

## Urbanität im Kapitalismus und Alternativen

# Welche Urbanität wollen wir? Für welches „Recht auf Stadt“ sollten wir kämpfen?

Von Jakob Schäfer | 10. Mai 2019

Unter dem Schlagwort „Recht auf Stadt“ werden sehr verschiedene, teilweise sogar entgegengesetzte politische Konzepte vertreten. Im Folgenden wird zur Diskussion gestellt, wie Urbanität im fortschrittlichen Sinne zu verstehen ist und welche Ziele und Losungen eine entsprechende Bewegung nach Ansicht des Autors vertreten sollte.

Am späten Nachmittag kamen die Rocker, die Theatergruppe und die Skateboarder wieder auf dem Majakowski-Platz zusammen und wieder kam es zu heftigen Streitgesprächen. Eine Sprechanlage wurde herbeigebracht und dann kamen (abwechselnd aus den drei verschiedenen Gruppen) alle zu Wort, die was sagen wollten. Inzwischen hatten sich um die Gruppen große Trauben gebildet, die immer mal wieder auch Applaus spendeten. Eine Skateboarderin warf den Rockern (fast nur Männer) Chauvinismus vor. Nach mehr als einer Stunde verständigte man sich darauf, dass der Streit um die Nutzung des Platzes an Nachmittagen und Abenden (am Vormittag ist er diversen Schulprogrammen vorbehalten) vom Nachbarschaftsrat des Viertels zu entscheiden ist.

Doch dann sprang Veronica ans Mikrofon: „Damit können wir nicht zufrieden sein. Eine Aufteilung nach Wochentagen reicht uns nicht. Wir wollen jeden Tag, an dem das Wetter das zulässt, einen solch großen Platz zur Verfügung haben, und bei uns gibt es nur diesen Platz hier. Deswegen beantrage ich, dass wir uns nicht mit einem Beschluss des Rates des Dichterviertels zufriedengeben, sondern vom Rat der Stadt die Bereitstellung weiterer Plätze fordern. Falls er dem nicht folgt, bestehen wir auf einer Abstimmung aller Bewohner\*innen.“

Tosender Applaus und schon zwei Wochen später stimmte der Rat der Stadt für ein neues Gesamtkonzept der Stadt: *Die Plätze zu unserer Wohnstube machen.*

Inzwischen, zwei Jahre später, gibt es nicht nur mehr Plätze für die Musiker, die Sportler und die Theatergruppen, sondern an jeder zweiten Kreuzung gibt es Plätze der Begegnung: Straßencafés, Spielplätze unterschiedlichster Art, umgeben von renaturierten Flächen (zum Teil sind es schon kleine Parks). Es fahren ja nur noch ganz wenige Autos in der Stadt (im Prinzip nur die Notdienste).

Im letzten Jahr gab es eine große Auseinandersetzung um die Frage der Nahversorgung (v. a. für Lebensmittel und in Sachen Gesundheitsstationen). Im Rat der Stadt und unter breiter Beteiligung aller, die sich dafür interessierten, wurden vier verschiedene Gesamtkonzepte ausgearbeitet, die dann der Bevölkerung zur Abstimmung vorgelegt wurden. Variante B siegte,

nämlich die (leider immer noch begrenzten) Mittel des Ausbaufonds im Verhältnis 50:30:20 aufzuteilen, also die Hälfte für die bessere Nahversorgung mit Lebensmitteln, Kleidung usw., 30 Prozent für den Ausbau der Polikliniken und 20 Prozent für den Ausbau des Trambahn-Netzes.

An den Fahrradwegen ist kaum noch was zu verbessern, seit die Privatautos aus der Stadt verbannt sind. Nächsten Monat wird es um die Entscheidung für ein weiteres Großprojekt gehen: Urban Gardening oder Ausbau und bessere Isolierung der Wohnungen. Auch hier wird das Rätekonzept sich wieder mal bewähren müssen.

## Welche Urbanität

Die Stadt, von der hier die Rede ist, gibt es leider noch nicht, denn sie setzt eine völlige Umkehr der Machtverhältnisse voraus. Wenn die Menschen ihre Geschicke und die Art ihres Zusammenlebens bestimmen, kann es keine Kapitalmacht mehr geben. Beides ist miteinander unvereinbar. Die in dem obigen – fiktiven! – Bericht angedeutete Rätedemokratie ist nicht als enges Modell zu verstehen, aber es soll andeuten, auf welche Weise wirkliche Demokratie funktionieren könnte<sup>[1]</sup>. Ohne diese ist eine Urbanität im Interesse der Menschen nicht umsetzbar.

Unter Urbanität werden sehr unterschiedliche Dinge verstanden. Nicht nur bei Architekten, Stadtplanern und Kommunalverwaltungen geht es dabei vorrangig (bei einigen sogar ausschließlich) um eine ästhetische Auffassung der Stadt, letztlich also darum, wie kann die Stadt für Touristen und für eine bestimmte, zahlungskräftige Schicht ihrer Bewohner\*innen attraktiv gemacht werden, nicht selten im Wettbewerb mit anderen Städten (siehe die diversen Konzepte der sog. „Neuen Urbanität“). Andere stellen die städtische Dichte in den Mittelpunkt und meinen, damit eine attraktive und lebendige Stadt konzipieren zu können. Die Nachverdichtung (speziell in der Form der Blockrandbebauung, also einem nach außen geschlossenen, rechteckigen Häuserblock mit gemeinsamem Innenbereich) soll dann kleine Inseln des Glücks vorspiegeln.

Zur Kritik der systemkonformen Urbanitätskonzepte verweise ich auf die Ausführungen des brasilianischen Humangeographen Marcelo Lopes de Souza, der in der Popularität des Rechts auf Stadt eine Trivialisierung und Korrumpierung des ursprünglichen Ansatzes sieht. Seiner (anarchistisch motivierten) Kritik an David Harvey kann ich in keiner Weise zustimmen, aber seine Kritik an den bürgerlichen „Recht auf Stadt“-Konzepten trifft sehr wohl den Punkt: „Von Brasiliens Städteministerium bis zum Hamburger «Recht auf Stadt-Netzwerk», von kleinen NGOs bis zur UN Habitat finden wir viele Leute, die den Begriff Recht auf Stadt als einen Überbegriff verwenden. [...] Konkret bedeutet dies, dass 1.) der Neoliberalismus abgelehnt wird, nicht aber der Kapitalismus (implizit läuft das darauf hinaus, dass der Neoliberalismus bestenfalls durch eine Art linken Keynesianismus ersetzt werden soll, der wiederum seinerseits durch alternative, solidaritätsorientierte (kleine) Wirtschaftskreisläufe ersetzt werden kann [...] 4), dass eine «partizipative Demokratie» durchgesetzt werden soll, was üblicherweise

Folgendes bedeutet: Die repräsentative Demokratie soll durch Beteiligung ergänzt und «korrigiert» werden (also werden repräsentative Demokratie und ihre zentralen Standbeine wie Staatsapparat, „freies Mandat“ usw. nicht infrage gestellt.)“ [eigene Übersetzung aus dem Englischen].<sup>[2]</sup> In all diesen systemimmanenten Konzepten ist kein Raum für eine radikal andere Wohnungs- oder Verkehrspolitik und schon gar nicht für die wesentlichen Momente einer lebenswerten Urbanität:

