

4

Soziale Nachhaltigkeit und die Transformation der Städte

Das 21. Jahrhundert könnte das Jahrhundert der Städte werden. Die Stadtbevölkerung dürfte sich von heute weltweit etwa 4 Milliarden bis 2050 auf 6,5 Milliarden Menschen vergrößern, etwa zwei Drittel der Menschheit werden dann voraussichtlich in Städten leben. Knapp 90 Prozent des Wachstums der Stadtbevölkerungen in diesem Zeitraum werden in Asien und Afrika erwartet.¹

Angesichts dieses gewaltigen sozialen Wandels in nur etwas mehr als einer Generation stellt sich die Frage nach dessen Richtung: Wird die Zukunftsstadt eine »grüne Stadt« und nachhaltige Utopie sein, eine Dystopie zwischen Megalopolis und Slum, oder wird es »die« Zukunftsstadt überhaupt nicht geben, sondern nur ein Potpourri von Stadtypen, je nach regionaler und nationaler Regulierungspotenz?

Im Folgenden wird diese Frage in drei Schritten diskutiert.² Zunächst wird das Konzept »Zukunftsstadt« mit einigen Überlegungen der Zukunftsforschung in Beziehung gesetzt. Im zweiten Schritt wird versucht, auf die deutsche und die europäische Stadt im globalen Kontext einen komplexen Fokus mit mehreren Ebenen zu richten. Im dritten Schritt soll das Denkprogramm Soziale Nachhaltigkeit auf das Konzept »Zukunftsstadt« angewandt werden. Das Ziel ist die Identifikation einiger Bedingungen, die die Stadt der Zukunft zugleich menschlich und naturverträglich gestalten können.

Zukunftsstadt

Was können wir über die Zukunft wissen? Was können uns verschiedene Prognosen und Voraussagen über künftige Situationen verraten? In diesem Zusammenhang sind einige epistemische Überlegungen zu den Möglichkeiten von Prognosen hilfreich. Philip E. Tetlock, ein ausgewiesener Empiriker auf dem Gebiet der Politischen Psychologie, berichtet in seinem Buch *Superforecasting* über ein Forschungsprojekt, das durch das Intelligence Advanced Research Projects Activity (IARPA), eine Organisation des Office of the Director of National Intelligence (deutsch: Büro des Direktors der nationalen Nachrichtendienste) der USA gefördert wurde. Geheimdienste sind auf Prognosen angewiesen. Doch Prognosen scheinen keineswegs verlässlich: »In meinem Experiment mit politischen Experten waren Prognosen über einen Zeitraum von fünf und mehr Jahren hinweg reines Glücksspiel.«³ Noch bemerkenswerter erschien Tetlock, dass Prognosen so gut wie nie im Nachhinein überprüft würden. Im Good Judgement Project der IARPA sollten in einem mittleren Vorhersagebereich (für die nähere Zukunft) Methoden zur korrekten Einschätzung von Wahrscheinlichkeiten entwickelt werden. Rekrutiert wurden knapp 2.800 Freiwillige (»Normalbürger«), von denen sich ein kleiner Teil (58) als »Superprognostiker« herausstellte. Sie zeichneten sich vor allem durch zwei Eigenschaften aus: Sie aktualisierten ihre Vorhersagen häufiger; und vor allem aktualisierten sie ihre Überzeugungen.⁴ Das Nachdenken über die »Zukunftsstadt« operiert in einem weiteren Vorhersagebereich, der Zeithorizont »2050« wurde bereits angesprochen. Dennoch dürften die beiden genannten Eigenschaften auch für diese Forschungsperspektive ertragreich sein. Ein Blick in die Zukunft sollte daher mit einem Blick auf vergangene Vorstellungen der Zukunft der Stadt einhergehen.

