

*Henckel, Dietrich; Kramer, Caroline*

**Das Recht auf Zeit und das Recht auf Stadt: Die zeitgerechte Stadt – eine Handlungs- und Forschungsagenda**

URN: urn:nbn:de:0156-0877155



CC-Lizenz: BY-ND 3.0 Deutschland

S. 365 bis 406

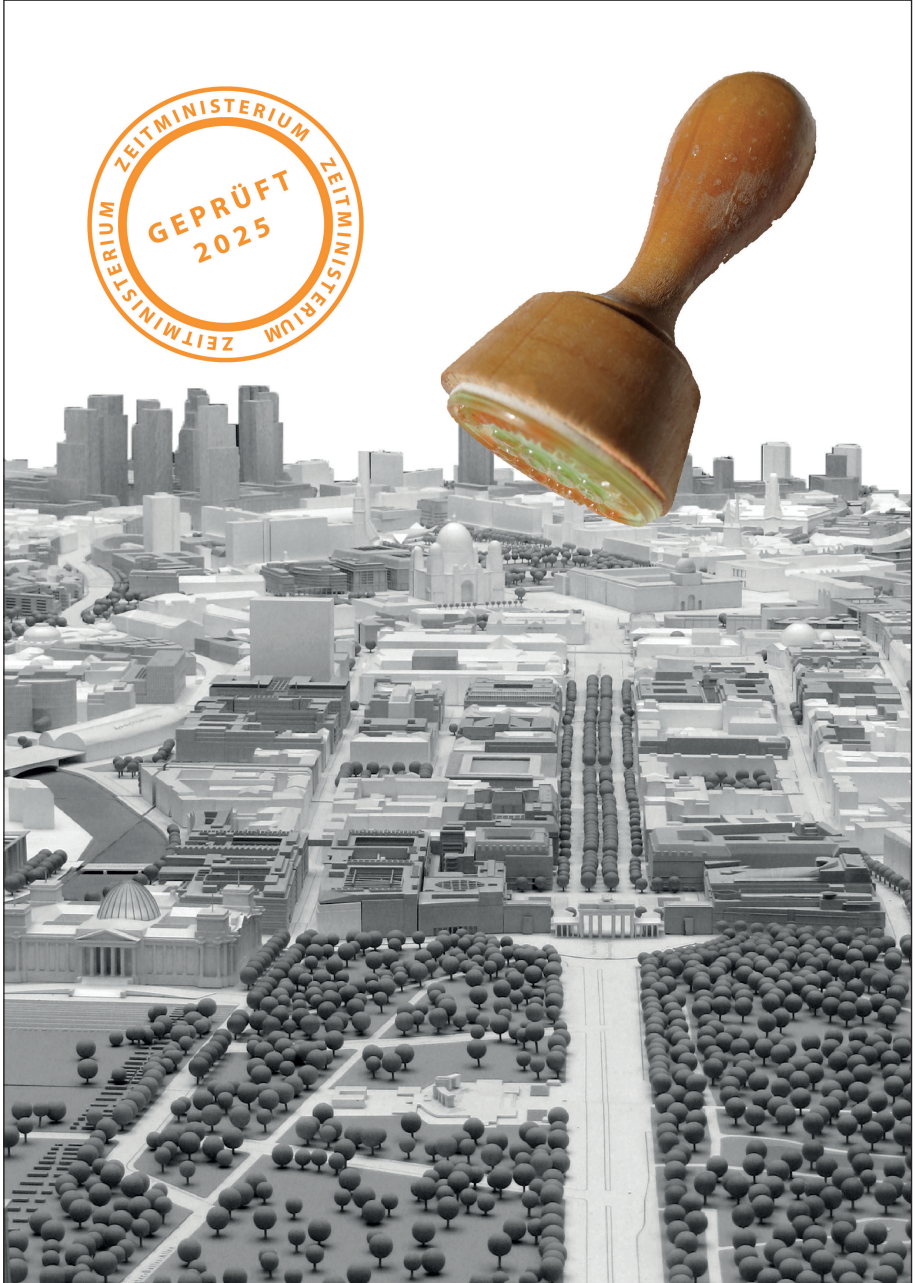
Aus:

*Henckel, Dietrich; Kramer, Caroline (Hrsg.):*

**Zeitgerechte Stadt - Konzepte und Perspektiven für die Planungspraxis**

Hannover 2019

Forschungsberichte der ARL 09



Dietrich Henckel, Caroline Kramer

## DAS RECHT AUF ZEIT UND DAS RECHT AUF STADT: DIE ZEITGERECHTE STADT – EINE HANDLUNGS- UND FORSCHUNGSAGENDA

### Gliederung

- 1 Von der Zeitgerechtigkeit zum Leitbild „Zeitgerechte Stadt“
  - 2 Systematisierung der Gemeinsamkeiten der Beiträge
  - 3 Zeitgerechte Stadt – was, von wem, für wen und wie umzusetzen?
  - 3.1 Zeitgerechte Stadt – was ist umzusetzen?
  - 3.2 Zeitgerechte Stadt – von wem ist sie umzusetzen?
  - 3.3 Zeitgerechte Stadt – für wen ist sie umzusetzen?
  - 3.4 Zeitgerechte Stadt – wie ist sie umzusetzen?
  - 3.5 Zeitgerechte Stadt – Hemmnisse bei der Umsetzung
  - 4 Räumliche und zeitliche Umsetzung auf verschiedenen Skalen
  - 5 Schlussfolgerungen und Empfehlungen
  - 5.1 Sensibilisierung
  - 5.2 Strategieentwicklung
  - 5.3 Instrumente
  - 5.4 Institutionalisierung
  - 6 Offene Umsetzungs- und Forschungsfragen
- Literatur

### Kurzfassung

Wenn ein Leitbild „Zeitgerechte Stadt“ entwickeln werden soll, so muss danach gefragt werden, wie man eine raumzeitliche Verteilungsgerechtigkeit und eine ebensolche Verfahrensgerechtigkeit ermöglichen kann. Ausgehend von verschiedenen Gruppen, Räumen und Zeiten gilt es, die Kräfteverhältnisse der beteiligten Akteure zu erkennen, wobei der öffentlichen Hand bei der Umsetzung des Leitbilds eine zentrale Rolle zukommt. Es muss aber auch danach gefragt werden, für wen diese Stadt gestaltet werden soll. Dabei gilt es, Konflikte zwischen den verschiedenen Zielgruppen zu erkennen und abzuwägen, was eine große Herausforderung an die Zeitpolitik und die Raum-Zeit-Planung der Städte darstellt. Die Verzahnung von zeitlichen Aspekten und Rhythmen mit räumlichen Strukturen muss auf den verschiedenen räumlichen Skalen stattfinden. Bei der Umsetzung in konkrete Maßnahmen kann man an Sensibilisierungsstrategien, an Zeitverträglichkeitsprüfungen oder auch an gesetzliche Regelungen denken. Langfristig sollten Raumzeitpolitik und Raum-Zeit-Planungen als integrative Ansätze den Bürgerinnen und Bürgern zu einem Recht auf Zeit und einem Recht auf Stadt verhelfen.

### Schlüsselwörter

Raum-Zeit-Planung – zeitliche/räumliche Gerechtigkeit – Recht auf Zeit – Recht auf Stadt – Zugang – zeitliche/räumliche Konflikte – Trade-offs – implizite/explicite Zeitpolitik – Chronotypen – Rhythmen – Zeit-Genossen(schaft)

## **The right to time and the right to the city: temporal justice in the city – an action and research agenda**

### **Extended Abstract**

The topics of space, time and justice come together in the ARL working group on temporal justice in the city, with a focus on temporal, spatial and social urban structures. The interdisciplinary working group aimed to use these central components to develop a concept of space-time justice. Particular attention was paid to two issues:

- > spatial-temporal distributive justice, i.e. who can use and access which resources and services where and when, and what changes arise due to planning interventions, infrastructural interventions, the restructuring of institutional frameworks and the activities of private sector actors;
- > procedural justice, i.e. who can participate in the spatial-temporal structuring and distribution of these supply. This determines how the ideal of temporal justice in the city can be achieved, how time prosperity and time sovereignty can be attained for as many people in the city as possible.

In order to develop the notion of temporal justice in the city as a guiding principle, the papers published in this book analyse current structures and processes in the city in terms of their spatial-temporal components, considering various spaces, specific times, social groups and actors in detail, and inquiring into the balance of power between actors (e.g. between the market and the state). The guiding principle is outlined in an as-yet rough form as integrated spatial-temporal planning that can be implemented using time policy measures.

If we consider what constitutes a temporally just city, then it becomes clear that there are not only 'public goods' (infrastructure, green spaces, peace, security) but also 'public bads' (rubbish dumps, high-noise (transport) areas) that need to be 'justly' distributed. In addition, access to central resources and accessibility at the required times play a decisive role. Dealing with past planning models and their expression in urban areas (the separation of functions or the car-friendly city) poses a particular challenge. The redesign of these models has repercussions on the questions of material (distribution) and procedural (procedure) temporal justice.

The implementation of this guiding principle (i.e. who will plan the temporally just city?) should be driven by the public sector, which is able to use policy and planning to structure procedural justice and thus also to promote distributive justice. Simultaneously, private actors have an increasing amount of influence on the city, e.g. through public-private partnerships in housing construction or the privatisation and liberalisation of public services.