Eine gesellschaftliche Stadt, ein urbanes Gemeinwesen, baut sowohl auf die freie Entfaltung der Persönlichkeit (und damit der „menschlichen Kraftentwicklung, die sich als Selbstzweck gilt“; siehe Marx, Das Kapital, MEW 25: 828) wie auf das fruchtbare Miteinander aller. Demzufolge zählen hier nicht wirtschaftliche Kennzahlen (oder etwa der Profit der Kapitaleigner), sondern solche Werte wie: Toleranz, Interkulturalität, Diversität, Inklusion usw. Dies ist nur in einem städtischen Gemeinwesen praktikierbar, in der die Menschen tatsächlich über die Art ihres Zusammenlebens entscheiden können, angefangen von den unterschiedlichsten Baumaßnahmen (nicht nur im Wohnungsbereich), über den Verkehrssektor, die Infrastruktur der Städte samt der Entscheidung, wo welche Arbeitsplätze einzurichten sind, die kulturellen Einrichtungen bis hin zur Gestaltung der Plätze der Begegnung.

Hier – im öffentlichen Raum – muss sich das Recht auf Zentralität manifestieren können. Also nicht nur, um mit einander zu „disputieren“, sondern vor allem, um gemeinsam zu *leben*, gemeinsam Kunst zu entwickeln, zu feiern, sich in jeder nur denkbaren Form auszutauschen, sich ungeplant zu begegnen, sich kennenzulernen usw. Respektierte Differenz und Zentralität ergänzen sich in der Stadt der anzustrebenden Urbanität, einer Stadt also, in der nicht mehr der Tauschwert bestimmt, was gebaut oder veranstaltet wird, sondern einzig und allein der Gebrauchswert für die Menschen dieser Stadt (weniger für die Tourist\*innen, auch wenn diese nicht zwangsläufig zu verbannen sind).

### **Zur Bewertung der Diskussion zu „Recht auf Stadt“**

Nach dieser Skizzierung eines positiv und umfassend zu definierenden *Rechts auf Stadt* wollen wir kurz auf den vielzitierten Henri Lefebvre (1901 - 1991) eingehen, der diesen Begriff mit seinem Essay von 1968 überhaupt erst prägte<sup>[3]</sup>. Er plädierte für eine Verschiebung des Augenmerks auf die Probleme der lebensunwert oder „unwirtlich“ (Mitscherlich 1965) gewordenen Städte. Wie aus verschiedenen Ausführungen Lefebvres hervorgeht, hat er (langjähriges Mitglied der KPF, bis er wegen Unbotmäßigkeit ausgeschlossen wurde) seinen marxistischen Ansatz nicht aufgegeben. Weder leugnet er die unverzichtbare Rolle der Arbeiterklasse bei einer fundamentalen Umwälzung der gesellschaftlichen Verhältnisse, noch meint er, dass das „Recht auf Stadt“ unter kapitalistischen Bedingungen verwirklicht werden kann.

Vor allem aber sein o. g. Essay weist einige gravierende Mängel auf, die es seinen Epigonen erleichterten, sich zwar auf ihn zu beziehen, gleichzeitig aber die notwendige gesamtgesellschaftliche Umwälzungsperspektive auszublenden oder deren Bedeutung

kleinzureden. Fast alle seiner „Schüler\*innen“ haben schon lange jeglichen marxistischen Anspruch aufgegeben, wenn sie ihn denn je hatten. So werden in vielen ihrer Ausführungen die Stellschrauben, mit denen sie das „Recht auf Stadt“ durchzusetzen empfehlen, in der Realität zu wirkungslosen Maßnahmen mit kaum mehr als kosmetischen Auswirkungen. Oder aber ihre Konzepte sind völlig utopisch, weil damit das Recht auf Stadt an den realen Machtverhältnissen vorbei (also *ohne* Umwälzung der Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung) durchgesetzt werden soll. Ich nehme ausdrücklich David Harvey von dieser Kritik aus.

Worin liegen die Schwächen in Lefebvres Ausführungen, die zu diesen verkürzten Sichtweisen seiner Epigonen führen?

A.) Lefebvre beschreibt recht treffend, was an den Städten so unwirtlich geworden ist und was an Urbanem verloren gegangen ist. „Die Nachbarschaft verblasst, das Stadtviertel zerbröckelt“ (Lefebvre 2016: 119). „Das Problem der Stadt reicht aber über das des Wohnraums hinaus.“ (S. 123). Lefebvre erklärt aber (im Gegensatz zu Harvey) die Veränderungen der Städte nicht aus den strukturellen *Erfordernissen* der Kapitalentwicklung und der ständigen Suche nach Einsparmöglichkeiten bei der Kapitalverwertung wie auch nach neuen Anlagefeldern. Die Entstehung der Trabantenstädte (banlieues) ist aber gerade nicht einer Entwicklung geschuldet, die sich parallel zur Kapitalentwicklung vollzieht, sondern sie erfüllt zu jeder Zeit bestimmte Bedürfnisse der Kapitalverwertung. So sind z. B. in den zerstörten Städten Nachkriegsdeutschlands mit wenig Aufwand viele Wohnviertel entstanden (also nicht nur in den Vororten), die der Unterkunft der Ware Arbeitskraft (und somit ihrer ungestörten und reibungslosen Verwertbarkeit) dienen. Urbanes spielte also nicht deswegen keine Rolle, weil man dieses hätte bewusst zerstören wollen, sondern weil ein Wiederaufbau oder gar eine Weiterentwicklung des Urbanen einfach nicht rentabel war. Das Gegenbeispiel etwa ist Warschau, wo die im Krieg völlig zerstörte Altstadt wiederaufgebaut wurde.

Es gilt also die Verhältnisse zurechtzurücken: In Ländern wie Frankreich oder Deutschland hat das im Immobiliensektor investierte Kapital in den Nachkriegsjahrzehnten zwar keine unbedeutende Rolle gespielt, aber es war nicht der treibende Faktor für die wirtschaftliche wie auch die infrastrukturelle Entwicklung. Bis in die 1970 Jahre erwirtschaftete das im Baugewerbe investierte Kapital im Schnitt drei bis vier Prozent der Bruttowertschöpfung. Nimmt man die anderen Sektoren der Immobilienwirtschaft hinzu, dann blieb dies immer noch sehr *deutlich* unter 10 %.

Wenn Betriebe ihren Standort verlagern, dann hing dies und hängt dies gerade nicht mit der Wohnungslage zusammen, sondern hängt vor allem an zwei Faktoren, nämlich zum einen an der Höhe der Gewerbesteuer (zum geringeren Teil auch an der Grundsteuer) der jeweiligen Kommunen, die sich darin unterbieten, und zum anderen an der Verkehrsinfrastruktur. Diese Entwicklung führt seit Jahrzehnten zu der Verlängerung der Wege zum Arbeitsplatz in praktisch allen Ländern, was in Frankreich mit der Erhöhung der Spritpreise schließlich zum Auslöser der Gelbwesten-Proteste wurde.[4]

Mit anderen Worten: Das Urbane wurde durch die allgemeine Kapitalentwicklung gewaltig ramponiert oder auch weitgehend zerstört, und zwar gerade nicht aufgrund der Kurzsichtigkeit

von Städteplanern oder unwilliger oder unfähiger Kommunalverwaltungen. Der Staat (in dem Fall bestehend aus Bund und Ländern, allerdings auch im Verbund mit den in Konkurrenz zueinander stehenden Stadtverwaltungen) bediente die Kapitalinteressen vor allem im produzierenden Gewerbe, seit den 1980er Jahren auch in nennenswertem Umfang das Kapital im Dienstleistungssektor.