In Robert Zemeckis Film *Zurück in die Zukunft II* gelangen zwei Männer mit einer fliegenden Autozeitmaschine aus dem Jahr 1985 in das Jahr 2015. Sie sehen vieles, was uns heute vertraut ist, Videotelefone, intelligente Kleidung, Häuser, die mit ihren Bewohnern kommunizieren, Uhren,

die das Wetter voraussagen, Bezahlung per Fingerabdruck. Manches gibt es bis heute nicht, wie Fusionsreaktoren mitten in der Stadt oder eben auch fliegende Autos. Anderes dagegen sah man nicht voraus, weder den Aufstieg des Internet noch die damit einhergehende Vernetzung und Digitalisierung, die das damals neue Faxgerät schon wieder weitgehend überflüssig machte. Der Beitrag der Science-Fiction in Kunst, Literatur und Film für die Zukunft der Stadt ist zumindest inspirierend:

»Science-Fiction-AutorInnen nutzen die Stadt als Handlungsort, um einen gesellschaftlichen Entwurf zu erzählen, der meist als Kritik an die Gegenwart gerichtet ist. Dabei sind bestimmte Formen von Stadt besonders hilfreich. Eine von einer Mauer oder Kuppel umzogene Festungsstadt hilft, einen Konflikt zwischen Gemeinschaften vor den Toren und innerhalb der Stadt plastisch vor Augen zu führen. Die jeweilige Stadt wird für die Geschichte pointiert, radikalisiert, übertrieben dargestellt und in eine eindeutige Form gebracht. Die am häufigsten genannten Stadtformen sind extrem besiedelte, unabhängige Megastrukturen (...), die Kuppelstadt (...), die fliegende Stadt (...), die totale Stadt bzw. Sprawls, die zu einer Megastadt zusammenwachsen (...), die unterirdische Stadt (...) und die schwimmende Stadt (...). Die digital überwachte Stadt, oftmals von totalitären Strukturen und mysteriösen Computern, ist ein weiteres typologisches Muster.«⁵

Freilich, ernsthafte Projektionen der Zukunft, gar ein Beitrag zur Zukunftsforschung sind aus der Science-Fiction nur bedingt zu erhalten.

In der Zukunftsforschung dominierte lange Zeit eine technologische Fokussierung, wie Elke Seefried in ihrer ausgezeichneten zeitgeschichtlichen Arbeit *Zukünfte* zu Aufstieg und Krise der Zukunftsforschung zwischen 1945 und 1980 zeigen konnte.⁶ Die Planungswissenschaften – vor allem die Stadt- und Regionalplanung – nahmen seit den 1950er-Jahren einen enormen Aufschwung. Neben der Forstwirtschaft – aus der die Ökologie als Disziplin entstand oder zumindest Nachhaltigkeit als Konzept (der sächsische Kammer- und Bergrat Hans Carl von Carlowitz gilt als

ihr Begründer)⁷ – waren es die Planungswissenschaften und die Demografie, die weit vorausliegende Zeithorizonte zum Forschungsgegenstand machten. Freilich war in den beiden Letzteren Nachhaltigkeit lange Zeit kein Normativ.

Seit dem Ende des 19. Jahrhunderts wurden stadtreformerische Ideen formuliert, um auf die sozialen, räumlichen und ökologischen Auswirkungen zu reagieren, die insbesondere als Folge der Industrialisierung entstanden. Städtebauliche Leitbilder zum Umgang mit Bevölkerungswachstum, daraus resultierende Anforderungen an Verkehr und Logistik, städtische Ver- und Entsorgungsprozesse sowie Produktion und Handel suchten eine Antwort: So entstanden das »Gartenstadtkonzept« von Ebenezer Howard (1898), die in der »Charta von Athen« von Le Corbusier (1933) beschriebene funktionale Stadtplanung, die »Broadacre City« von Frank Lloyd Wright (1932), die »Stadtlandschaft« von Hans Scharoun (1946) oder die »Autogerechte Stadt« von Hans Bernhard Reichow (1959).

»Mit der Rückbesinnung auf die Qualitäten der funktional und sozialräumlich durchmischten, kompakten und gewachsenen europäischen Stadt wurde spätestens seit Ende der 1970er-Jahre ein Paradigmenwechsel in der europäischen Stadtentwicklung eingeleitet. Stadtplanung stand nicht mehr nur unter einem modernistisch-funktionalistischen Paradigma, sondern der behutsame Umbau der gebauten Stadt mit ihrem historischen Erbe mit entsprechenden sozialen und ökonomischen Transformationsprozessen rückte zunehmend in den Fokus und führte zu ersten Ansätzen einer integrierten Stadtentwicklungsplanung.«⁸

