

Aus:

PETER DIRKSMEIER

Urbanität als Habitus

Zur Sozialgeographie städtischen Lebens auf dem Land

April 2009, 296 Seiten, kart., 28,80 €, ISBN 978-3-8376-1127-4

Ist die Gegenwartsgesellschaft vollständig urbanisiert? Die ursprünglich klassische städtische Eigenschaft der Urbanität scheint in der Moderne zu einer allgemeingültigen Semantik zu werden, deren räumliche Anwendung sich nicht mehr nur auf Städte beschränken lässt. Das Buch spürt dieser These aus sozialgeographischem Blickwinkel nach und fragt in vergleichender Perspektive nach der Urbanität im Verhalten und in den Einstellungen der Menschen im ländlichen Südbayern und München. Aktuelle urbanistische Diskurse sowie klassische Arbeiten der Stadtgeographie und -soziologie werden mit der Sozialtheorie von Pierre Bourdieu verwoben und zu einer Urbanitätstheorie verdichtet.

Peter Dirksmeier (Dr. rer. pol.) ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Geographie an der Universität Bremen.

Weitere Informationen und Bestellung unter:
www.transcript-verlag.de/ts1127/ts1127.php

INHALT

Die Urbanisierung der Gegenwartsgesellschaft	7
---	---

THEORIE

Urbanitätsdiskurse	21
Die »Subcultural Theory of Urbanism«	28
Die Theorie der »Neuen Urbanität«	31
Die Theorie der »postmodernen Urbanität«	33
Ein Resümee der drei Konzepte	37

Zum Begriff der Urbanität	41
Fremdheit	43
Individualisierung	58
Urbanität als Kontingenz	70

Zum Begriff der habituellen Urbanität auf Grundlage der bourdieuschen Sozialtheorie	83
Die Theorie der Praxis von Pierre Bourdieu	87
Habitus	94
Feld/Kapital	103
Raum	123
Die habituelle Urbanität	133

METHODOLOGIE

Eine Methodologie der reflexiven Fotografie	151
Bild/Semiotik/Fotografie	154
Die reflexive Fotografie	163
Das Problem der Habitusanalyse	169
Die Auswahl der Untersuchungsorte	177

EMPIRIE

Die Urbanisierung im südlichen Bayern	187
Assoziationen von Stadt	188
Die Lage der Kontingenzzräume	204
Das residenzielle Kapital	221
Die habituelle Urbanität im südlichen Bayern	241
Resümee: Die habituelle Urbanisierung der Gesellschaft	265
Literatur	267

DIE URBANISIERUNG DER GEGENWARTSGESELLSCHAFT

In einem bemerkenswerten Aufsatz prognostiziert der Romancier und Science-Fiction Autor Herbert George Wells bereits im Jahre 1901 ein Ausgreifen der modernen Städte auf das Land, das in letzter Konsequenz in den nächsten 100 Jahren jeden Unterschied zwischen diesen beiden räumlichen Formen verwischen werde. Wells sieht voraus, dass die Lebensstile der Urbaniten¹ und der Bewohner des Landes sich allmählich angleichen, räumliche Distanzen an Bedeutung verlieren und letztlich der gesamte ländliche Raum in eine Form der Suburbia umgewandelt wird. Den Grund dieser Entwicklung erkennt Wells in den Neuerungen der Verkehrstechnik. Die Verteilung der Städte eines Staates in dessen Territorium ist dem englischen Schriftsteller zufolge eine Funktion der Transporttechnik. So sind die größten und prosperierendsten Städte der Erde in Gunstlagen entstanden, die entweder Knotenpunkte der Fernhandelsrouten oder geschützte Lagen an schiffbaren Flüssen oder Meeresküsten bilden (vgl. Wells 1924: 31-33). Wells steht mit dieser Interpretation der räumlichen Verteilung und Siedlung der Menschen in der Tradition der deutschen Geographie seiner Zeit (vgl. Hettner 1895). Die neu entwickelte Kommunikations- und Verkehrstechnik erlaube, so Wells, in naher Zukunft eine Streuung der Bevölkerung im Raum, die nicht mehr auf Gunstlagen angewiesen ist, sondern die tradierte Unterscheidung von Stadt und Land nachhaltig aufhebt. Stadt sei in naher Zukunft ein ähnlich überkommener Begriff wie Postkutsche.

1 In diesem Buch werden die kürzeren, männlichen Formen verwendet. Dies ist ausschließlich der besseren Lesbarkeit des Textes geschuldet und hat keinen anderen Grund.