Nun hat mit den gestiegenen Schwierigkeiten der Bourgeoisie, ihr jeweiliges Kapital in Bereichen mit hohen Profiterwartungen zu investieren (die allgemeine Profitrate ist vor allem in den 1970er Jahren – stellenweise auch noch danach – gesunken), eine hektische Phase der Suche nach neuen Anlagemöglichkeiten begonnen. Mit der Liberalisierung der Finanzmärkte strömte viel Kapital in den Banken- und Versicherungssektor (Schaffung neuer Produkte wie die Versicherungen auf ausgefallene Kredite, CDS, oder andere Finanzderivate).

Anderes Kapital fließt seit ca. 30 Jahren in den Immobiliensektor, inzwischen mit deutlich steigender Tendenz. So erzielte der Immobiliensektor (also nicht nur Bau) im Jahr 2000 eine Bruttowertschöpfung von knapp 210 Mrd. €, 2017 waren es schon 320 Mrd. €. Die großen Immobilienkonzerne setzen dabei auf die Konzentration ihrer Macht, um Mieterhöhungen durchzusetzen. Parallel dazu werden in vielen Städten Gentrifizierungen<sup>[5]</sup> vorangetrieben. Letzteres ist natürlich mitnichten die Wiederherstellung des Urbanen, sondern zielt einzig und allein mittels Modernisierung der jeweiligen Wohnung darauf ab, beträchtliche Mieterhöhungen durchzusetzen.

Das Urbane ist zu diesem Zeitpunkt schon längst „zerstückelt“ (Lefebvre). Aber die Frage des verfügbaren und auch bezahlbaren Wohnraums gewinnt unter den Bedingungen des Neoliberalismus eine ganz andere Bedeutung.

**B.)** Die zweite und letztlich entscheidende Hauptschwäche in Lefebvres 1968 erschienenem Essay, der jetzt so hoch im Kurs ist (und auf das sich so manche im Grunde zu Unrecht berufen, weil sie eine andere, viel begrenztere Perspektive verfolgen), liegt in seiner schwammigen, unklaren Andeutung der Strategie, mit der die hier herrschenden Verhältnisse umzustößen und durch eine andere Gesellschaftsordnung zu ersetzen sind. Im Grunde benennt er gar keine Strategie, sondern gibt nur Ziele an, erweckt dabei aber (wenn auch ungewollt) den Eindruck, als ließe sich die Stadt ohne Änderung der Gesellschaftsstruktur grundlegend ändern.

Um es klar zu sagen: Nicht die Änderung der Stadtstruktur wird die Verhältnisse über den Haufen werfen können, sondern die Aufhebung des Kapitalverhältnisses wird die Schaffung einer neuen Urbanität ermöglichen. Und das geht nun mal nicht ohne eine vorherige Änderung der Kräfteverhältnisse in der Gesellschaft, genauer: im Klassenkampf. Mit anderen Worten: Letztlich wird kein Weg an der Enteignung des Kapitals vorbeigehen. Dies ist eine nationale (letztendlich auch internationale) strategische Herausforderung und ist nicht kommunal oder regional zu bewältigen. Das haben z. B. gerade die Menschen schmerzhaft zu spüren bekommen, die im brasilianischen Bundesstaat Rio Grande do Sul und vor allem in Porto Alegre mit ihrem partizipativen Haushalt meinten, ein Stück Sozialismus realisiert zu haben, den es dann nur noch landesweit auszubauen gelte. Noch in der PT-Regierungszeit wurde dieser positive, die Menschen sehr breit beteiligende Prozess erheblich zurückgedrängt, sodass Temer

dem nur noch den Todesstoß versetzen musste (auf Bolsonaro mussten die Herrschenden gar nicht mehr warten).[6]

Immerhin, aber leider eher beiläufig, schreibt Lefebvre: „Das erfordert neben der wirtschaftlichen Revolution (auf die gesellschaftlichen Bedürfnisse orientierte Planung) und der politischen Revolution (demokratische Kontrolle des Staatsapparats, verallgemeinerte Selbstverwaltung) eine permanente Kulturrevolution.“ (S. 199) Das bleibt so kurz, wie es zu allgemein ist und allein die Formulierung „...neben [Hervorh. J. S.] der wirtschaftlichen Revolution...“ vermittelt gerade nicht, dass es um die Eroberung der politischen Macht durch die Klasse der Ausgebeuteten geht, auch wenn Lefebvre für sich selbst daran festgehalten hat.

An anderer Stelle schreibt Lefebvre: „Das Recht auf Arbeit, auf Wissen, auf Bildung, auf Gesundheit, auf Wohnen, auf Freizeit, auf Leben – sie würden die Realität ändern, wenn sie zur gesellschaftlichen Praxis würden. Zu den sich herausbildenden Rechten gehört das *Recht auf Stadt* (nicht auf die alte Stadt, sondern auf das städtische Leben, die erneuerte Zentralität, auf Orte der Begegnung und des (Aus)tauschs, auf Lebensrhythmen und Tagesabläufe, die den vollen und vollständigen *Gebrauch* dieser Augenblicke und Orte erlauben, etc.).“ (S. 196 f.) Und weiter hinten schreibt er: „Es [das Proletariat] ist befähigt, einen neuen Humanismus hervorzubringen, der sich vom alten, zu Ende gehenden liberalen Humanismus unterscheidet: den des *Städters*, durch und für den die Stadt und sein eigenes Leben in der Stadt Werk, *Aneignung*, Gebrauchswert (und nicht Tauschwert) werden, der sich dafür aller Mittel der Wissenschaft der Kunst, der Technik, der Beherrschung der materiellen Natur bedient.“ (S. 198). Doch wie das Proletariat dazu kommt, dies umzusetzen, führt Lefebvre nicht aus. Er lässt damit offen, ob es als Vorbedingung für die Umsetzung dieser Maßnahmen zu einer Eroberung der ökonomischen und politischen Macht durch die Arbeiter\*innenklasse kommen muss.

Inwieweit dies dem damals existierenden Einfluss der Situationisten oder einfach „nur“ einer intellektuellen Bequemlichkeit geschuldet ist, kann dahingestellt bleiben. In jedem Fall sorgt diese Art der Darstellung nicht gerade für Klarheit und lässt Missinterpretationen viel Raum.

Es reicht auch nicht, darauf zu verweisen, dass es außerhalb des „Problems Stadt“ noch die Produktionssphäre gibt und dass es neben der städtischen Entscheidungsebene noch eine „ferne“ (Lefebvre meint damit die staatliche) Ebene gibt. Dies bagatellisiert geradezu die Bedeutung der Staatsmacht und kommt nicht nur den damaligen Situationisten entgegen, sondern heute auch allen, die den Abschied vom Proletariat und von der Beschäftigung mit der Machtfrage vollzogen haben. Lefebvre stellt diese Ebenen nonchalant (und ohne Andeutung, wie sie voneinander abhängen) nebeneinander, ohne ihren inneren Zusammenhang deutlich zu machen.