Während Städte im weltweiten Maßstab gewaltig wachsen – 50 Prozent des Baubestandes des Jahres 2050 entstehen noch –, lässt sich in Regionen wie Deutschland oder Österreich eine herausfordernde Gleichzeitigkeit von Wachstum und Schrumpfung beobachten. Auch das macht konzeptionelle Innovationen dringend, die beispielsweise mit dem Gedanken des »Genug«, des »Post-Growth« bzw. der »Suffizienz« verbunden sind. Die Initiative »Zukunftsstadt« des Bundesforschungsministeriums bietet eine

Plattform für diese Diskurse. Zugleich steht sie für die Ambivalenzen und Widersprüche des Diskurses. So heißt es in der Strategischen Forschungs- und Innovationsagenda (FINA) »Zukunftsstadt«:

»Die Zukunftsstadtinitiative ist ein *Wachstumsmotor* und damit auch ein Schlüssel für die Marktpositionierung der deutschen Wirtschaft in einer immer stärker globalisierten Ökonomie. Während in der Vergangenheit Versorgungssicherheit Haupttriebfeder für urbane Regionen war, *muss* die Stadt der Zukunft dies nun mit einer Agenda der Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz verbinden, um zum einen die Kosten, z. B. für die Infrastruktur, zu senken, aber auch gleichzeitig im Wettbewerb der Städte attraktiv zu bleiben. Die Verbindung mit der globalen Welt drückt sich – anders als in der Vergangenheit – weniger über die Magistralen physischer Mobilität als vielmehr durch die Vernetzung mit modernen Informations- und Kommunikationssystemen aus. Damit entstehen neue Verbindungen zwischen den städtischen Ökonomien. Es entstehen aber auch neue Räume der Kommunikation in den Städten, die neuartige Produzenten-Konsumenten-Beziehungen ermöglichen. Neue intelligente industrielle Fertigungsprozesse (Industrie 4.0) eröffnen neue Chancen für die Produktion in Ballungsräumen.«⁹

Man kann an solchen Überlegungen kritisch sehen, dass die Zukunft zunächst als eine Arena des Ökonomischen betrachtet wird, dessen Nebenfolgen kompensativ bearbeitet werden sollen: »Die Zukunftsstadt *sozialverträglich* gestalten.«¹⁰

Wäre aber eine Herangehensweise, eine Denkweise der Zukunftsstadt möglich, die *vom Menschen her, vom Sozialen her* kommt? Die systematisch nicht nur ökonomische und ökologische Nachhaltigkeit reflektiert, sondern Soziale Nachhaltigkeit? Zur Beantwortung dieser Fragen sollen im nächsten Schritt einige Befunde zur Stadtentwicklung im globalen Zusammenhang diskutiert werden.

Große Transformation und Urbanisierung

Im 2011 veröffentlichten und breit rezipierten Gutachten »Welt im Wandel« skizzierte der Wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU) einen »Gesellschaftsvertrag« für eine zweite »Große Transformation« der Weltgesellschaft.¹¹ Der vom Wirtschaftshistoriker Karl Polanyi geprägte Begriff der »Great Transformation« bezeichnet die tief greifenden Veränderungen der zunächst westlichen (und nördlichen) Gesellschaftsordnungen in Richtung Marktwirtschaft und Nationalstaat im 19. Jahrhundert und ihre weltweite Ausdehnung im 20. Jahrhundert. Umweltschäden und insbesondere die bedrohlichen Veränderungen des Weltklimas sollten, so der WBGU, im 21. Jahrhundert durch eine zweite Große Transformation in Richtung einer nachhaltigen Weltordnung gestoppt werden. Auf diesen Überlegungen baut das 2016 veröffentlichte WBGU-Gutachten »Der Umzug der Menschheit: Die transformative Kraft der Städte« auf:

»Von den Entscheidungen, die in Städten in den nächsten wenigen Jahren und Jahrzehnten getroffen werden, hängt der Fortgang der Großen Transformation wesentlich ab. Hier muss ein Paradigmenwechsel stattfinden: weg von inkrementellen Ansätzen, die im Wesentlichen von kurzfristigen Anforderungen getrieben sind, hin zu transformativen Änderungen mit strategischem, langfristigem Blick auf die natürlichen Lebensgrundlagen der Menschheit und die Schaffung von Urbanität, die menschliche Lebensqualität dauerhaft befördert.«¹²