This leads to the question of who is demanding temporal justice in the city, i.e. who is it for? All the sub-spaces of the city should be included (i.e. all chronotopes), and the needs of all permanent residents of the different social groups and also those of temporary guests should be considered.

At this point, it becomes obvious that questions of trade-offs, temporal and spatial conflicts and finally normative prescriptions play an important role, since the interests of the various target groups and their demands on temporal justice are very diverse and meet in a city in a confined space.

How to reach the ideal? First of all, it is necessary to agree on the indicators with which aspects of temporal justice can be recorded (e.g. accessibility, also with the help of smart devices). In addition, the procedures should be assessed according to the extent to which citizens are given insight into planning procedures, how transparent decision-making processes are and how citizens are given the opportunity to participate in the design of their city.

Barriers to the implementation of temporal justice in the city include, in particular, conflicts between target groups, between spaces, between temporal, spatial and other objectives; unforeseen cascade effects; hierarchisation between groups, interests and powerful actors; and – most notably – unavoidable trade-offs (e.g. between the right to the night and the right to a peaceful night's sleep), which require consideration and decision-making.

In addition, the subject of „time“ as a political topic is quite unwieldy, as are the often unrecognised temporality of many planning and administrative processes. All this makes time policy and space-time planning an extremely complex task, which, in addition to many other municipal tasks, represents a - usually additional - great challenge for cities.

The spatial and temporal implementation of 'temporal justice in the city' must occur on a number of different scales. On each individual scale it is necessary to assess where temporal aspects influence spatial structures and, conversely, where spatial structures form time.

It must also be verified to what extent the scales impact each other. In close contact to politics, the relevant decision makers should be empowered to integrate this knowledge about temporal components in consultation and coordination processes.

The conclusions and recommendations of our working group comprise several levels ranging from 'softer' strategies to 'hard' legal measures. An initial important step is to thoroughly sensitise both public and planning to recognise that planning requires a temporal dimension or is otherwise incomplete. Furthermore municipalities have to decide whether they develop an integrated time-policy strategy, or whether time planning is treated as a cross-cutting issue in terms of integration into the sectoral departments, or whether it is rather attached to established fields of municipal policy and planning.

The relevant instruments range from tools for the analysis of spatial-temporal phenomena (e.g. GIS, municipal process data) to temporal impact assessments (in analogy to environmental impact assessments) or various formats for participation. Other instruments include targeted funding programmes for urban development, the use of existing planning tools, and close cooperation with universities. New media could

be a great help at many points and open up new options. A further step is then the long-term institutionalisation of spatial temporal policy, as can already be found in selective cases in Germany and at least to a certain extent in Italy.

Our working group considered numerous research questions and issues related to implementation that remain unresolved. These concern, e.g., the question of how time policy can be linked to established policy fields on the national and international levels. There are still many different target groups in the city that have not been considered in this volume. Similarly, methods for researching temporal-spatial phenomena are still far from being exhausted, especially when considered in light of new databases created by digitalisation (big data). Issues of regulation and institutionalisation are also relevant, including the relationship between market and state. Further research could also more closely consider the relation between the topic of temporal justice and other major societal issues like globalisation and transformation processes, post-growth economies and sustainable development. Space-time planning should be included in municipal, regional and national planning as an integrative approach to help the public achieve their right to time and their right to the city.

### **Keywords**

Space-time-planning – temporal/spatial justice – right to time – right to city – access – temporal/spatial conflicts – trade-offs – implicit/explicit temporal policy – chronotopes – rhythms – temporal citizenship

## **1 Von der Zeitgerechtigkeit zum Leitbild „Zeitgerechte Stadt“**

Das Thema „Zeitgerechte Stadt - Konzepte und Perspektiven für die Planungspraxis“ stellt inhaltlich und aufgrund der unterschiedlichen fachlichen Perspektiven der Beteiligten an dem interdisziplinären Arbeitskreis sowohl eine Herausforderung als auch eine große Chance dar. Die Diskussionen über zentrale Begriffe werden in weiten Teilen in der Einführung zu diesem Band aufgegriffen. So werden die drei großen Themenfelder Zeit, Raum und Gerechtigkeit sowohl als einzelne Themenfelder als auch mit ihrem Bezug zueinander in der Einführung diskutiert. Besonders wichtig sind die jeweiligen Verknüpfungen von Raum mit Gerechtigkeit (z. B. unterschiedliche Raumkonzepte, raumbezogene soziale Gerechtigkeit), von Zeit mit Gerechtigkeit (z. B. Zeit als Ressource, Zeit in der Wahrnehmung, Rhythmen, Zeitkulturen, „Recht auf Zeit“) und schließlich von Konzepten zur Raum-Zeit-Gerechtigkeit (z. B. Verteilungs- und Verfahrensgerechtigkeit). Dabei ist der räumliche Fokus auf die Stadt gerichtet, weil die Stadt als besonders effiziente und wohlstandssichernde Siedlungsform gilt (Glaser 2011), wo auf besondere Art und Weise intensive zeitliche und räumliche Nutzungen aufeinandertreffen, Nutzungskonflikte und Trade-offs auftreten und daher Fragen nach einer „gerechten“ Gestaltung dieses räumlichen und sozialen Gefüges „Stadt“ aufgeworfen werden.