Wer die Kapitalverwertungsinteressen nicht in den Mittelpunkt seiner Analyse stellt, bleibt zwangsläufig beim Beschreiben einer abstrakten Urbanität stehen, losgelöst von konkreten historischen Prozessen und Klasseninteressen. Diese Interessen sind aber entscheidend dafür, dass Betriebe ausgegliedert werden und wenn möglich auf das flache Land ziehen (geringere Gewerbesteuern), dass in der Stadt die Bodenpreise mehr steigen als auf dem flachen Land (wegen der Grundrente), dass die Profiteure der Autogesellschaft kein Interesse am Ausbau des

ÖPNV haben usw. Es liegt gerade nicht daran, dass man die Proleten aus der Stadt „draußen haben will“ (es sei denn, sie stehen der vor einigen Jahren eingesetzten Gentrifizierung in diesem oder jenem Stadtteil im Weg). Einzig die jeweiligen Kapitalverwertungsinteressen sind entscheidend. Die Grundrente in der Stadt steigt dann, wenn nur dort die Infrastruktur vorhanden ist, auf die die Menschen sowie die Büros und andere Betriebe angewiesen sind.

An die Analyse von Ursachen macht sich aber Lefebvre kaum heran: „Auf theoretischer Ebene trennt, unterteilt das analytische Denken. Es scheitert, wenn es eine Synthese bilden will. Sozial, politisch zielen die (unbewussten oder bewussten) Klassenstrategien auf Absonderung.“ (S. 139). Damit unterstellt er, dass analytisches Denken nur absondert, aber nicht gleichzeitig auch die unersetzliche Grundlage dafür ist, mit der anschließenden Synthese auch Visionen des Neuen zu entwerfen. Marx hat das doch etwas anders gehandhabt.

Lefebvre macht auch nicht deutlich (und das ist gravierend für das Gesamtverständnis), dass die Herstellung einer positiven Urbanität, die diesen Namen verdient, in letzter Konsequenz nicht ohne die Überwindung der Warenwirtschaft möglich ist. Harvey drückt es so aus: „Das gesamte kapitalistische System der permanenten Akkumulation muss mitsamt der es begleitenden Strukturen der ausbeuterischen Klassen- und Staatsmacht umgestürzt werden. Das Recht auf Stadt zu beanspruchen ist eine Zwischenstation auf dem Weg zu diesem Ziel. Es kann niemals das Ziel an sich sein, auch wenn es zunehmend als einer der verheißungsvollsten Wege dorthin erscheint.“<sup>[7]</sup> Wir können das auch so ausdrücken:

a.) Ohne die Lösung der *Machtfrage* und die Durchsetzung einer radikal anderen (nämlich insgesamt nur auf Gebrauchswerte ausgerichteten) Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung ist keine humane Stadt herstellbar.

b.) Folglich sind auch die Probleme der Stadt nicht auf der städtischen (lokalen) Ebene lösbar. Das gilt nicht nur für die Kapitalverwertung ganz allgemein, sondern fängt schon bei der Frage des ÖPNV an, oder bei der entschädigungslosen Enteignung der Wohnungskonzerne usw.

Wenn Lefebvre z. B. die von ihm positiv beschriebene (anzustrebende) Urbanität umreißt, dann hebt er hervor, dass sie nur „mit der Arbeiterklasse“ denkbar ist. Sie solle Teil dieser neuen Stadt sein, also Teil der Differenz in der gemischten, neuen Urbanität. Die sozialistische (die marxistische) Vision geht aber davon aus, dass es bei der Durchsetzung einer bedürfnisorientierten Ökonomie (und damit auch Stadt) keine Arbeiter\*innenklasse mehr geben wird. Die Klassen werden positiv aufzuheben sein, oder aber die Ziele sind nicht erreichbar.

Die Stadt als Gemeinwesen zurückerobern? Wann war sie denn ein Gemeinwesen im positiven Sinne? Teilerfolge sind natürlich möglich, aber: Alle Bemühungen auf der lokalen Ebene sollten immer in eine Gesamtsicht eingebettet bleiben. Die Grenzen der möglichen lokalen Erfolge müssen illusionsfrei benannt werden, um großen Frust zu vermeiden.<sup>[8]</sup>

Mit Lefebvres abstraktem Postulat der Zentralität [des Stadtlebens] und der akzeptierten Differenz [gemeint sind unterschiedliche Lebensweisen] ist es ja nicht getan. Die Vorstellungen einer neuen, positiven Urbanität müssen konkret gefüllt werden, damit sich daraus auch konkrete Strategien entwickeln lassen. Dies betrifft *alle* Fragen der Infrastrukturpolitik und der

Gestaltungsfreiheit städtischen Lebens.

Sodann ist die Frage der Stadt heute wie damals in erster Linie eine Frage der *nationalen* Infrastrukturpolitik. Das betrifft nicht nur das gesamte Verkehrssystem, sondern auch die Frage der Zersiedelung, der Planung wohnortnaher Arbeitsplätze, der Versorgungseinrichtungen, der kulturellen Einrichtungen usw., noch lange bevor die Menschen wohnortnah darüber entscheiden können, was denn dort jeweils wie ausgestaltet oder genutzt wird. Und all dies ist ohne die positive Lösung der Machtfrage nicht umsetzbar, weil sich eine durchgreifende Strukturpolitik grundsätzlich mit den Eigentumsinteressen der Besitzenden sowie mit der kapitalistischen Produktionsweise (also den Verwertungszwängen des Kapitals) stößt.

Und ebenfalls mit Harvey wollen wir auch klarstellen: Die Losung „Recht auf Stadt“ ist keine Zauberformel, mit der alles geklärt ist. „Das Recht auf Stadt zu beanspruchen bedeutet faktisch, ein Recht auf etwas zu beanspruchen, das nicht mehr existiert (wenn es überhaupt je wirklich existiert hat). Zudem ist das Recht auf Stadt ein leerer Signifikant. Alles hängt davon ab, wer ihn mit einer Bedeutung füllen darf.“ (Harvey 2013: 19)

### **Was sich seit den späten 1960er Jahren geändert hat**

Bevor wir auf die Skizzierung einer strategischen Antwort auf die verlorene Urbanität kommen – besser: auf die Durchsetzung einer umfänglich positiven Urbanität – ein kurzer Blick auf einige bedeutende Änderungen der „Stadtproblematik“, vor allem seit Ende der 1960er Jahre.

David Harvey hat mit seinen Untersuchungen herausgearbeitet, dass die Investitionen in den Immobiliensektor (nicht nur im Wohnungsbau) eng mit den Anlagemöglichkeiten in anderen Sektoren zusammenhängen. „Spatial Fixes“, wie er sie nennt, gab es in besonderem Maße in Zeiten abnehmender Profitabilität in der Industrie. D. h. Kapital wurde dann mehr als vorher in städtische Gebäude jeder Art investiert (und damit räumlich und zeitlich „gebunden“). Seit mehr als einem Jahrhundert wird dabei die Stadt in aller Regel in klar abgrenzbare Bezirke aufgeteilt: Innenstadt, Gürtel, Peripherie.

