureichend durch den Begriff der Toleranz umrissen wäre (dazu Kapitel 3.3).

Die Urbanität einer Stadt erleichtert es, dass sich fremde Menschen trotz sozialer Distanz und Differenz bei gleichzeitiger räumlicher Nähe „ertragen“ (dazu Kapitel 3.3). Daher stellt sich die Frage, ob die soziale Nachhaltigkeit eines Stadtteils nicht vor allem im Hervorbringen von Offenheit gegenüber Urbanität besteht. Die homogene Zusammensetzung in der Heidelberger Bahnstadt (dazu Kapitel 6.2) wirft die Frage auf, ob die Offenheit für soziale Distanz und Differenz auch dann noch gefördert wird, wenn diese im Stadtteil selbst kaum vorkommen. Die Frage nach den Folgen der Segregation, die beispielsweise Helbig und Jähnen (2018) umtreibt, führt somit letztlich zu den lokalen sozialen Beziehungen – was passiert, wenn arme und reiche Menschen immer seltener Nachbarinnen sind? Andererseits sind in der globalen und digitalisierten Welt möglicherweise lokale soziale Netzwerke ohnehin überholt und bedeutungslos geworden. Beispielsweise Schulze (2005) vertritt die These, dass das anonyme Wohnen zunimmt und die Beziehungswahlen nicht mehr lokal beschränkt sind (Schulze 2005, S. 177).

Aus wissenschaftlicher Sicht wäre es verfrüht abzuschätzen, ob die Heidelberger Bahnstadt sozial nachhaltig ist. Dadurch, dass der Stadtteil geplant und zum Erhebungszeitpunkt seit maximal 5 Jahren bewohnt ist, bietet die Bahnstadt allerdings quasi Laborbedingungen, um zu untersuchen, ob die soziale Zusammensetzung im Stadtteil, vermittelt über die sozialen Beziehungen überhaupt einen Einfluss auf die Offenheit gegenüber Urbanität hat, oder nicht. Die zugrundeliegende Forschungsfrage dieser Abhandlung lautet daher: Beeinflussen lokale soziale Netzwerke in der Bahnstadt die Offenheit bezüglich Urbanität?

Ein Dialog von Empirie und Theorie soll helfen, die Lücke zwischen beidem zu schließen. Ragin (1992) empfiehlt bei der Betrachtung des Forschungsgegenstandes das theoretisch relevante herauszuschälen, aber auch die Individualität und Abweichungen des spezifischen Fallbeispiels „zu übersehen“, um den theoretisch relevanten Aspekt zu betrachten (Ragin 1992, S. 220). Deshalb wird in Kapitel 2.1

die die Großstadt durch ihre Überraschungen und Provokationen des Andersseins bietet.“ Russo (2016, S. 6).

das „Phänomen“ der Heidelberger Bahnstadt stadtsoziologisch verortet. Hierbei ist der Diskurs um die Wissensgesellschaft, ihre Auswirkungen auf die Einzelnen, sowie die Reurbanisierung in Form einer inneren Suburbanisierung relevant. In Kapitel 3 wird dann die theoretische Vorarbeit für die Beantwortung der Forschungsfrage dargestellt. Wenn Urbanität aus relationaler Sicht betrachtet wird, dann werden drei Ebenen wichtig: Erstens geht es um die sozialen Beziehungen, zweitens darum, in welchem Verhältnis diese zum physisch-konkretem Raum der Stadt stehen, und wie sie sich drittens auf die Einstellungen von Menschen auswirken. Diese Ebenen werden am Ende von Kapitel 3 in einen theoretischen Bezugsrahmen übersetzt, um in Kapitel 4 aus diesen Überlegungen und der bestehenden Literatur Hypothesen zu bilden. Die Hypothesen werden in Kapitel 5 operationalisiert und die Vorbereitung und der Ablauf der quantitativen Befragung beschrieben. In Kapitel 6 findet zunächst eine qualitative Annäherung an den Forschungsgegenstand statt, die einzelne Facetten im Stadtteil heraushebt und anschließend die Gelegenheitsstruktur des Stadtteils beschreibt. Anschließend werden in Kapitel 7 die Hypothesen überprüft und die Ergebnisse kurz zusammengefasst. Abschließend wird in Kapitel 8 ein Resümee gezogen und ein Ausblick auf weitere Forschung gegeben.



2 Stadtentwicklung im gesellschaftlichen Wandel

Dieses Kapitel beginnt mit einer Annäherung an eine Beschreibung der Gegenwartsgesellschaft. Die gesellschaftliche Ebene wird dabei in Beziehung zur individuellen Ebene und zur Stadtentwicklung gesetzt (dazu: Kapitel 2.1). Mit Blick auf das Fallbeispiel der Heidelberger Bahnstadt wird zum einen auf die Reurbanisierung ohne Gentrifizierung, zum anderen auf die Raumnahme von jungen Familien in der Stadt rekurriert. Am Ende dieses Kapitels wird vor dem Hintergrund des Beschriebenen die Heidelberger Bahnstadt als Beispiel der inneren Suburbanisierung auf den Aspekt der Verräumlichung sozialer Ungleichheit zugespitzt (dazu: Kapitel 2.2). Abschließend findet sich eine Zusammenfassung, die zu einer relationalen Sichtweise überleitet.