Auch dieses Gutachten verdient eine breite Rezeption. Es ist für die hier vorgestellten Überlegungen nicht nur einschlägig, sondern zeichnet sich auch dadurch aus, dass es die zentrale Bedeutung kulturellen und institutionellen Wandels diskutiert. Und es schreckt nicht davor zurück, genau und programmatisch zu argumentieren; in einer Zeit, in der politische Diskurse – ob als technokratische oder populistische – zunehmend

abgekoppelt sind von einer Gegenwart, die von Spaltung, Extraktion der Naturgrundlagen, Gewalt und Intoleranz geprägt wirkt.

Für die Umbruchsituation des »Jahrhunderts der Städte« entwickelte der WBGU zunächst einen »normativen Kompass« mit drei Dimensionen:

- ◆ erstens die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen durch Beachtung planetarischer Leitplanken und Schutz der lokalen Umwelt;
- ◆ zweitens die Sicherstellung substanzieller, politischer und ökonomischer Teilhabe der Stadtbewohner und
- ◆ drittens die Sicherung der soziokulturellen wie räumlichen Diversität der Städte und ihrer Stadtgesellschaften und die Gestaltung einer Pluralität urbaner Transformationspfade: »Jede Stadt muss auf ›ihre eigene Art‹ den Weg in eine nachhaltige Zukunft suchen. Diese ›Eigenart‹ ist nicht nur von großer Bedeutung für die Herstellung urbaner Lebensqualität und Identität, sondern ist auch unverzichtbare Ressource im Sinne der Entfaltung jeweils stadtspezifischer Kreativitäts- und Innovationspotenziale.«¹³

Bemerkenswert ist die Einführung der kulturwissenschaftlich geprägten Kategorie der »Eigenart« der soziokulturellen und räumlichen Diversität in die Nachhaltigkeitsdiskussion. Der normative Fokus basiert damit auf drei Dimensionen von Nachhaltigkeit, die sich vom (seit der Klimakonferenz in Rio de Janeiro 1992) üblichen »Dreieck der Nachhaltigkeit« – ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeit¹⁴ – nicht unerheblich unterscheiden: Die Kategorie der »ökonomischen Nachhaltigkeit« wird auf Bürgerebene angesiedelt – als ökonomische Partizipation – und um politische Partizipation erweitert; die Kategorie der »sozialen Nachhaltigkeit« wird auf soziokulturelle und räumliche Diversität konzentriert oder begrenzt. Allein die Kategorie »ökologische Nachhaltigkeit« verbleibt im üblichen Diskursrahmen.

Mit diesem Kategorienwechsel des WBGU geht eine weitere kulturwissenschaftliche Pointe einher, die Soziologen durchaus befremdet (eine Disziplin, die dem WBGU-Gutachterkreis nicht angehört) und die analytische Treffsicherheit des Gutachtens schmälert: Während die Kategorisie-

rung von »Nachhaltigkeit« bislang – wenn auch meist implizit – sowohl die Akteurs- wie die Systemsicht einnahm, wird die Kategorie »Ökonomie« hier auf die Partizipation (der Stadtbewohner) konzentriert und um Politik erweitert, die Funktionsinteressen der Wirtschaft treten zurück bzw. finden kaum noch Beachtung. Genau das war aber das Problem relevanter Akteure des Wirtschafts- und Unternehmerlagers vor jener paradigmatischen Überlegung der Rio-Konferenz: Sie befürchteten eine Dominanz des Natur- bzw. Umweltschutzes gegen ökonomische Systemimperative.

Die Bewegungsjournalistin Naomi Klein hat diesen Konflikt auf den Nenner »Kapitalismus vs. Klima«¹⁵ gebracht. Doch nicht nur in kapitalistischen Marktgesellschaften wurden im weltweiten UN-Maßstab wirtschaftliche Interessen gegen Naturinteressen in Anschlag gebracht, auch sozialistische Planwirtschaften planten die Ausbeutung der Natur ein und wachen erst langsam, wie unterdessen die Volksrepublik China, aus dem Schlaf der Extraktion auf. Umgekehrt zeigt sich der Verlauf bei der dritten Kategorie »Eigenart«, die praktisch die Dimension der »sozialen Nachhaltigkeit« beerbt: Hier ist im WBGU-Normativ nur noch die Systemperspektive prägend, die Stadt bzw. die Stadtgesellschaft. Der Blick auf den Einzelnen, die Akteursperspektive fehlt, das Diversity-Programm der »Eigenart« von Subkulturen ist nicht deckungsgleich mit der Förderung der Eigenart von Individuen.