Richtigen Aufschwung erfuhr diese Abgrenzungspolitik nach dem II. Weltkrieg, als die Suburbanisierung mit der Automatisierung der Gesellschaft einherging. In den 1960er Jahren wurde das Konzept der „Städte am Rande der Städte“ forciert. Grundlage waren die Raumordnungskonzepte der dezentralen Konzentration, immer nach dem Prinzip, möglichst einfach viele Menschen unterzubringen. In dieser Zeit konzentrierten sich in den Altstädten vornehmlich jene Menschen, die vom Wirtschaftswunder abgehängt blieben und nicht in die Grüngürtel ziehen konnten. Es waren vor allem die berühmten A-Menschen (Arme, Alte, AusländerInnen, Alleinerziehende).

In den 1970er Jahren setzte eine Gegenbewegung ein. Jetzt wurde vermehrt in den Städten investiert und Menschen zog es wieder in die Städte. Dabei begann schon damals eine Entwicklung, mit der die Städte erneut (aber jetzt auch im Stadtkern) in unterschiedliche



Viertel (bzw. Straßenzüge) aufgeteilt wurden: die Luxusstadt (Gentrified City, in der sich eine lebensstilbezogene Homogenisierung mit steigendem Bodenwert durchsetzt); die Vorstädte als Wohnorte der Mittelklasse (Edge Cities; eine extreme Form sind die Gated Cities in den USA, also eingezäunt, eingemauert und wachschutzgesichert); die Mieterstadt (mit der „traditionellen“ Arbeiterklasse, den Prekären usw.) und den aufgegebenen Statteilen (also den Ghettos), vor allem in den USA.

Der Wechsel, der in den meisten Ländern ab Anfang der 1970er Jahre einsetzt, ist nicht nur, aber besonders in der Wohnungsversorgungspolitik zu sehen. Vor dem Hintergrund des Nachkriegsklassenkompromisses (und der vorhandenen ökonomischen Spielräume in jener expansiven Phase der langen Wellen kapitalistischer Entwicklung) waren bis in die 1970er Jahre noch gewisse Regulationsmechanismen (Geld, Recht, Eigentum) genutzt worden. Dann aber setzte quer durch alle Bereiche der Abbau sozialer Sicherungssysteme ein, der in den 1990er Jahren auch in ganz beträchtlichem Maß den sogenannten „sozialen Wohnungsbau“ betraf.

Seit den 1980ern erleben wir aber nicht nur eine zunehmende soziale Polarisierung (was auch in einer wachsenden Segregation der Stadtviertel sichtbar wurde). Es entwickelte sich auch ein zunehmender Trend zur Individualisierung. Die stärkste Ausprägung findet diese Entwicklung im Jetset-Milieu. Aber auch in anderen Bereichen löste sich im Rahmen dieser Entwicklung (d. h. der wachsenden sozialen Kluft und der Individualisierung) das gemeinsame städtische Subjekt auf. Es wurden also nicht nur die infrastrukturelle Grundlage, sondern auch die sozialpsychologische Voraussetzung für eine positive Urbanität untergraben.

Den vorläufigen Höhepunkt dieser negativen Entwicklung bildet die verstärkte Kapitalanlage im Immobiliensektor seit den 2000er Jahren. Aufgrund des weitgehenden Rückzugs des Staates aus dem „sozialen Wohnungsbau“ ist vor allem die Investition in den Kauf von Bestandswohnungen zu einer sehr rentablen Anlagemöglichkeit für Kapitaleigner geworden. Der Mangel treibt die Preise nach oben. Kapital wird in diesem Sektor angelegt, nicht um neue Wohnungen zu bauen, sondern um in möglichst kurzer Zeit große Renditen zu erzielen. Investiert wird seitdem auf drei Feldern:

a.) In vielen Städten bemühen sich die großen Wohnungskonzerne um eine marktbeherrschende Stellung. Damit beeinflussen sie auch die Vergleichsmieten. Jede Mieterhöhung, die sie in einem Bereich durchsetzen, erleichtert die Begründung für Mieterhöhungen in anderen Wohnblöcken des Konzerns.

b.) Vor allem mit der Gentrifizierung lassen sich beträchtliche Mieterhöhungen erzielen. In den 1990er und Anfang der 2000er Jahre waren Gentrifizierungen und Investitionsströme noch auf einzelne Gebiete konzentriert. Mit *großflächigen* Gentrifizierungen aber lassen sich ganz andere Aufwertungen der Bodenpreise und größere Mietsteigerungen durchsetzen. Der – zumindest teilweise – Austausch der Bevölkerung ist eine Voraussetzung für eine umfängliche Umsetzung dieses Geschäftsmodells.

c.) Wenn überhaupt in den Bau neuer Wohnungen investiert wird, dann fast ausschließlich im

„oberen Marktsegment“ (vor allem im Bereich der Luxuswohnungen). So haben sich beispielsweise in Berlin in den Jahren 2010 - 2017 die Preise bei Immobilienverkäufen mehr als verdoppelt (es wurden mehr als 100 Mrd. € umgesetzt). Die Mieten sind in diesem Zeitraum um über 35% gestiegen. Gleichzeitig anonymisiert sich die Eigentümerstruktur (oft sind es Luxemburger Briefkastenfirmen). Die „Ansprechpartner“ sind für die Mieter schwerer zu greifen, weil die Hausverwaltungen keine direkten Verhandlungspartner nennen können. Selbst dort, wo die Stadt ihr Vorkaufsrecht wahrnehmen will, muss sie Spekulationspreise bezahlen.

Mietsteigernd wirkt sich auch die Uberisierung aus, hier die private Vermietung von Ferienwohnungen (vor allem in Berlin) über solche Plattformen wie „Airbnb“. Die Informalisierung der Wohnungsversorgung entzieht auch in diesem Sektor der „öffentlichen Hand“ zunehmend jegliche Handlungsmöglichkeit. Und dass gerade von den Wohnungskonzernen Mietwohnungen in Eigentumswohnungen umgewandelt werden, macht die Suche nach bezahlbaren Mietwohnungen noch schwieriger.

Dies ist eine weltweite Entwicklung, wobei besonders in den Metropolen die Grundstückspreise (und daraus folgend die Mieten) durch die Decke schießen. „Die Märkte für die Wohnungshypotheken machen in den Industriestaaten mittlerweile mehr als 40% des Bruttoinlandsprodukts (BIP) aus ...“<sup>[9]</sup>

In der Konsequenz heißt dies:

1.) Heute leben wir nicht mehr in der fordistischen Phase des Spätkapitalismus, sondern in der neoliberalen. Konkret bedeutet dies, dass vor allem die Gentrifizierungsstrategie in der Wohnungswirtschaft (wie übrigens auch im Bürobereich, was meist übersehen wird!) zu einem zunehmend wichtigen Operationsfeld für das anlagehungrige Kapital geworden ist.

2.) Parallel dazu steigen aufgrund von ÖPP<sup>[10]</sup> u. ä. die kommunalen Schulden und darüber der Druck zur Einsparung bei sozialen Einrichtungen, v. a. aber auch der Handlungsspielraum öffentlicher Institutionen und Körperschaften.