»Enough has been said to demonstrate that the old ›town‹ and ›city‹ will be, in truth, terms as obsolete as ›mail coach‹. For these new areas that will grow out of them we want a term, and the administrative ›urban district‹ presents itself with a convenient air of suggestion. We may for our present purposes call these coming town provinces ›urban regions‹. Practically, by a process of confluence, the whole of Great Britain south of the Highlands seems destined to become such an urban region, laced together not only by railway and telegraph, but by novel roads such as we forecast in the former chapter, and by a dense network of telephones, parcels-delivery tubes, and the like nervous and arterial connections« (Wells 1924: 53).

In seiner Zukunftsvision besteht nach wie vor die Stadt als ein ökonomischer Knoten inmitten eines produzierenden Raumes, jedoch durchsetzen Agrarproduktion, Gartenbau und Urbanität diese neu entstandenen »urban regions« (Wells 1924: 56). Die Stadt und das Land gleichen sich demnach funktional und sozial an. Die bisher in Arbeiterwohnquartieren kasernierten Fabrikarbeiter des Zeitalters der industriellen Revolution sind genauso in Wohngebieten des suburbanen Raums zu finden, wie die privilegierten Klassen des Bürgertums. Bauern und Arbeiter, Unternehmer und Beamte, sie alle wohnen dort, wo die Lebensbedingungen ihnen am stärksten zusagen. Die Neuerungen der Verkehrstechnik erlauben diese freie Wohnortwahl ohne größere Rücksichtnahme auf räumliche Distanzen, da die Kosten für Kommunikation und Warenverkehr in Zukunft stark zurückgehen (Wells 1924: 46). Einher geht diese Diversifizierung des Siedlungs-, Verkehrs- und Produktivraumes mit einem langsamen Anstieg in der Lebenserwartung der Bevölkerung auf der Grundlage des technischen Fortschritts (vgl. Hart 1925).

Das Bemerkenswerte an den Ausführungen von Wells ist der Zeitpunkt der Veröffentlichung seines Zukunftsszenarios. Wells geht zu einer Zeit von einer selbstverständlichen Nivellierung des Stadt/Land-Gegensatzes aus, als die wissenschaftliche Stadtforschung von Geographen wie Soziologen anscheinend von dem Tempo der Urbanisierung und Modernisierung überrollt wird und vor allem an einer Apotheose der Großstadt interessiert zu sein scheint. Geographen und Soziologen arbeiten sich besonders an den Unterschieden von Stadt und Land sowie von den in diesem Zusammenhang meist als eloquent skizzierten Großstädtern und den eher als tumb stilisierten Landbewohnern ab. In der vielleicht berühmtesten Publikation dieser Zeit, dem 1903 erschienenen Vortrag »Die Großstädte und das Geistesleben«, skizziert Georg Simmel den Gegensatz zwischen einem langsamen, mit dem »Gemüte« auf Innovationsdruck und Reize reagierenden Landbewohner und einem rationalen Städter, der auf die Interaktionsdichte und einhergehende Reizüberflutung der neuen Großstädte zeitnah mit den verstandesmäßigen

Eigenschaften von Blasiertheit und Reserviertheit reagiert (vgl. Simmel 1903: 188-189). Es ist aus heutiger Sicht kaum zu bestreiten, dass die Ausführungen des Schriftstellers Wells, der nicht an die Regeln wissenschaftlicher Genauigkeit gebunden war, der derzeitigen Situation einer Urbanisierung der Gegenwartsgesellschaft näher kommen als die eher euphorischen, an den Besonderheiten und Neuerungen des Großstadtlebens interessierten Ausführungen der Soziologie und Geographie.

Doch wo steht die Urbanisierung heute? Hat sie bereits alle Räume und Regionen erfasst und überprägt? Und wie äußert sich überhaupt Urbanisierung? Wie gibt sie sich zu erkennen und wie lässt sie sich theoretisch denken?

Die Urbanisierung schreitet nach wie vor anscheinend ungebremst voran. Nach konservativen Schätzungen der UN ist bald der Punkt erreicht, in dem erstmals mehr Menschen in Städten als auf dem Land leben, d. h. mehr Menschen in konsumtiven als in produzierenden Räumen existieren. Die World Urbanization Prospects weisen für das Jahr 2005 ca. 3,2 Mrd. Menschen oder 49 Prozent der Menschheit als Stadtbewohner aus. Bleibt die Verstärkerungsrate konstant, lebt im Jahr 2008 die Hälfte der Weltbevölkerung in Städten und bis zum Jahr 2030 steigert sich dieser Anteil auf annähernd 60 Prozent.² Das Joint Research Center der Europäischen Kommission hat Ende 2008 eine Weltkarte vorgestellt, die angibt, wie lange es dauert von einem beliebigen Punkt der Erdoberfläche aus zur nächsten mindestens 50.000 Einwohner zählende Stadt zu gelangen. Der Karte zugrunde gelegt wurden die jeweils aktuellsten Daten über die Einwohnerdichten und die vorhandenen Transportwege, sei es zu Fuß, per Bahn, Schiff oder Flugzeug. Man kann so erkennen, dass mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung weniger als eine Stunde entfernt von der nächsten größeren Stadt lebt. Noch beeindruckender: Es konzentrieren sich 95 Prozent aller Menschen auf lediglich zehn Prozent der Erdoberfläche. Aber auch diese Enge bedeutet nicht, dass die letzten Peripherien besonders abgeschieden sind. Heute leben nur noch zehn Prozent der Menschen in so abgelegenen Regionen, dass sie mehr als 48 Stunden in die nächste Stadt von 50.000 Einwohnern benötigen.³