Diese kategorialen Entscheidungen bahnen den Weg dafür, bestimmte Fragestellungen an die Zukunft der Städte innerhalb des nationalen und internationalen Governance-Gefüges zu unterlassen. Vor allem fehlt der WBGU-Perspektive, wie praktisch der gesamten Nachhaltigkeitsdiskussion, bislang eine systematische Einbeziehung moderner Wohlfahrtsstaatlichkeit: als Normativ wie als Würdigung von Akteuren und geronnenen Institutionen – auch wenn zunehmend sozialpolitische Forderungen mit Klimaforderungen verknüpft werden, wie im Band *Ein Prozent ist genug*, dem neuesten *Bericht an den Club of Rome*.¹⁶ Genauer zu beschreiben, was unter Sozialer Nachhaltigkeit als Urbanisierungsprogramm verstanden werden kann, wird auch dabei helfen, diese enorme Herausforderung zu vertiefen. Doch zunächst sollen die Erträge der WBGU-Perspektive skizziert und gewürdigt werden.

Zu Beginn spielt eine aktuelle Problemstellung der Logistikbranche eine Rolle. Eine der großen Leistungen moderner Stadtorganisation ist die Lokalisierbarkeit der Stadtbewohner durch ein komplexes Kataster- und Meldewesen, Anbringpflichten für Hausnummern und Briefkästen, Zugänglichkeitsvorgaben, auch aus Brand- und Katastrophenschutzgründen, und Erfassungsregeln für Gesundheitsprävention, Bildungszugänge oder Sozialleistungsansprüche. Die Ausbreitung des Onlinehandels mit den damit einhergehenden Produktivitätsgewinnen im Dienstleistungsbereich jenseits der rein stofflichen Produktion im beginnenden 21. Jahrhundert ist ohne die Vermessung und Verwaltung der Stadt nicht denkbar. Unterdessen denkt die Logistikbranche über weitere, kulturell durchaus gewaltige Entwicklungen nach, von selbstfahrenden Paketbotenfahrzeugen bis hin zu Lieferdrohnen einerseits, von Paketannahme- und -ausgabautomaten (in Deutschland zunehmend in der Fläche verbreitet) bis hin zur Nutzung von Privatfahrzeugen als Paketannahmestellen andererseits. Die damit verbundene informationelle Durchdringung des städtischen Alltags – wo genau befindet sich welches Fahrzeug, welche Person? – wird die Stadtlandschaft der Zukunft womöglich prägen. Der selbstfahrende Paketbote und die hinter ihm stehenden Logistikinteressen werden im Idealfall für eine Absenkung von Bordsteinen sorgen, von der Kinderwagen, Rollstuhl- und Rollator-Fahrende profitieren. Im ungünstigen Fall werden die Interessen der logistischen Vermarktlichung der Stadtbürger für noch mehr Konformität und Standardisierung im Weichbild der Städte sorgen.

Eine ähnliche Spannung findet sich auf einem weiteren Gebiet der Stadtentwicklung, der Verdichtung im Siedlungsbau. Hier dominieren einerseits Interessen der Immobilienbranche und der Grundstückseigentümer, andererseits sprechen auch ökologische Gründe für Verdichtung: die Reduzierung von Wegzeiten und Mobilitätsnotwendigkeiten, die Vergrößerung der Stadtbevölkerung ohne zusätzlichen Flächenverbrauch. Forschungen zeigen, dass der Diskurs über verdichtetes Bauen bisher von einer »physikalischen Grundperspektivierung«, einer »Adler- und Feldherrenperspektive« geprägt ist.¹⁷ Fragen sozialer Gemeinschaftsentwicklung sowie ökologische Entwicklungsperspektiven treten in den Siedlungsbau-