3.) Vorangetrieben wird diese Entwicklung durch den Wettbewerb zwischen den unternehmerisch ausgerichteten Städten und Regionen um Investitionen in Kongresszentren, Hotels usw. Dabei verfahren die Konzerne (Bauunternehmen und vor allem die Grundeigentümer) so, dass sie die besten Grundstücke lange unbebaut lassen. Nach weitgehender Fertigstellung dieser Viertel können sie für die besten Grundstücke Monopolrenten erzielen.

4. Die Probleme, die sich aus der Umweltzerstörung ergeben, haben in den letzten Jahrzehnten eine *neue Qualität* angenommen. Das hat gravierende Folgen für Fragen

- der Energie (Einsatz von Kohle, Gas usw. versus erneuerbare Energien und *vor allem* Energieeinsparung in der gesamten Stadt);
- der radikalen Verringerung des Verkehrs (mittels Infrastrukturpolitik, was ohne den Eingriff in die Eigentumsverhältnisse nicht möglich ist);
- der Umstellung des Verkehrs auf weitestgehend klimaneutralen und für die Nutzer\*innen kostenlosen ÖPNV;

- der Begrünung der Flächen und Häuser (einschl. Urban Gardening) und der Renaturierung versiegelter Flächen;
- einer durchgreifend rigorosen Abfallwirtschaft, die auf Vermeidung und Recyclingfähigkeit von Müll genauso abzielt wie auf den Kampf gegen die geplante Obsoleszenz.

## Welche Ziele und welche Losungen im Kampf um Urbanität heute?

„Das Recht auf Arbeit, auf Wissen, auf Bildung, auf Gesundheit, auf Wohnen, auf Freizeit, auf Leben – sie würden die Realität ändern, wenn sie zur gesellschaftlichen Praxis würden. Zu den sich herausbildenden Rechten gehört das *Recht auf Stadt* (nicht auf die alte Stadt, sondern auf das städtische Leben, die erneuerte Zentralität, auf Orte der Begegnung und des (Aus)tauschs, auf Lebensrhythmen und Tagesabläufe, die den vollen und vollständigen *Gebrauch* dieser Augenblicke und Orte erlauben, etc.).“<sup>[11]</sup> Wenn wir diese sehr allgemein formulierte Vision verfolgen wollen, dann gilt es die politischen Ziele so konkret zu definieren, dass sich daraus eine strategische Orientierung ableiten lässt. Die Frage der konkreten Losungen (bzw. ihre jeweilige akute Zuspitzung) mag dann von Stadt zu Stadt variieren, aber aufgrund der weitgehend ähnlich gelagerten Ausgangsbedingungen werden es nur leichte Akzentverschiebungen sein. Denn: „Immer mehr Menschen leben in gespaltenen, fragmentierten und konflikthanfälligen Städten.“<sup>[12]</sup>

Umgekehrt ist ein ernsthafter Kampf um das Recht auf Stadt immer darauf angewiesen, den Gesamtzusammenhang nicht aus den Augen zu verlieren: „In anderen Worten: kleinteilige, sehr konkrete Forderungen müssen in einen breiteren Zusammenhang gestellt werden. Zum Beispiel: 1.) Die Gentrifizierung und die Wohnungsfrage müssen als eine logische Folge des heutigen Kapitalismus begriffen werden (und nicht einfach und vor allem als einen Mangel an politischem Willen. 2.) Partizipation ist in der Regel ein Mittel der Krisenbewältigung und der Systemstabilisierung (auch wenn es hier und da von oben angestoßene Partizipationsprojekte gibt, die in sich schlüssig sind). 3.) «Urbane Vielfältigkeit», ist bisweilen für Investoren ein wichtiger Anlagefaktor (so kann übrigens auch «subversive» Kreativität zu einer Ware gemacht werden, wenn sie entsprechend «gezähmt» oder gar «domestiziert» werden). Wenn wir solche Fragen nicht beachten, werden wir vor lauter Bäumen den Wald nicht mehr sehen.“<sup>[13]</sup>

Eine revolutionäre Bewegung für das Recht auf Stadt muss sich dieses Spannungsverhältnisses bewusst sein und deswegen immer betonen: Ein „Recht auf Stadt“ muss als ein kollektives Recht begriffen werden, das in der kapitalistischen Gesellschaft nicht „gewährt“ wird, sondern wofür es gemeinsam zu kämpfen gilt, immer im Bewusstsein, dass wir Teilerfolge erzielen können, dass wir aber keine gesellschaftliche Stadt unter kapitalistischen Verhältnissen durchsetzen können.

In diesem Kampf werden verschiedene Ebenen berührt, die wir im Folgenden kurz umreißen wollen. Nicht zufällig ist dabei das Recht auf Wohnen an erster Stelle genannt, auch wenn wir nie aus dem Auge verlieren, dass Urbanität (wie oben ausgeführt) natürlich mehr ist als die

Lösung der Wohnungsfrage.

## Wohnen – ein Grundrecht!

Dieses elementare Grundrecht wird heute für wachsende Teile der Bevölkerung faktisch mit Füßen getreten. Von extremem Wohnungsmangel sind viele Menschen betroffen, was dazu führt, dass ein immer größerer Teil des Einkommens für Miete aufgebracht werden muss. Aufs Land zu ziehen, ist (wegen der Fahrtkosten) schon finanziell kaum eine Alternative, von der häufig dort fehlenden Infrastruktur, dem Zeitaufwand fürs Fahren usw. ganz zu schweigen.

Parallel dazu sind viele Menschen von Gentrifizierungen, nachfolgenden Mieterhöhungen oder Eigenkündigungen betroffen. Diese Probleme überlagern alles andere und *sind die absolut dringendste „Baustelle“* im Kampf um Urbanität überhaupt. Mit der herrschenden Politik werden diese Probleme auf keinen Fall zu lösen sein, weil sie nicht in die Eigentumsverhältnisse eingreifen will und weil auch keine öffentlichen Gelder zur Verfügung gestellt werden. Daraus folgt, dass nur eine breite Mieterbewegung einen ausreichenden Druck erzeugen kann, um wenigstens teilweise Abhilfe zu schaffen, was den Betroffenen viel helfen würde. Mietpreisbremsen sind weitestgehend wirkungslos. Es braucht eine sofortige Verwertungsbremse von Kapital in der Immobilienwirtschaft. Die Losungen einer solchen Bewegung (anknüpfend an eine in Berlin laufende Kampagne) könnten sein:

- Sofortiger Stopp für jegliche Mietpreiserhöhung von Wohnraum;
- Enteignung der Immobilienkonzerne und Vergesellschaftung dieser Wohnungen unter Kontrolle der dort Wohnenden; soweit es die gesellschaftlichen Kräfteverhältnisse erlauben bzw. ermöglichen, sollte es nur symbolische Entschädigungen geben, denn den Miethaien, die sich jahrelang eine goldene Nase „verdient“ haben, sollte man nicht noch Geld hinterherwerfen;
- ebenfalls (und nach vergleichbaren Maßgaben) zu enteignen und zu vergesellschaften sind der gesamte Grund und Boden sowie die Finanzierungsgesellschaften und die Baukonzerne;
- all diese Enteignungsvorgänge sind nur umsetzbar bei einer breiten, massenhaften Selbstorganisation der Mieter\*innen. Sie müssen die Kontrolle über die Verwaltung der vergesellschafteten Konzerne ausüben; dies darf nicht einer staatlichen, fernen Bürokratie überlassen werden;
- Auflegen eines umfassenden öffentlichen Wohnungsbauprogramms;
- Enteignung leerstehender Wohnungen;
- Auflegung eines umfassenden *öffentlich finanzierten* Programms zur Sanierung von Altbauten und zur Isolierung (Dämmung) von Mietshäusern;
- Demokratisierung der öffentlichen Wohnungsbaugesellschaften, Bildung von Mieter\*innenräten.