2 Quelle dieser Zahlen sind die UN: United Nations. Department of Economic and Social Affairs. Population Division (2006). World Urbanization Prospects. The 2005 Revision. Working Paper No. ESA/P/WP200. http://www.un.org/esa/population/publications/WUP2005/2005WUP_FS1.pdf (01.11.06).

3 Die Karte der Erreichbarkeit ist unter: <http://gem.jrc.ec.europa.eu/gam/index.htm> im Internet erreichbar (07.01.09).

Der Einfluss dieser global zu beobachtenden Urbanisierung auf den Menschen bleibt nicht folgenlos für die Gegenwartsgesellschaft. Ein Beispiel für die aktuelle Auseinandersetzung mit möglichen Konsequenzen der weltweiten Urbanisierung gibt die zehnte internationale Architekturausstellung der Biennale in Venedig. Im Rahmen der Präsentation von architektonischen Neuerungen, die auf den steigenden Zuzugsdruck in die Städte antworten, diskutierten renommierte Architekten wie Norman Foster, Massimiliano Fuksas, Zaha Hadid, Jacques Herzog, Rem Koolhaas oder Renzo Piano die momentanen Problematiken im Zusammenhang mit der Verstädterung. Das Ziel der Biennale ist nicht mehr nur avantgardistische Baukunst an den Grenzen des physisch Machbaren zu präsentieren, sondern vielmehr die Schärfung des Bewusstseins der Öffentlichkeit für die anstehenden Probleme einer »Hyperverstädterung«, wie es der Kurator der Ausstellung, der englische Urbanist und architektonische Berater des Londoner Bürgermeisters Richard Burdett, formuliert.

»The aim of the 10th International Architecture Exhibition both to inform and provoke a debate on the way we shape the future of urban society, just at the point that cities represent such a critical mass of the global agenda. It (...) will feature a range of urban and architectural projects responding to the pressures of contemporary life: migration, urban sprawl, de-industrialisation and social change.«⁴

Die weltweite Urbanisierung verlangt gemäß dem Verständnis der Ausstellungskuratoren nach einer Architektur, die eine urbane Governance in adäquaten Räumen erst zulässt. Städte ermöglichen so eine Interaktion zwischen der Architektur und den Bewohnern in den immer stärker ausgreifenden Metropolregionen. Die Ausstellung zeigt Projekte, die den Lebensstil der Bewohner, ihre Arbeitsmöglichkeiten und die metropolitane Umwelt berühren und auf den sozialen, ökonomischen und kulturellen Wandel reagieren, den die offensichtliche Urbanisierung der Gegenwartsgesellschaft für diese bedeutet. Am Ende der Schau steht die Präsentation des Manifestes »Agenda for XXI Century Cities«, die das urbanistische Programm der Ausstellung zusammenfasst.

Betrachtet man neben dieser großen, publikumswirksamen Bearbeitung des weltweiten Urbanisierungsphänomens die gleichzeitig stattfindende wissenschaftliche Diskussion des Themas in der Geographie,

4 Die Quelle dieser Aussage ist die offizielle Internetseite der Biennale 2006: <http://www.labiennale.org/en/news/architecture/en/65516.html> (31.10.2006).

Raumplanung und Soziologie, scheint es fast so, als hätte Herbert George Wells mit seinem Zukunftsszenario der diffusen Stadtlandschaft Recht behalten. In der aktuellen Urbanisierungsforschung, nicht nur in der Stadt- und Sozialgeographie, herrscht ein Commonsense, der die Auflösung der in der Gegenwartsgesellschaft überkommenen Begriffe wie Stadt, Suburbia oder Land behauptet. Stadt und Land haben sich demnach funktional, sozial und kulturell in einer Weise angenähert, die räumliche Differenzierungen als stabile räumliche Ordnung des Sozialen zum Verschwinden gebracht hat. Der vormals ländliche Raum wird so als vollständig urbanisiert dargestellt. Kommunikationsmedien und Verkehrstechnik lassen die Städte bis in den letzten Winkel der Erdoberfläche vorrücken (vgl. Amin/Thrift 2002). Die Zentralität der Stadt, ursprünglich ihr entscheidendes Wesensmerkmal, löst sich in einem diffusen Siedlungsgemenge auf, das nur an verkehrlichen Gunstlagen noch Verdichtungen zeigt. Die Gegenwartsgesellschaft gibt sich durch und durch urbanisiert.