Unsere Perspektive auf die zeitgerechte Stadt ist vom Grundgedanken des sozialen Konstruktivismus geprägt. Dies betrifft sowohl die Zeit als auch den Raum. Zeit und Raum sind zwar auch Ressourcen, die messbar und als Ware „handelbar“ sind (z. B.

Arbeitszeit oder Raummiete gegen Geld), aber für unseren Fokus auf die Zeitgerechtigkeit einer Stadt stehen die Wahrnehmungen (im doppelten Sinne) und die Bewertungen von Ressourcen und Gelegenheiten im Vordergrund. Insofern sind von den in der Einführung vorgestellten Konzepten von Raum und Zeit vorwiegend die konstruktivistischen Ansätze in den einzelnen Beiträgen bedeutsam. Sei es die Wahrnehmung und Bewertung von Zeiteffizienz und Transparenz, Zeit in der Planung, Rhythmen, Stadtnacht, räumlichen Stadtstrukturen, Mehrfachnutzungen, Stadtverkehr oder die der verschiedenen Nutzergruppen in der Stadt. Inwieweit die in den Beiträgen beschriebenen Unterschiede in der raum-zeitlichen Nutzung der Stadt mit Selektivität und Ungleichheiten verbunden sind, zu Ungleichwertigkeiten führen und diese wiederum vor dem Hintergrund eines bestimmten normativen Konzepts in einer Gesellschaft als Ungerechtigkeit angesehen werden, gilt es für jeden angesprochenen Aspekt einzeln zu entscheiden (vgl. Einführungsbeitrag).

Wir haben uns dem Gerechtigkeitsbegriff für unseren Zugang mithilfe der Konstrukte Verteilungs- und Verfahrensgerechtigkeit angenähert (nach Redepenning 2015). Die Verteilungsgerechtigkeit richtet den Blick auf das Angebot an Ressourcen und Gelegenheiten sowie die Möglichkeit, diese wahrzunehmen und zu nutzen. Die Verfahrensgerechtigkeit hingegen fokussiert die Möglichkeiten der Betroffenen, über die Gestaltung der raum-zeitlichen Strukturen der Stadt und des Lebensumfelds angemessen informiert zu sein und sich daran beteiligen zu können. Eine besondere Verknüpfung besteht zwischen den beiden Begriffen Verteilungs- und Verfahrensgerechtigkeit insofern, als über die Verfahrensgerechtigkeit (als Maßnahme und Gestaltungsprozess) langfristig eine Verteilungsgerechtigkeit erzielt werden soll. Insofern stellt die Verfahrensgerechtigkeit das „Mittel zum Zweck“ für das Ziel bzw. das Ideal einer zeitgerechten Stadt dar. Die beiden Begriffe Verteilungs- und Verfahrensgerechtigkeit werden im Folgenden noch genauer ausformuliert und zu den Beiträgen dieses Bandes in Bezug gesetzt.

Geht man davon aus, dass es ein übergeordnetes normatives Ziel städtischer Planung ist, für alle Bürgerinnen und Bürger „gerecht“ zu sein und ihren Bedürfnissen „gerecht zu werden“, so sollte eine zeitgerechte Planung den Menschen ermöglichen, ihr „Recht auf Zeit“ auszuüben (vgl. Einführungsbeitrag in diesem Band sowie Mückenberger 2016). Das zentrale Ziel einer zeitgerechten Stadt sollte somit sein, dass ihre Bewohner/innen über Zeitwohlstand verfügen und Zeitsouveränität bzw. Zeitautonomie erlangen.