diskursen meist zurück. Verdichtung und Entwicklung sind unterschiedliche »Denkbahnen, die sich untereinander schwer verbinden«¹⁸ lassen. Dabei hat die breite Landschaft von Stadtsoziologie, Städtebau, Stadtplanung und Wohnsoziologie zu Fragen sozialer Segregation und sozialer Mischung Wesentliches beizutragen. Untersuchungen zu »Gated Communities« (deutsch: umzäunte Gemeinschaften), zum Zusammenhang von Gesellschaftsformation und Städtebau, zur Siedlungsgeschichte, zu Fragen des sozialen Wohnungsbaus, Gentrifizierung, sozialer Quartiersentwicklung, zu Nachbarschaftskonzepten, neuen Wohnmodellen oder bezahlbarem Wohnraum berühren die Kernthemen Sozialer Nachhaltigkeit.¹⁹

Unter welchen Bedingungen operiert die Stadtentwicklung der Zukunft? Das WBGU-Gutachten sieht bei aller Diversität der globalen Urbanisierung drei wesentliche »Baumeisterinnen« als Triebkräfte am Werk: »Macht, Not und Zeit«, und kombiniert sie für die Analyse mit drei globalen Siedlungsmustern: reife, geplante und informelle Stadtstrukturen, wobei unter »reif« historisch gewachsene Stadtstrukturen, unter »geplant« in der Regel nach dem Top-down-Prinzip entstandene Reißbrettstädte und unter »informellen« Städten vor allem Slums verstanden werden.²⁰ Sozialtheoretisch lassen sich die drei Treiber dem jeweils dominanten bzw. relevanten ökonomisch-marktlichen System (»Not«), dem politisch-staatlichen System (»Macht«) und dem gemeinschaftlich-moralischen System (»Zeit«) zuordnen.²¹ Vor allem Letzteres wird im WBGU-Gutachten wie auch sonst zumeist unterschätzt. Gemeinschaft entsteht systemisch durch Kommunikation. Kommunikation braucht Zeit: »Der Faktor *Zeit* berücksichtigt, dass evolutionärer Wandel, Beschleunigung, Regressionen nach Zäsuren sowie die Ungleichzeitigkeit z. B. von Natur- und Kulturgeschichte starken Einfluss auf Stadtmuster besitzen.«²² Doch Zeit darf nicht nur physikalisch gesehen werden. Die genannten Faktoren unterliegen alle einer kommunikativen Organisation, auch evolutionärer Wandel ist die Folge kommunikativer Umdeutungen. Zu Recht wird über die »Städtegestaltung und Infrastrukturentwicklung innerhalb der planetarischen Leitplanken« hinaus gefragt, »wie die urbane Lebensqualität von Menschen verbessert werden kann. Es stellt sich also die Frage nach dem guten Leben von Menschen in der Welt-Städte-Gesellschaft des 21. Jahrhunderts.«²³ Hier

sieht der WBGU zwei große Herausforderungen und Chancen Sozialer Nachhaltigkeit: »Wenn Menschen ihre Lebensqualität vor allem in ihrem unmittelbaren Lebensraum herstellen, ist der Urbanisierungsschub bis 2050 eine große Chance, Städte menschengerecht zu gestalten. Es gibt aber auch ein großes Risiko, schwer korrigierbare Fehlentscheidungen zu treffen. Die Lebensqualität in der Welt-Städte-Gesellschaft wird also entscheidend davon abhängen, welche Entscheidungen zu Urbanisierungs-
politiken und -strategien weltweit getroffen werden.«

Die zweite Herausforderung wird entlang der Frage klar, »ob und wie Menschen angemessen an der Gestaltung der urbanen Entwicklung beteiligt werden können. Selbst die ambitioniertesten Energie- und Ressourceneffizienzprogramme sind aus der Perspektive einer am Menschen orientierten, nachhaltigen Stadtentwicklung (...) kein Ersatz für die Beteiligungschancen von Menschen zur Gestaltung ihres unmittelbaren Lebensumfeldes.«²⁴ Grundlage einer Transformation zu Nachhaltigkeit ist daher eine