Das Recht auf Stadt wird aber auch an vielen Stellen mit Abwehrkämpfen gegen Megaprojekte beginnen oder sich zuspitzen. Um nur ein krasses Beispiel zu nehmen: 20 km nördlich von Paris soll mit *EuropaCity* ein gigantisches Einkaufsviertel entstehen: 500 Geschäfte, Hotels, Konzertsäle, Erlebnisland mit Skipiste ... Dies ist das genaue Gegenstück zu einer lebenswerten Stadt. Bestes Ackerland (wichtig für die Nahversorgung von Paris) soll aufgegeben werden, um

jährlich 30 Millionen Touristen anzuziehen, die in dem geplanten „Erlebnisviertel“ und Einkaufstempel ihr Geld lassen sollen, mit dem einzigen Zweck: der maximalen Verwertung der Grundrente.

Ein aktuell bedeutsamer Ansatz für eine Mieterbewegung findet sich heute in Berlin mit der Kampagne „Deutsche Wohnen enteignen“.<sup>[15]</sup> Hier gilt es, sich aktiv zu engagieren.

## **Herstellung einer lebenswerten Infrastruktur in Stadt und Land**

Nicht nur auf dem Land ist die Infrastruktur oft völlig unzureichend. Auch in den Städten gibt es ganze Viertel, wo es keine Geschäfte gibt, keine ärztliche Versorgung usw. Ziel muss es sein, dass alle Einrichtungen der Daseinsvorsorge für alle Menschen gut erreichbar sind, und zwar ohne Auto! Das setzt eine umfassende Planung voraus (was unter kapitalistischen Bedingungen nicht möglich ist). Nur dann kann gewährleistet werden, dass wir nicht nur alle versorgt werden, sondern schon aus ökologischen Gründen kurze Wege haben. Kurze Wege erhöhen auch auf anderen Ebenen die Lebensqualität, nicht nur weil damit Zeit eingespart wird, sondern weil wir damit der Dezentralität näherkommen. Diese ist in der anzustrebenden Gesellschaftsform eine wesentliche Voraussetzung für maximale Entscheidungsmöglichkeiten der betroffenen Menschen (also der demokratischen Selbstverwaltung).

Zu einer *flächendeckenden* umfänglich geplanten Infrastruktur im Interesse der Menschen gehört der Ausbau und die planmäßige Verteilung solcher Einrichtungen wie Geschäfte, ärztliche Versorgung einschließlich ambulanter Polikliniken, öffentliche Ämter, Schulen, Krippen, Kindertagesstätten und Kindergärten, Sporteinrichtungen, Gastronomie usw. Auf dem flachen Land ist dies mit entsprechenden öffentlichen Verkehrsmitteln zu verbinden.

Zu einer ausreichenden Infrastruktur gehören aber auch selbstverwaltete Jugendzentren, Kultureinrichtungen usw.

Und es gehören in jedem Viertel dazu: *Orte der Begegnung*, also lebbare Plätze (auch Parks usw.)

Eine zentrale Ebene zur Herstellung einer lebenswerten Infrastruktur ist die Verkürzung der Wege zur Arbeit. Werke und Büros so zu verlegen, dass sie dort angesiedelt werden, wo die Menschen wohnen (bzw. es nicht weit haben), auch das geht nicht unter kapitalistischen Bedingungen. Dennoch kann es sich lohnen, bei geplanten Verlagerungen (auf das flache Land) Widerstandsbewegungen aufzubauen. Teilsiege können weiterhelfen und sind letztlich die Voraussetzung für das Durchhalten mit langem Atem.

Zu den Sofortmaßnahmen, die es einzufordern gilt, gehören aber auch solche Dinge wie die Sanierung von Luft, Wasser (Flüssen), Böden; die Streichung aller öffentlichen Schulden, die Bereitstellung von Flächen für Urban Gardening (auch zur Verbesserung der Luft) usw.

## Verkehr: Ohne Ausstieg aus der Autogesellschaft keine lebenswerte Stadt

Winfried Wolf und andere haben zum Ausstieg aus der Sackgasse Autogesellschaft ausreichend viel ausgearbeitet und erläutert. Hier nur so viel:

Ohne eine radikale Abkehr vom motorisierten Individualverkehr kann keine lebenswerte Stadt gebildet werden. Allererste Ansätze dazu gibt es in solchen Städten wie Nijmegen, Münster, Kopenhagen.[16]

Wir zitieren aus einem Flyer der ökosozialistischen Initiative Mainz-Wiesbaden:

„Es geht um mehr als Lärm, Blech und Asphalt. Es gibt nur eine realistische Lösung: Den ÖPNV zum Nulltarif und seinen massiven Ausbau!! Es geht um die Fragen: Wie wollen wir in den nächsten Jahrzehnten leben? Möchten wir weiter in einer Stadt mit hoher Luftverschmutzung leben? Welchen Beitrag kann Mainz leisten, um dem Klimawandel zu begegnen? Und nicht zuletzt darum, einen Vorschlag auf den Tisch zu legen, der zum ersten Mal den Bewohnern der Städte zugutekommt, die immer schon mit einem schmalen Budget auskommen mussten.

Tarifloser ÖPNV ist wirkungsvolle Klimapolitik: Anstelle von Dieselsubventionen, milliarden-schweren Ausbaumaßnahmen und Dauerreparaturen des Straßensystems oder auch den Subventionen in den Klimakiller Elektroauto ist der ÖPNV zum Nulltarif die erste Form praktischer kostensparender Klimapolitik im Verkehrssektor. Der ÖPNV zum Nulltarif ist das Verkehrskonzept der Zukunft – nur auf diesem Weg kann eine allgemeine Verkehrswende gelingen.“[17]

Für dieses Ziel gilt es heute eine breite Bewegung aufzubauen, weil es sowohl ein dringendes Problem aufgreift als auch geeignet ist, breite Bevölkerungskreise zu mobilisieren. Selbstverständlich wird es mit der Durchsetzung des Nulltarifs nicht getan sein. Der ÖPNV muss massiv ausgebaut werden, auch in das Umland hinein:

„Dazu muss die heutige Verkehrsmarktordnung von Grund auf geändert werden. Statt dass die «roten Verkehrsarten» (Autoverkehr, Flugverkehr, Containerschiffahrt etc.) wie bisher gefördert werden, ist das Schwergewicht zukünftig auf die «grünen Verkehrsarten» (zu Fuß gehen, Tram, S-Bahn, Bahn und Bus) zu legen.