Wie wichtig es auf dem Weg zu diesem Ziel ist, in einem ersten Schritt die verschiedenen raumzeitlichen Lebenssituationen der Menschen in der Stadt zu erfassen und ihre Wahrnehmung und Bewertung zu erkennen, zeigen z. B. die Beiträge von Winkler, Pohl, Imani/Pfaffenbach, Kramer, Rinderspacher und Heitkötter/Zohren. Dabei wird deutlich, wie schwierig es ist, das o. g. „Recht auf Zeit“ und die Zeitsouveränität für alle Bewohner/innen von Städten einzulösen. Es stellen sich dabei Fragen wie z. B.: Gibt es ein „Recht auf Stadt“ als ein öffentliches Gut (und wenn ja, auf welche Art von Stadt)? Gibt es ein „Recht auf Nacht“ und wessen Anspruch darauf wiegt im Konfliktfall schwerer? Sollten die Ansprüche der Mehrheit umgesetzt werden oder gibt es einen „Schutzstatus“ von Minderheiten? In welchem Kräfteverhältnis stehen Markt und Staat (in

diesem Fall Stadt) zueinander? Insbesondere bei der Durchsetzung von ökonomischen Interessen, die z. B. bei dem bekannten Werbeslogan der „Stadt, die niemals schläft“ von großer Bedeutung sind, stellt sich diese Frage in aller Deutlichkeit.

Zeitgerechtigkeit als Anspruch ist in der Stadt nicht nur aktuell relevant, sondern wird auch zukünftig, vor allem wegen der Ausdifferenzierung der Gesellschaft und der wachsenden Komplexität und Zunahme divergierender Ansprüche, von noch wachsender Relevanz sein, sodass im Feld der Zeitpolitik außerordentlich wichtige Weichen für eine lebenswerte Stadt gestellt werden. Dazu ist es notwendig, dieses „Ressort“ Zeitpolitik zu einem expliziten Handlungsfeld innerhalb der Sozialpolitik und der räumlich steuernden Politik zu machen und ein gemeinsames Leitbild für eine zeitgerechte Stadt zu entwickeln. Dieses Leitbild lässt sich mit einigen Kernaussagen folgendermaßen umschreiben:

- > Zukunftsfähige Stadt- und Raumplanung heißt: Planung von Raum UND Zeit.
- > In einer zeitgerechten Stadt werden räumliche Strukturen immer gemeinsam mit zeitlichen Nutzungen und Rhythmen betrachtet und gestaltet.
- > Eine zeitgerechte Stadt ermöglicht und unterstützt unterschiedliche raum-zeitliche Lebensentwürfe.
- > Bewohner/innen einer zeitgerechten Stadt können in hohem Maße zeitautonomen ihren Alltag gestalten.

Welche Ressourcen und Gelegenheiten in einer zeitgerechten Stadt von wem, für wen und wie zur Verfügung gestellt werden sollten, wie die Verteilung dieses Angebots ausgehandelt und gestaltet wird, wie ein entsprechendes Leitbild umgesetzt werden könnte und welche Schritte unserer Sicht nach wichtig und sinnvoll sind, ist Thema in den nachfolgenden Abschnitten. Dabei wird u. a. ein besonderer Fokus darauf gerichtet, welche Akteure wie mächtig die städtischen Raum- und Zeitstrukturen sowie das Zusammenspiel dieser beiden Dimensionen gestalten. Da sich der Arbeitskreis zum Ziel gesetzt hat, eine Handlungs- und Forschungsagenda zu entwickeln, ist die Frage nach den potenziell Handelnden und deren Macht von besonderer Bedeutung.

Zum Teil befassen sich die Beiträge in diesem Band explizit mit normativen Überlegungen zur zeitgerechten Stadt oder betonen die – bisher vernachlässigte – zeitliche Dimension des städtischen Lebens (Rhythmus und Takt), die ein Leitbild einer zeitgerechten Stadt stärker berücksichtigen sollte. Andere Beiträge fokussieren die verschiedenen Nutzergruppen und deren Chance zur Teilhabe und zu einem zeitautonomen Leben. Dabei wird zum einen deutlich, wie unterschiedlich die Bedarfe sind, und zum anderen, wie es bereits an einzelnen Orten gelingt, zeitpolitische Maßnahmen in die städtische Planung zu implementieren (z. B. für Familien). Die Ausdifferenzierung von Zeit-Räumen (in Form von Chronotopen) und die explizite Gestaltung von Zeit-Räumen in der Stadt im Bereich des Stadtverkehrs oder durch Mehrfachnutzungen sind Ansätze, die das Potenzial dieses Leitbilds aufzeigen.



## 2 Systematisierung der Gemeinsamkeiten der Beiträge

Die Beiträge haben – wie schon in der Einführung dargelegt – sowohl inhaltlich wie auch methodisch unterschiedliche Ausgangspunkte und Schwerpunktsetzungen. In der Zusammenschau werden allerdings die vielfachen Gemeinsamkeiten und Komplementaritäten deutlich. Erkennbar werden auch Lücken, die für weitere Untersuchungen sinnvolle Ansatzpunkte liefern.