»erweiterte Definition von Lebensqualität und Wohlstand, die über materiell-ökonomische ›objektive‹ Faktoren hinaus auch ›subjektive‹ Faktoren wie z. B. Selbstwirksamkeit, Identität, Solidarität, Zugehörigkeitsgefühle, Vertrauen und soziale Netzwerke einbezieht, die zugleich das soziale Kapital einer Gesellschaft ausmachen, der Kitt, der Gesellschaften zusammenhält: Je höher das soziale Kapital und die soziale Kohäsion in einem Land (oder auch in einer Stadt) ausgeprägt sind und je geringer soziale Ungleichheiten ausfallen, desto höher ist die durchschnittliche Lebenszufriedenheit und desto weniger Gewalt und Kriminalität, Krankheiten, Angst und soziales Misstrauen und demzufolge Risiken für die gesellschaftliche Stabilität finden sich.«²⁵

Das WBGU-Gutachten vertieft diese grundsätzlichen Überlegungen in verschiedene Richtungen. Bemerkenswert erscheinen die Fallstudien zu exemplarischen Stadtentwicklungen (Mumbai, Kairo, Guangzhou, Ruhrgebiet, Kopenhagen, Kigali, Novi Beograd, São Paulo). Sie belegen vor

allem drei zentrale Elemente eines Gesellschaftsvertrages für die urbane Transformation: zum einen eine Verantwortungsarchitektur, die den für die Zukunft notwendigen polyzentrischen Ansätzen urbaner Entwicklung – eine Überwindung klarer Trennungen zwischen Stadt und Land, Zentrum und Peripherie (statt konventioneller Stadtflucht) – die erforderlichen Steuerungsinstrumente (Governance) an die Hand gibt: von der konstitutionellen Anerkennung der Städte bis zur Sicherung von Finanzen und institutionellen wie personellen Kapazitäten. Das zweite Element dieses Gesellschaftsvertrages ist die Identifikation und Aufmerksamkeit für transformative Handlungsfelder, von Dekarbonisierung und Klimaschutz über Mobilität, Bekämpfung von Armut und Ungleichheit, guter Stadtgestaltung bis hin zu Flächennutzung, Stoffströmen und Gesundheit. Drittens verweist der WBGU schließlich nochmals auf seinen »normativen Kompass« (Erhaltung natürlicher Lebensgrundlagen, Teilhabe, Eigenartförderung).

Das WBGU-Gutachten bietet aufgrund seiner Fülle und wissenschaftlichen Perspektivierung ein Panoptikum der Zukunftsstadt, das sich nicht mit programmatischem Wunschdenken zufriedengibt, sondern Nachhaltigkeit systematisch als Transformationsziel begründet. Gerade die Einbettung klassischer Nachhaltigkeitsziele in eine soziale und kulturelle Agenda kann deutlich machen, dass die Zukunft der Städte nur als koproductiver Suchprozess aller Beteiligten (Stakeholder) in Richtung menschen- und zugleich naturgerechter Lösungen gelingt. Die Zukunftsstadt soll also nicht »sozialverträglich« sein, sie ist selbst vor allem ein sozialer Prozess. Einfach ist dieser nicht, denn die Neigung von Personen wie von Institutionen geht dahin, Probleme, Widersprüche und Spannungen nicht innerhalb der Handlungsorientierungen zu lösen – als Ambivalenzkonflikt –, sondern zu externalisieren.

Der Soziologe Stephan Lessenich sieht die kapitalistisch-industrielle Gesellschaft der Gegenwart geradezu als »Externalisierungsgesellschaft«:

»Die gesamte sozioökonomische Entwicklungsstrategie der europäisch-nordamerikanischen Industriegesellschaft beruht – und beruhte von Anfang an – auf dem Prinzip der Entwicklung zu Las-

ten anderer. Externalisierung heißt in diesem Sinne: Ausbeutung fremder Ressourcen, Abwälzung von Kosten auf Außenstehende, Aneignung der Gewinne im Innern, Beförderung des eigenen Aufstiegs bei Hinderung (bis zur Verhinderung des Fortschreitens anderer) (...) Externalisierung bezeichnet jene Logik, nach der das kapitalistische Weltsystem funktioniert. Aber sie wird getragen von real existierenden sozialen Akteuren. Und ihre Träger sind nicht allein Großkonzerne und Staatslenker, nicht nur wirtschaftliche Eliten und die politisch Mächtigen. Sie wird getragen auch von dem stillen Einvernehmen und der aktiven Beteiligung großer gesellschaftlicher Mehrheiten. Wir leben gut, weil andere schlechter leben.«²⁶