Die «roten Verkehrsarten» müssen massiv eingeschränkt werden! Die „Ökosozialistische Initiative Mainz-Wiesbaden“ erwartet, dass sich dadurch die ökologischen und klimatischen Verhältnisse nicht nur in den Städten verbessern, sondern dass damit auch ein Beitrag im Kampf gegen den Klimakollaps insgesamt geleistet wird.“ (ebenda)

Wie schon bei der Infrastruktur angeführt, geht es um die Priorisierung der kurzen Wege (Dezentralisierung) und um die weitest mögliche Verbannung des PKWs aus den Städten (langfristig sollte das Auto nur für Notdienste, Ärzte, Taxis usw. vorgesehen werden). Die Flächenbahn muss ausgebaut werden, in den Städten müssen Straßenbahnen und Oberleitungsbusse absolute Priorität haben.

Und da wir nicht nur an die Städte denken: Der Flugverkehr muss massiv eingeschränkt und

Subventionen (wie Steuerbefreiung des Kerosins) abgeschafft werden; Verbot von Flügen unter 1000 km, usw. Der Fernlastverkehr muss vollständig auf die Schiene verlagert werden (LKW-Verkehr nur zur Feinverteilung mit einem Radius von maximal 200 km).

## Wie kämpfen?

Aus der Vielseitigkeit der zu verteidigenden oder zu erkämpfenden Ziele ergibt sich, dass es keine alleinseligmachende Kampfperspektive gibt. Auch die Bündnispartner\*innen werden sich von Stadtviertel zu Stadtviertel und von Stadt zu Stadt unterscheiden. Allein schon das Ziel der Konversion der Autoindustrie macht deutlich, dass ein enges Bündnis mit den dort beschäftigten Kolleg\*innen und ihrer Gewerkschaft (hier: der IG Metall) zu suchen ist.

Parallel dazu wird es immer wieder der Mobilisierungsformen Platzbesetzungen, Demos usw. bedürfen, immer in dem Bewusstsein, dass diese Formen allein nicht der alles entscheidende Hebel sein werden. Auf die grundlegenden Änderungen der Kräfteverhältnisse wird es ankommen, wenn der Kampf um die ökonomische und politische Macht vorankommen soll. Die Bewegung der Gelbwesten in Frankreich macht eindrucksvoll vor, was hartnäckiger Kampf bedeutet und wie damit auch die Gewerkschaftsapparate unter Druck gesetzt werden können. In nächster Zeit wird es darauf ankommen, dass die sich in Frankreich gerade anbahnende Verbindung gestärkt und die Staatsmacht letztlich mit einer breiten Streikbewegung herausgefordert wird. Ohne massiven ökonomischen Druck von unten (also mit Streiks) werden bedeutsame Veränderungen (auch der gesellschaftlichen Kräfteverhältnisse) nicht durchzusetzen sein.

So oder so: Auf die maximale Beteiligung der in der Stadt lebenden Menschen, allen voran der Jugend, wird es ankommen. Es muss eine Bewegung von unten sein (vergleichbar mit der Bewegung „Deutsche Wohnen enteignen“) und nicht von oben (mittels Regierungspolitik).

Unruhe in der Stadt erzeugen, das muss die oberste „Bürgerpflicht“ sein. Massenmobilisierungen, kalkulierte Regelverstöße usw. müssen die Kampfformen beherrschen. Blockaden beispielsweise sind dann wirkmächtig, wenn die Ordnungskräfte sich einer breiten Mobilisierung gegenübersehen und wenn die öffentliche Meinung für das Anliegen gewonnen wird.

Also:

Nicht aufs Parlament vertrauen, auf die Kraft der Menschen bauen!

12.4.2019

Entnommen aus „*die internationale* 3/2019“

[1] Mehr zu den Prinzipien der Rätedemokratie siehe Jakob Schäfer: „Rätedemokratie – Was sonst?“ <https://intersoz.org/raetedemokratie-was-sonst/>

[2] Marcelo Lopes de Souza: Which Right to which City? Interface Vol. 2 (1) [Marcelo Lopes de Souza: Which Right to which City? Interface Vol. 2 \(1\): 315 - 333](https://www.rrojasdatabank.info/desouza2010.pdf) (May 2010), <https://www.rrojasdatabank.info/desouza2010.pdf>

[3] „Le droit à la ville“, Paris 1968, deutsch: „Das Recht auf Stadt“, Hamburg 2016 (Nautilus)

[4] Anders als in Ländern geringerer industrieller Infrastruktur kommt in Deutschland der Lage der Cluster, also der Dichte der Zulieferindustrien etc. keine nennenswerte Bedeutung zu. Deutschland ist so dicht gefüllt mit Zulieferern, Forschungseinrichtungen, kooperierenden Universitäten, Dienstleistungsbetrieben usw., dass deren Lage in aller Regel für den Ortswechsel eines Betriebs keine nennenswerte Rolle spielt.

[5] Wikipedia umschreibt dies so: Es handelt sich um einen „sozioökonomischen Strukturwandel großstädtischer Viertel durch eine Attraktivitätssteigerung zugunsten zahlungskräftigerer Eigentümer und Mieter als vorher und deren anschließenden Zuzug. Damit verbunden ist der Austausch ganzer Bevölkerungsgruppen.“

[6] Mehr zu den damals hochfliegenden Hoffnungen siehe Raul Pont: „Hoffnung für Brasilien Beteiligungshaushalt und Weltsozialforum in Porto Alegre; Entwicklung der PT und Lulas Wahlsieg“ Karlsruhe (Neuer isp Verlag) 2003

[7] David Harvey: „Rebellische Städte. Vom Recht auf Stadt zur urbanen Revolution.“ Berlin (edition suhrkamp) 2013, S. 23

[8] Zum Teil ist gerade dies beispielsweise beim Mietenvolksentscheid in Berlin eingetreten; siehe dazu Prokla 171: 265 ff.

[9] World Development Report 2009 der Weltbank, zitiert nach Harvey 2013: 69

[10] ÖPP: öffentlich-private Partnerschaft

[11] Lefebvre a. a. O.: 196 f.

[12] Harvey 2013: 46

[13] [eigene Übers. von ] de Souza, a. a. O. S. 317. An dieser Stelle sei auch eine in Arbeit befindliche und demnächst erscheinende Broschüre von Friedrich Voßkühler verwiesen.

[15] <https://www.dwenteignen.de/>. Für das Initiieren eines Volksbegehrens in Berlin müssen 20.000 gültige Unterschriften innerhalb von sechs Monaten gesammelt werden. Sodann müssen in der ersten Stufe ca. 170.000 gültige Unterschriften innerhalb von vier Monaten gesammelt werden. Volksentscheid: Waren die ersten beiden Stufen erfolgreich, kommt es zu einem Volksentscheid. Dies ist vergleichbar mit einer Parlamentswahl. Zur Abstimmung steht der Vorschlag des Volksbegehrens. Es gilt als angenommen, wenn mehr als 50% der Abstimmenden und mehr als 25% der Wahlberechtigten ihm zustimmen.

[16] Mehr dazu siehe Winfried Wolf, „Wann, wenn nicht jetzt? Eckpunkte einer umfassenden Verkehrswende“ in Marxistische Blätter 1/2019).



[17] (<https://nulltarif-im-nahverkehr.de/index.html>)

Dieser Beitrag wurde publiziert am Freitag den 10. Mai 2019  
in der Kategorie: **Innenpolitik, Linke, Ökologie, Ökonomie und Krise.**