Diese Behauptungen erscheinen gewagt und reichen bis weit in die europäische Stadtgeschichte zurück, denn die Wurzel dieser Entwicklung in Europa liegt zeitlich deutlich vor der Moderne und ihren überragenden technischen Potenzialen. Bereits das Mittelalter kennzeichnet ein eindeutiges Ausgreifen der Stadt über das Land. Ein Motor dieser Entwicklung war der Erwerb von Landbesitz und Renten durch Stadtbürger und urbane Institutionen, die zu einem starken Einfluss der städtischen Bevölkerung auf die ländliche Gesellschaft führte. Überschüssiges, in der Stadt durch Handel erzieltes Kapital reicher Bürger traf sich auf dem Land mit dem unablässigen Geldbedarf von Fürsten und des Adels, die enorme Summen für den Erhalt ihrer Besitzungen akquirieren mussten (vgl. Engel 1993: 273-274). Rudolf Stichweh geht mit Bezug auf Francois Loryot davon aus, dass der Adel des Mittelalters zur Aufrechterhaltung seines Lebensstils auf das Land verwiesen war, da er nur hier seine Ausgaben soweit kontrollieren konnte, um jenseits von Arbeit und Gelderwerb zu bestehen (vgl. Stichweh 2006: 497). Die Investitionen der städtischen Bürgerschaft stießen so auf dankbare Abnehmer, die allerdings langsam aufgrund ihrer schwindenden ökonomischen Autarkie an politischer Souveränität einbüßten. Politisch-herrschaftlich griff die städtische Gesellschaft neben der ökonomischen Kontrolle noch in einer zweiten Weise auf das Land und seine Bewohner aus. Im Zusammenhang mit der städtischen Landfriedenspolitik des Mittelalters nahmen die urbanen Verwaltungen die Bewohner des Umlandes, sowohl Bauern als auch Adelige, als sogenannte Pfahlbürger oder Ausbürger in das stadteigene Bürgerrecht auf und dehnten gleichzeitig ihren juristischen Einfluss und ihre Rechte auf Räume jenseits der Stadtmauer aus (vgl. Engel

1993: 274). Somit bestand bereits im Mittelalter ein sozialer und juristischer Einfluss der städtischen Sozietät auf die ländliche Bevölkerung und hebelte infolgedessen eine absolute Trennung zwischen der Stadt und dem ländlichen Raum bereits zu dieser Zeit aus.

Der Stadt/Land-Unterschied auf Grundlage der ausschließlichen Verleihung eines Titels für eine Seite der Unterscheidung ist spätestens seit den 1970er Jahren gegenstandslos geworden. Stadt/Land kann lediglich solange einen Unterschied markieren, wie Unterschiede in der rechtlichen Stellung der Gemeinden bestehen, die in der ursprünglichen funktionalen Trennung von Stadt und Land wurzeln. Das Land war der Lieferant von organischen Produkten, die Stadt hingegen die Stätte des Handels, Handwerks und der Kultur (vgl. Gorki 1974: 37). Für die Situation in den 1970er Jahren ist allerdings charakteristisch, dass die Differenz zwischen Stadt und Land lediglich noch als ein Nebeneinander von Stadt-(Titel-)Gemeinde und den übrigen Landgemeinden erscheint. Die einzig verbliebene Grundlage dieser Unterscheidung ist das Führen des Stadttitels, der als Merkmal für eine inhaltliche Bestimmung der Kategorie Stadt oder Land allerdings »evident nichtssagend ist« (Gorki 1974: 37).

Bezogen auf Lebensstile zeigt die Urbanisierung hingegen bis weit in das 20. Jahrhundert hinein ein deutliches Nebeneinander von urbanen und ländlichen Dasein sowie von bäuerlichen und industriellen Erwerbsformen. Industriearbeiter lebten häufig in zwei getrennten Welten. Sie gingen in der Woche zur Lohnarbeit in eine Fabrik und arbeiteten in ihrer Freizeit am Wochenende in der eigenen Landwirtschaft. Willems zeigt dieses Muster am Beispiel des Fischerdorfes Niehl vor den Toren Kölns beispielhaft auf. Er arbeitet anhand des heutigen Kölner Stadtteils heraus, wie über eine Zeitspanne von 70 Jahren hinweg die Dorfbewohner nicht nur während der industriellen Modernisierung ihre kulturelle Identität bewahrt haben, gerade weil sie ihre Einkommen aus der Industriearbeit einsetzten, um ihren bäuerlichen Lebensstil beizubehalten (vgl. Willems 1970: 528-534). Diese bedeutende Mischform von städtisch-ländlichen Dasein, die die Urbanisierung bis Mitte des 20. Jahrhunderts kennzeichnete, unterschätzt die Wissenschaft gelegentlich (vgl. Tenfelde 2006: 237). Liest man historische Analysen der Urbanisierung in Europa, zeigt sich letztlich immer das Ergebnis, dass sich mit dem Innovationsschub in den 1960er Jahren die Versorgung mit Konsumgütern und das Konsumverhalten, die Informationsdichte und Mobilität, die Familienbildung und demographische Strukturen, die Geschlechterrollen und Generationsbeziehungen sowie die Religiosität und das Brauchtum angleichen. Die Richtung der Verschiebung war bei allen Abweichungen und Zeitdifferenzen meist als eine Urbanisierung des Landes zu interpre-