Eine Reihe von Texten stellt spezifische Zielgruppen für Fragen der Zeitgerechtigkeit und der Zeitpolitik in den Mittelpunkt. Der Mensch als chronobiologisches Wesen ist Ausgangspunkt für Überlegungen, wie eine Stadt nach chronobiologischen Erkenntnissen umgebaut werden kann (Beitrag Wieden/Weber). Ausgewählte soziale Gruppen, die als besonders relevant für besondere Ausrichtungen der Zeitpolitik angesehen werden, sind Gegenstand einer Reihe von Artikeln: Ältere (Beitrag Rinderspacher), Familien (Beitrag Heitkötter/Zohren), temporäre Migranten (Beitrag Imani/Pfaffenbach), Studierende (Beitrag Kramer) sowie Nachtschwärmer und durchs Nachtleben Belästigte (Beitrag Weber/Henckel). Für weiterführende Untersuchungen böte sich u. a. die Einbeziehung auch von Kindern und Jugendlichen sowie anderer Formen der Vergemeinschaftung an.

Die Beiträge setzen unterschiedliche Schwerpunkte auf spezifische Räume: Teilweise wird die ganze Stadt (explizit oder implizit) in den Blick genommen (Beiträge Hutter, Henckel/Weber, Weber/Henckel, Wieden/Weber, Ritzinger, Thiemann-Linden/Weber, Rinderspacher, Imani/Pfaffenbach, Heitkötter/Zohren). Andere Beiträge stellen spezifische Teilräume wie Chronotope (Beitrag Pohl), nächtliche Vergnügungsräume (Beitrag Weber/Henckel), von bestimmten Zielgruppen bewohnte Quartiere (Imani/Pfaffenbach, Kramer) oder Räume, die sich für Mehrfachnutzung eignen (von öffentlichen Räumen über Ensembles bis zu einzelnen Innenräumen) (Beitrag Schröer) in den Vordergrund. Ansatzpunkte für weitere Analysen bieten sich für regionale Kontexte, für ländliche Räume oder internationale Zusammenhänge oder Vergleiche zu international vergleichbaren räumlichen Einheiten an.

Spezifische Zeiten, wie die Nacht, werden nur in einem Text explizit zum Thema gemacht (Beitrag Weber/Henckel). Für eine deutliche Erweiterung der zeitlichen Perspektive sollten darüber hinaus auch unterschiedliche Tageszeiten, unterschiedliche Wochentage, das Wochenende, die Jahreszeiten und andere längerzyklische Zeiten, wie z. B. Lebensläufe, in die Betrachtung einbezogen werden.

Einige Beiträge rücken spezifische gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Institutionalisierungen in den Fokus: Rhythmus (Beitrag Winkler), Transparenz/Effizienz (Beitrag Henckel/Weber) sowie ökonomische Rahmenbedingungen im Übergang zu Postwachstum (Beitrag Ritzinger).

Immer wieder werden auch spezifische Akteure der (expliziten und impliziten) Zeitpolitik in den Texten adressiert: Die Stadtplaner werden in den meisten Beiträgen mehr oder weniger explizit genannt, ebenso Politik und, im Zusammenhang mit der prozessualen Seite der Zeitgerechtigkeit, auch die Zivilgesellschaft. Infrastrukturbereitstel-

ler, vor allem im Verkehr, aber auch für öffentliche und private Dienstleistungen, spielen ebenfalls in den meisten Beiträgen eine große Rolle. Kaum explizit genannt und daher auch für weitere Betrachtungen wichtige Akteure sind die Gesetz- und Verordnungsgeber auf unterschiedlichen Ebenen (EU, Bund, Land, Kommune) sowie andere norm- und standardsetzende Institutionen (z.B. DIN, ISO).

Schließlich spielen spezifische Techniken für die meist indirekte Steuerung von Zeit eine zentrale Rolle in vielen Beiträgen, etwa im Zusammenhang mit Infrastrukturen (Beiträge Winkler, Henckel/Weber, Weber/Henckel, Rinderspacher, Thiemann-Linden/Weber, Pohl) oder im Zusammenhang mit der Digitalisierung, etwa bezogen auf die Bereitstellung von Informationen durch Apps oder die Beeinflussung des Verhaltens durch Verfügbarkeit digitaler Dienste (Beiträge Henckel/Weber, Pohl, Schröder, Thiemann-Linden/Weber), bis hin zur Substitution von physischer Präsenz durch Telekommunikation wie beim Telestudium (Beitrag Kramer). Insbesondere die wachsende Bedeutung der Digitalisierung bietet zahlreiche Anknüpfungspunkte für weitere und vertiefende Untersuchungen.