2.1 Stadt und Individuen in der Wissensgesellschaft

Sammelbegriffe, um die Gegenwartsgesellschaften zu beschreiben, gab es bereits viele und die Frage danach, ob es trotz der Ausdifferenzierung und Individualisierung noch eine sinnvolle und einheitliche Bezeichnung für „*die Gesellschaft*“ geben kann, ist zu diskutieren (Kneer et al. 1997). Es erscheint aber, dass der Begriff der Wissensgesellschaft, anders als beispielsweise die Begriffe der Risikogesellschaft (Beck 1988), der Multioptionsgesellschaft (Groß 1995) oder der Erlebnisgesellschaft (Schulze 2005), aktuell von verschiedenen Autorinnen aus unterschiedlichen Denkrichtungen in ihren Auswirkungen breit diskutiert wird (Bell 1996; Stehr 1994; Willke 2007; Knorr-Cetina 2000; Heidenreich 2003; Böschen und Schulz-Schaeffer 2003; Kahlert 2008; Meier 2013; Knight 2016; van Weert 2006; Innerarity 2013; Powell und Snellman 2004; Winden et al. 2007). An dieser Stelle geht es nicht darum, ob die Beschreibung der Gegenwartsgesellschaft durch den Begriff der Wissensgesellschaft letztendlich zutreffend ist. Dem Theorem von Thomas und Thomas (1970) zufolge wird vielmehr angenommen: „*If men define situations as real, they are real in their consequences*“ (Thomas und Thomas 1970, S. 572). Somit hat auch die Wissensgesellschaft reale Konsequenzen, da sie als real angesehen wird. Das zeigt sich auf individueller Ebene, verräumlicht sich zudem aber auch in der Stadt selbst. Die Diskussion um die Wissensgesellschaft hat

den Sprung aus dem Elfenbeinturm bereits hinter sich und wird in der Stadtentwicklung aufgegriffen. Die Internationale Bauausstellung in Heidelberg (IBA) postuliert:

„In der Wissensgesellschaft des 21. Jahrhunderts werden sich unsere Städte ähnlich dynamisch verändern wie in der Industriegesellschaft des 19. und 20. Jahrhunderts. Städtebauliche und architektonische Antworten dafür zu finden, begreift die IBA Heidelberg als ihre wichtigste Aufgabe.“ (IBA Heidelberg 2019)

Spätestens seit dem Beginn des 21. Jahrhunderts beschreiben sich moderne Gesellschaften als „Wissensgesellschaften“, wengleich die Bedeutung des Faktors „Wissen“ bereits länger diskutiert wird (Hoelscher 2016, S. 26). Nach Stehr (1994) können Gesellschaften, in denen Wissen⁷ der konstitutive Mechanismus der Gesellschaft ist, als Wissensgesellschaften bezeichnet werden (Stehr 1994, S. 24). Gleichzeitig wird Wissen aber auch instabil, da dieses immer stärker hinterfragt wird (Stehr 2001, 9f.). Insbesondere Bildung gewinnt an Bedeutung (Gerhard et al. 2019) und auch Herrschaftsstrukturen werden technokratisiert (Stehr 1994, S. 36). Die Wissenschaft wird zur Produktivkraft und die Wissensproduktion ein ökonomisch bedeutsamer Produktionssektor⁸ (Stehr 1994, 214f.). Für die soziale Ungleichheit bedeutet dies, dass Bildungszertifikate verstärkt über die Lebenschancen von Menschen entscheiden und herangezogen werden, um In- und Exklusionen in den Arbeitsmarkt zu erklären (Stehr 1994, 36f.; Gerhard und Hoelscher 2017). Bei der Wissensgesellschaft geht es somit *„(...) um technologische, wirtschaftliche, wirtschaftsstrukturelle, organisatorische und personalpolitische Veränderungen der Gegenwartsgesellschaft.“* (Heidenreich 2003, S. 26).

Trotz verschiedener Ausgangspositionen und Argumentationslinien bezeichnen Autorinnen aus den verschiedensten theoretischen Richtungen die aktuelle Gesellschaft als Wissensgesellschaft. Beispielsweise begründet Willke (2007) die Wissensgesellschaft aus systemtheoretischer Sicht damit, dass die einzelnen Funktionssysteme von *„wissensabhängigen Operationen durchdrungen“* sind (Willke 2007, S. 195). Knorr-Cetina (2000) hingegen diagnostiziert für die

⁷ Wissen begreift er dabei prozessual als die Fähigkeit sozial zu handeln vgl. Stehr (2001, S. 62).

⁸ Auch Berufe werden zunehmend professionalisiert und Bildungsinstitutionen dazu angehalten, Menschen zu befähigen, sich lebenslang weiterzubilden vgl. Kahlert (2008).