tieren (vgl. Tenfelde 2006: 254-255). Aus der Perspektive der Stadtgeschichte zeigt sich der aus der Historie des Feudalismus sozial, politisch, ökonomisch und rechtlich begründete Stadt/Land-Gegensatz aufgelöst. Er war in den Krisenjahren nach den zwei Weltkriegen letztmals in der Moderne gegenwärtig und verschwand anschließend aufgrund der sukzessiven Modernisierung aus der europäischen Geschichte (vgl. Tenfelde 2006: 264). So formulierte Louis Wirth bereits 1956: »The time has come for a re-examination of the meaning of the concepts ›urban‹ and ›rural‹« (1964: 222).

Die Stadtforschung steht mit diesen Erkenntnissen vor einem synekdochischen Problem. Das Verschwinden der beiden Seiten der Unterscheidung Stadt/Land ist in der Literatur gleichbedeutend mit der Urbanisierung des ländlichen Raumes. Beide Konzepte ersetzen einander oder werden synonym gebraucht. Ash Amin und Stephen Graham weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass diese Substituierung eines Begriffs durch einen anderen die Gefahr einer Übergeneralisierung von einem Beispiel auf weitere, u. U. vollständig verschiedene Beispiele in sich birgt. Gleichzeitig werden einzelne Räume, Zeitmuster oder Strukturen innerhalb der Stadt überbetont. Die Urbanisierung und ihr Ausgreifen auf das Land ist vielmehr ein Prozess, in dem ein konzentrierter Komplex von Institutionen, Lebensformen und Wirtschaftsweisen im weitesten Sinne und diverse relationale Netzwerke ihre Geltung in die gesamte Gegenwartsgesellschaft unabhängig von räumlichen Distanzen und Positionen ausdehnen (vgl. Amin/Graham 1997: 416-418). Die Stadt stellt sich dann nicht mehr als einziger Ort der Konzentration von Institutionen und Infrastruktur dar, sondern lediglich als einer von mehreren. Ihre räumliche Dichte, seit dem Entstehen der Stadt Grundlage ihrer kommunikativen Dichte, löst sich auf der Grundlage der flächendeckenden Ausstattung mit verkehrlicher und technischer Infrastruktur für Telekommunikation und des motorisierten Individualverkehrs faktisch auf. Die kommunikative Dichte rekuriert nicht mehr auf den Raum der Stadt. Die Stadt ist zwar als physische Struktur präsent. Sie bildet jedoch nicht länger das räumliche und kommunikative Zentrum der Gesellschaft. Folgerichtig plädieren erste Stimmen für ein Aufgeben des Stadtbegriffs, der keine Beobachtungen mehr erlaube (vgl. Bahrenberg 2003: 229-230).

Es finden sich nur wenige Arbeiten, die sich gegen diese Meinung wenden. Der Soziologe Claude Fischer sieht eine »kritische Masse« für einen weiterhin bestehenden Unterschied verantwortlich, die erst die Ausbildung von Subkulturen und ausdifferenzierten Lebensformen, wie sie für Großstädte typisch seien, ermögliche (vgl. Fischer 1975a; 1995). Mit Bezug auf unterschiedliche Formen der Lebensführung in Großstäd-

ten und Dörfern kommen Gunnar Otte und Nina Baur zu dem Ergebnis, dass offensichtlich eine »Sockeldifferenz« (Otte/Baur 2008: 113) bestehe, die auf das Wirken von räumlich konzentrierten Menschen auf das Sozialleben zurückgehe. Nach den statistischen Analysen der zwei Soziologen ist damit auch in Zukunft nicht mit einer Auflösung der Stadt/Land Unterscheidung zu rechnen (vgl. Otte/Baur 2008; ähnlich mit Bezug auf die unterschiedliche Lebensführung Schneider/Spellerberg 1999).