Mit Blick auf unser Leitbild einer zeitgerechten Stadt thematisieren alle Beiträge in unterschiedlicher Form, was eine zeitgerechte Stadt ihren Bewohnerinnen und Bewohnern anbieten sollte (Verteilungsgerechtigkeit), welche Akteure als Anbieter gefragt oder gar gefordert sind, welche Ziel- oder Nachfragergruppen identifiziert werden können und wie deren Bedarfe in die Planung Eingang finden können (Verfahrensgerechtigkeit). Mit diesen Fragen befasst sich der nächste Abschnitt.

### **3 Zeitgerechte Stadt – was, von wem, für wen und wie umzusetzen?**

#### **3.1 Zeitgerechte Stadt – was ist umzusetzen?**

Wenn wir über die Gestaltung einer zeitgerechten Stadt sprechen, dann gilt es, das Angebot und den Zugang zu den Ressourcen und Gelegenheiten einer Stadt gerecht zu verteilen, d.h. eine Verteilungsgerechtigkeit zu gewährleisten. Dabei ist an naturräumliche Ressourcen wie Boden, Wasser und Luft zu denken, es kommen im Stadtraum gebaute/gestaltete Ressourcen hinzu, wie Wohnraum, Freizeit- und Grünflächen. Weiterhin ist an „weiche“ Ressourcen für die Lebensqualität zu denken, wie Ruhe, Sicherheit oder Wohlbefinden. Umgekehrt gibt es auch belastende Faktoren und für eine Stadtgesellschaft notwendige Nutzungen, die als „negative“ Ressourcen angesehen werden (sog. „public bads“), wie z. B. Mülldeponien, Verkehrsflächen, die mit Lärm und Luftverunreinigungen verbunden sind (Straßen, Flughäfen, Eisenbahntrassen). All diesen Ressourcen wohnt nicht nur eine räumliche Verteilungskomponente, sondern auch eine zeitliche Nutzungskomponente inne, die in einem städtischen Lebensraum geregelt werden sollte.

Unter Gelegenheiten verstehen wir die Angebote an privaten und öffentlichen Dienstleistungen und Infrastrukturen, z.B. Kinderbetreuungsangebote, Bildungsstätten, Arbeitsplätze, Einkaufs- und Konsumgelegenheiten, Freizeit- und Vergnügungsangebote, Ärzte, Krankenhäuser usw. Die Chancen zur Nutzung dieser Gelegenheiten sind so-

wohl durch ihre räumliche Erreichbarkeit als auch durch deren zeitliches Angebot in Form von Öffnungszeiten geregelt. Als intervenierendes Element kann das Verkehrsnetz angesehen werden, das je nach Zugang zu Verkehrsmitteln die räumlichen und zeitlichen Nutzungsmöglichkeiten dieser Gelegenheiten maßgeblich regelt.

Darüber hinaus sind die individuell unterschiedlichen Wichtigkeiten und Bewertungen dieser Ressourcen und Gelegenheiten ein modifizierendes Element, auf das in mehreren Beiträgen näher eingegangen wird, wie z. B. in den Beiträgen zu Familien oder Älteren. Hinzu kommt, dass sich im Stadtraum unterschiedliche historische Phasen und verschiedene kulturelle Bewertungen eben dieser Ressourcen und Gelegenheiten niederschlagen, die heute nicht mehr oder durch andere Gruppen nicht auf gleiche Weise erfolgen (vgl. Beitrag Imani/Pfaffenbach). So erscheinen heute mehrspurige Verkehrsstrassen für die autogerechte Stadt genauso wenig zeitgemäß wie die Großwohnsiedlungen, in denen Urbanität durch Dichte geschaffen werden sollte. Umgekehrt verwandeln sich ehemalige weitgehend reine Verkehrsknotenpunkte, wie Bahnhöfe oder Flughäfen, zu Einkaufs-, Freizeit- und Konsumwelten, deren Angebot rund um die Uhr genutzt wird.

Somit stellt sich die Frage: Was sollte wann erreichbar sein? Man könnte diesen Aspekt auch als die Angebotsseite der Verteilungsgerechtigkeit bezeichnen. Auf die einzelnen Ressourcen und Gelegenheiten, die erreichbar sein sollten, können wir im Detail nicht eingehen. Wir können jedoch die der Verteilung zugrunde liegenden Konzepte, die Planungsansätze, ausgewählte Indikatoren und die Abwägungen sowie die Nutzungskonflikte diskutieren.