Das Prinzip der Externalisierung wird damit als Gegenprinzip von Nachhaltigkeit erkennbar, daher der Titel seines Buches *Neben uns die Sintflut*. Lessenich verwendet von 201 Textseiten nur eine halbe Seite auf »einige Basiselemente einer radikalen institutionellen Reform der Externalisierungsgesellschaft« wie einen »globalen Sozialvertrag zur Verzögerung des Klimawandels« und alles mit dem Ziel einer konsequenten »Politik der doppelten Umverteilung«: »im nationalgesellschaftlichen wie im weltgesellschaftlichen Maßstab, von oben nach unten und von ›innen‹ nach ›außen‹«. Zweifellos ist das eine »Mammutaufgabe«, die ohne eine »Instandbesetzung der politischen Institutionen« nicht zu schultern sei. Doch in solchen Sätzen scheint schon die Akzeptanz eines Scheiterns des Mammutprojektes angelegt. Denn wie sollte, muss man fragen, jene »Instandbesetzung«, faktisch eine aggressive Übernahme der Verantwortungspositionen, gelingen, wenn die Menschen, außer die jeweiligen Autoren, so sehr in die Logik der Externalisierung verstrickt sind? Erinnert die Lessenich-Lösung nicht an den Elan von Revolutionären, die nach dem Erfolg der Revolution in die Kleider der Abgesetzten schlüpfen und allenfalls noch die revolutionären Worte, aber keine revolutionären Taten mehr kannten?

Das WBGU-Gutachten markiert gründlich einen alternativen Pfad der Internalisierung, der Bearbeitung von Problemen innerhalb der künfti-

gen Entwicklung von Städten. Ganz neu ist das nicht. Wie wurden solche Internalisierungsprozesse historisch gestaltet? Erkenntnisse dazu sind wichtig, um zu sehen, warum ein Programm Sozialer Nachhaltigkeit keine Utopie bleiben muss. Auf dem Weg in eine *Internalisierungsgesellschaft* müssen vor allem die demokratischen Kerneinrichtungen moderner Staatlichkeit neu aufgestellt werden: einerseits die Verfahren der Demokratie, andererseits die Architektur des Wohlfahrtsstaates. In dieser Studie wird vor allem auf Letztere geblickt, weil sie bislang im Nachhaltigkeitsdiskurs am meisten vernachlässigt wurde. Aber auch die demokratischen Verfahren dürfen nicht unterschätzt werden, gerade in einer historischen Phase, in der Vereinfacher und Diskurssaboteure Konjunktur haben, also Populisten jeder Couleur. Eine Referendumsdemokratie mit starkem parlamentarischen Kern, nach den Vorbildern Schweiz und Kalifornien, erscheint aus vielen Gründen als das robusteste Verfahrensmodell, um über Gattungsfragen zu entscheiden.

4.3

Soziale Nachhaltigkeit als wohlfahrtsstaatliches Urbanisierungsprogramm

Was braucht der Mensch für ein gutes Leben?

Sollte die Beobachtung zutreffen, dass »Externalisierung« ein logisches Grundprinzip des praktisch weltweit verallgemeinerten kapitalistischen Marktmodells ist, dann müsste ein ernsthafter Diskurs über eine zweite Große Transformation in Richtung Nachhaltigkeit auch dem Kapitalismus die Systemfrage stellen. Nachhaltigkeit als »Postwachstum« (oder »Degrowth«) wäre damit nur als »Postkapitalismus« zu haben. Solche Diskurse existieren innerhalb der globalisierungskritischen Linken in der Tat.²⁷ Doch während auf der Ebene kleiner Gemeinschaftssiedlungen auch historisch ein robuster Bestand postkapitalistischer, sozialistischer und eben nicht nur utopischer, sondern topischer²⁸ Modelle existiert (das solideste, freilich über lange Zeit nicht unbedingt ökologisch ausgerichtete ist der Kibbuz in Israel), finden sich auf der Ebene der Urbanisierung – und noch weniger auf der Ebene der Nationalstaaten – keine Modelle,