Die weit überwiegende Anzahl an Arbeiten in der Geographie und Soziologie plädieren vielmehr für die Auflösung beider Seiten der Unterscheidung Stadt/Land, die historisch gewichtig war. Das Ergebnis ist, dass Raum nunmehr erstmals in der Geschichte ein neutrales Medium darstellt. Kommunikative Verdichtungen finden sich an beliebigen Orten, nicht zwangsläufig in den Städten, die räumlich determiniert sind (vgl. statt vieler: Stichweh 2006: 509). Zwingende Konsequenz dieser These ist eine Ubiquität des Städtischen, z. B. von Lebensstilen, religiösen Praktiken, demographischem Verhalten usw. Diese Beobachtung kennzeichnet einen »radikalen Bruch« in der Urbanisierung und Modernisierung im 21. Jahrhundert (vgl. Beauregard 2006). Ihr ist aber zugleich zu Eigen, dass sie lediglich erkannt und konstatiert, nicht aber theoretisch oder empirisch ausgearbeitet ist. Robert Beauregard demonstriert dies beispielhaft mit Bezug auf die Urbanisierungstheorie von Ed Soja. Dieser konstatiert ebenfalls die Auflösung der städtischen Konzentrationen im Raum und eine gleichzeitige Ausweitung der symbolischen Reichweite der Stadt. Jeder Ort im Raum ist zumindest symbolisch urban (vgl. Beauregard 2006: 219). Ed Soja bietet jedoch lediglich eine Verlegenheitslösung an, da die von ihm vertretenen Thesen zur Ubiquität des Urbanen empirisch nicht zu erheben sind. Er weicht zwangsläufig auf die Ebene der Symbolik aus und bedient sich des Symbolismus und der Semiotik zur Untermauerung seiner Ideen. Robert Beauregard sieht dagegen mit Bezug auf die These der Ubiquität des Urbanen⁵ keinen epistemologischen Gewinn in der Benutzung von Metaphern, wo es Theorie und Empirie zur Fundierung und Erklärung bedarf (vgl. Beauregard 2006). Die These der Urbanisierung der Gegenwartsgesellschaft lässt ihre theoretische Fundierung und empirische Prüfung vermissen.

5 Diese These hat einige prominente Vertreter. Neben Ed Soja (vgl. 1995) sind dies im anglophonen Sprachraum vor allem Ash Amin und Nigel Thrift (2002) sowie Michael Dear und Steven Flusty (vgl. 1998). In Deutschland sind Walter Siebel (vgl. 1999), Gerhard Bahrenberg (vgl. 2003), Rudolf Stichweh (vgl. 2006) oder auch Klaus Tenfelde (vgl. 2006) zu nennen.

An dieser Stelle greift die Arbeit in die Diskussion um die Urbanisierung ein. Sie will nicht die kaum lösbare Frage nach der Ubiquität des Urbanen beantworten, sondern zielt auf ein bestimmtes theoretisches Problem, das scheinbar untrennbar mit der Urbanisierungsforschung verbunden ist. Das Buch fragt danach, ob noch heute Unterschiede zwischen den Städten und nicht-städtischen Räumen bestehen. Dieser Unterschied müsste in der Urbanität selbst liegen als eine genuin städtische Qualität von der Antike bis zur späten Moderne. Die meisten vorliegenden Arbeiten greifen auf Hilfsvariablen wie Lebensstil, Lebensform oder Lebensführung zurück (zuletzt Otte/Baur 2008), nicht aber auf Urbanität. Wie kann aber Urbanisierung in Hinblick auf die Urbanität theoretisch ausgearbeitet werden, um sie anschließend empirisch zu untersuchen und zu einer Einschätzung des Urbanisierungsgrades in nicht-städtischen Räumen zu gelangen? Und inwieweit sind nicht-städtische Räume in der Bundesrepublik Deutschland bereits urbanisiert?

Die Grundidee des Buches besteht in der Auffassung von Urbanisierung als eine Diffusion von Urbanität in nicht-städtische Räume. Im Wesentlichen ist diese Idee schon bei Herbert George Wells unterschwellig mitgeführt. Wells prognostizierte dieses Ausbreiten von Urbanität bis in den letzten Winkel Englands für das Ende des 20. Jahrhunderts (vgl. 1924: 56). Arbeiten der Münchner Schule der Sozialgeographie zur Urbanisierung in Südbayern haben ebenfalls in diese Richtung gedacht (vgl. Schaffer 1968; Ruppert/Schaffer 1973; Paesler 1976; Paesler 1992). Das theoretische Grundproblem dieser Auffassung von Urbanisierung konnten jedoch alle diese Arbeiten bisher nicht klären. Wie kann Urbanität überhaupt in einer »diffundierbaren«, in einer von der Stadt getrennten Form gedacht werden? Der Begriff der Urbanität muss in einer Weise ausgearbeitet sein, der ihn jenseits der Stadt vorstellbar werden lässt. Das theoretische Problem, das sich mit dieser Setzung ergibt ist die notwendige logische Trennung der physischen Phänomene der Stadt, d. h. der »urbs«, von der mit ihr verknüpften Urbanität, d. h. der »urbanitas«. Das Buch erarbeitet im Folgenden einen theoretischen Vorschlag, um dieses bisher nicht gelöste theoretische Problem zu lösen. Das Ziel dieses Buches ist damit die Ausarbeitung einer Urbanitätstheorie, die auf die heutige Situation der Urbanisierung angemessen reagiert. Diese Urbanitätstheorie wird anschließend zur Analyse des gegenwärtigen Standes der Urbanisierung in ausgewählten nicht-städtischen Räumen der Bundesrepublik Deutschland herangezogen. Die Arbeit leistet auf diese Weise einen Beitrag, um die von Robert Beauregard angemahnte Lücke in der scheinbar geschlossenen Forschungsfront der Urbanisierungsforschung zu schließen (vgl. 2006).

Für die Untersuchung der Urbanisierung in den nicht-städtischen Räumen in Deutschland, gliedert sich das Buch in drei Abschnitte. Die ersten Kapitel entwerfen zunächst eine Theorie der Urbanität, die Urbanität als losgelöst von den baulichen Eigenheiten der Stadt denkt. Die physischen Infrastrukturen, die soziale Dichte oder die Konzentrationen von Ressourcen und Interaktionsverdichtungen sind dann nicht länger die logische Grundlage der Urbanität. Eine in Frage kommende Theorie sollte zum einen empirisch zu untersuchen sein. Sie darf zum anderen theoretisch nicht rein auf die Stadt und ihre Bedingungen verwiesen sein. Diese zwei Prüfkriterien lassen eine Reihe von »klassischen« Urbanitätsbegriffen a potiori als unbrauchbar erscheinen, da diese in der Mehrzahl auf die in der Stadt aufgrund von physischer Dichte bestehende Interaktionsdichte rekurren. Als berühmtes Beispiel sei nur die Urbanitätstheorie von Louis Wirth (vgl. 1938) genannt. Aus diesem Grund werden zunächst die drei in der aktuellen stadt- und sozialgeographischen Diskussion am häufigsten bemühten Urbanitätstheorien auf ihre Eignung hin geprüft, als theoretische Basis der Untersuchung zu dienen. Es zeigt sich, dass weder die »Subcultural Theory of Urbanism« des amerikanischen Stadtsoziologen Claude S. Fischer noch die »Theorie der Neuen Urbanität« von Hartmut Häußermann und Walter Siebel diesen theoretisch vorformulierten und für die empirische Umsetzung notwendigen Anspruch gerecht werden. Die momentan populärste stadtgeographische Urbanitätstheorie, die »Theorie der postmodernen Urbanität«, ist ebenfalls wie die zwei zuvor skizzierten stadtsoziologischen Theorien nicht in der Lage, Urbanität und Stadt getrennt zu denken, sondern greift in ihrer Konzeption auf den physischen Raum der Stadt zurück.

Die in diesem Buch vorgestellte alternative Herangehensweise entwirft einen Begriff von Urbanität, der diesen notwendigen Anforderungen für eine theoretische und empirische Auseinandersetzung mit der Urbanisierung des nicht-städtischen Raums genügt. Die zwei Strukturvariablen Individualisierung und Fremdheit bilden zusammen mit der sich aus ihnen ergebenden Kontingenz die Grundlage entworfenen Urbanitätsbegriffs. Die Stadt kann in Anlehnung an Max Weber (vgl. 1999) als eine dauerhafte Zusammensiedelung von gegenseitig Fremden verstanden werden. Der in ihr omnipräsente Fremdkontakt provoziert in seiner Folge eine unablässige Auseinandersetzung mit der Alterität der Fremden. Ergebnis dieser Konfrontation ist eine Form der Individualisierung, die mit Ulrich Beck als subjektiv bewusste Individualisierung aufgefasst werden kann (vgl. 1986: 207). Fremdheit und subjektiv bewusste Individualisierung führen in ihrer Summe zu einem im Vergleich zu nicht-städtischen Situationen erweiterten Kontingenzrahmen, der anschließend als Urbanität definiert wird. Dieses Verständnis von Urbanität als eine

besondere Form der Kontingenz erfüllt die oben formulierte Bedingung einer theoretischen Loslösbarkeit der Urbanität von den physischen Phänomenen der Stadt.

Als Medium dieser Trennung dient das theoretische Konstrukt des Habitus von Pierre Bourdieu. Die Habitus­theorie erscheint als geeignete Sozialtheorie, um Urbanität von der Stadt als Ganzes auf den einzelnen Akteur zu verschieben und sie somit theoretisch von der Stadt zu lösen. Mithilfe der bourdieuschen Begriffe von Habitus, Praxis, Kapital, Feld, und Hysteresis erfolgt die theoretische Trennung von der Gesamtheit der städtischen Phänomene und ihrer Urbanität, indem Urbanität als eine Veränderung des Hysteresiseffektes des Habitus gedacht wird. Die Bewältigung des erweiterten Kontingenzrahmens der Stadt vollzieht sich nach diesem Verständnis im Habitus eines Akteurs. Die ursprünglich mit der Gesamtheit der urbanen Phänomene verbundene Urbanität erfährt auf diese Weise eine Veränderung und Verschiebung zu einer *habituellen Urbanität*. Mithilfe der habituellen Urbanität lassen sich anschließend nicht-städtische Räume in Hinblick auf ihre Urbanisierung untersuchen.

Der zweite Abschnitt des Buches erarbeitet eine Forschungsmethode mit Bezugnahme auf die qualitativen empirischen Arbeiten von Pierre Bourdieu, die Rückschlüsse auf die Habitusformationen der Akteure zulässt. Bourdieus eigenes qualitatives Forschungsprogramm, das er in einem grundlegenden Aufsatz plakativ mit »Verstehen« überschrieben hat, sowie seine Arbeiten zur Analyse von Fotografien dienen als Grundlage der hier vorgestellten Methode zur Habitusanalyse. Mithilfe des bildtheoretisch begründeten Fotografie/Interview-Verfahrens der reflexiven Fotografie erfolgt anschließend die Durchführung der empirischen Studie. Dazu fotografieren die Probanden zunächst unabhängig vom wissenschaftlichen Beobachter und geben anschließend reflexiv Auskunft über ihre gewählten Bildsujets (vgl. Douglas 1998). Die reflexive Fotografie ist als eine Methode »mit Bourdieu gegen Bourdieu« (vgl. Dirksmeier 2007b) zu charakterisieren, da sie zum einen auf die Interviewverfahren des französischen Soziologen zurückgreift, zum anderen aber dessen semiotischen Bildbegriff ausdrücklich ablehnt und statt dessen mit einer phänomenologischen Bildtheorie zu einem Verständnis der Auswahlentscheidungen der Probanden gelangen will. Diese fotografische Motivwahl dient als Ausgangspunkt der folgenden Habitusanalyse.

Die Auswahl der Untersuchungsregion stützt sich auf eine interessante Beobachtung des amerikanischen Geographen James Vance, Jr. (vgl. 1972). Dieser erkennt »arkadische Regionen« in Räumen, die aufgrund ihrer überragenden landschaftlichen Attraktivität bereits seit dem vorletzten Jahrhundert einer deutlichen Urbanisierung ausgesetzt seien.

James Vance, Jr. untersuchte seine These anhand des Fallbeispiels Kalifornien. In diesen »arkadischen« Räumen ist demnach eher ein städtisches Kaleidoskop an sozialen Milieus, Klassen und Schichten anzutreffen als beispielsweise in strukturschwachen ländlichen Räumen geringer Attraktivität (vgl. Vance, Jr. 1972). Solche »arkadischen« Räume bieten sich daher als ein erstes Untersuchungsziel an. Südbayern ist in Deutschland der »arkadische« Raum, der die höchste sozioökonomische Dynamik aufweist. Zudem ist Südbayern bereits quantitativ in den 1970er Jahren auf seine »Urbanisierung« hin überprüft worden. Es ergab sich ein mehrdimensionaler quantitativer Urbanisierungsprozess, der in Hinblick auf die Sozialstruktur stark urbanisierte, aber auch stark ländlich geprägte Gemeinden und Räume, z. T. in direkter Nachbarschaft, hervorbrachte (vgl. Paesler 1976: 184-185). Aufgrund statistischer Rahmendaten wurden letztlich die Orte Bodolz, Landkreis Lindau und Tegermsee, Landkreis Miesbach ausgewählt. Als Referenzmaßstab für eine urbanisierte Gemeinde dient München.

Der dritte Abschnitt schließlich präsentiert die gewonnenen empirischen Ergebnisse und demonstriert auf diese Weise die Leistungsfähigkeit der Theorie der habituellen Urbanität in Bezug auf die Urbanisierungsforschung. Die in der Studie gewonnenen Daten zeigen deutlich in die Richtung einer habituellen Urbanisierung der ausgewählten Untersuchungsgemeinden. Das Kapitel subsumiert die gewonnenen Ergebnisse unter vier Unterabschnitte, die jeweils für die Assoziationen mit der Stadt, der auftretenden Kontingenzen, dem vor Ort akkumuliertem sprachlichen und sozialen Kapital und der habituellen Urbanität nur geringe Differenzen zwischen den Probanden in München und denen in Bodolz und Tegermsee aufzeigen. Urbanität ist – vermittelt über die Kontingenzenbewältigung des Habitus – in den ausgewählten nicht-städtischen Räumen gegeben. Damit lässt sich am Ende der Untersuchung wieder eine These formulieren: Die These einer habituellen Urbanisierung der Bundesrepublik Deutschland.