Der Anspruch der Bevölkerung auf ein raumzeitliches Angebot an Strukturen und Funktionen bzw. auf Ressourcen und Gelegenheiten (sog. Daseinsvorsorge) ist auf der nationalstaatlichen Ebene über das Raumordnungsgesetz (ROG) und dann über die weiteren Stufen der Raumplanung auf Landesebene geregelt. Ein Schlüsselbegriff des in §1 ROG verankerten Leitbilds ist neben einer nachhaltigen Entwicklung die Herstellung „gleichwertiger Lebensverhältnisse“. Auch wenn sich dieses übergeordnete Leitbild auf Regionen und nicht explizit auf einzelne Städte oder Orte bezieht, so stellt es doch eine Art „Grundanspruch“ der Bürgerinnen und Bürger an ihren räumlichen Kontext dar. So besteht nach dem Raumordnungsgesetz die Leitvorstellung, „eine(r) nachhaltige(n) Raumentwicklung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt und zu einer dauerhaften, großräumig ausgewogenen Ordnung mit gleichwertigen Lebensverhältnissen in den Teilräumen führt“ (Raumordnungsgesetz (ROG), §1,2). Dieser Anspruch auf „gleichwertige Lebensverhältnisse in den Teilräumen“ besteht auch auf der kommunalen Ebene. So kann man sich darauf beziehen, wenn man fordert, weiterführende Schulen nicht nur in den Wohngebieten der Oberschicht anzusiedeln, den sozialen Wohnungsbau in allen Stadtteilen zu fördern und Kinder-, Jugend- und Bürgerzentren auch dort zu errichten, wo man mit Interessenkonflikten, etwa der Gegenwehr streitbarer Immobilienbesitzer, rechnen muss.

Inwieweit eine „Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse“ – gleichgültig auf welcher Maßstabsebene – als staatliches Ziel überhaupt erreicht werden kann und soll, wird seit einiger Zeit immer öfter kritisch hinterfragt (Hahne/Stielike 2013; Barlösius 2006; Helbrecht 2009). Die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse wird häufig mit folgenden Begriffen in Verbindung gebracht:

- > Chancengleichheit (z. B. bei Zugang zu Bildungseinrichtungen) (Hahne/Stielike 2013: 9)
- > Zugang zu Infrastruktureinrichtungen
- > Verfahrensgerechtigkeit (Hahne/Stielike: 2013: 3)

Die beiden letztgenannten Facetten von Gerechtigkeit sind diejenigen, die sich am klarsten auf die räumliche Maßstabsebene der zeitgerechten Stadt projizieren lassen. Im Zuge dieser Diskussion wird eine Messung von quantifizierbaren Indikatoren zur Bewertung eines gleichwertigen (oder ausgeglichenen?) Angebots an Ressourcen und Gelegenheiten kritisch infrage gestellt. Dennoch wird man messbare Mindeststandards sowohl für die Daseinsvorsorge als auch für die Erreichbarkeit benötigen. Da in Städten aufgrund ihrer Größe und Dichte weitaus seltener die Frage nach der Daseinsvorsorge im engeren Sinne (d. h. ob es bestimmte Einrichtungen in der Kommune überhaupt gibt) gestellt werden muss, wird unten im Rahmen der Frage, „wie“ die zeitgerechte Stadt angestrebt werden kann, beispielhaft der Indikator der räumlichen und zeitlichen Erreichbarkeit näher betrachtet werden, da er sehr wohl markante innerstädtische Disparitäten aufweisen kann.

Grundsätzlich gilt auch hier eine Abwägung der Konflikte, die durch räumlich und zeitlich konkurrierende Nutzungen dieser Ressourcen und Gelegenheiten entstehen. Es kommt dabei nicht nur zu räumlich konkurrierenden Nutzungen (z. B. Fußballstadion vs. Hochschulcampus), sondern auch zu zeitlicher Konkurrenz (z. B. nächtlicher Kultur- oder Gastronomiebetrieb vs. Schlafbedürfnis der Anwohner), die gegeneinander abgewogen werden müssen (vgl. Beiträge Pohl und Weber/Henckel).

Zudem hat die öffentliche Hand eine Abwägung der Kosten dieser Angebote zu leisten, was bei zunehmender Diversität sowohl von Angeboten als auch von Ansprüchen eine große Herausforderung ist. Vor knapp einhundert Jahren wurde mit der Charta von Athen als raumplanerischem Leitbild die Funktionstrennung propagiert, mit der versucht wurde, die unterschiedlichen Funktionen einer Stadt zu trennen und Konflikte zu reduzieren. Dieses Leitbild wird jedoch auch für den alltäglichen Verkehrskollaps in der Stadt verantwortlich gemacht. Das aktuelle Leitbild der Funktionsmischung und der Stadt der kurzen Wege erfüllt zwar eher den Anspruch an eine nachhaltige Entwicklung, erfordert gleichzeitig jedoch eine große Toleranz gegenüber verschiedenen raum-zeitlichen Nutzungsmustern. Es stellt sich daher die Frage, wie viel Toleranz eine städtische Gesellschaft bereit ist, für diese gelebte Vielfalt aufzubringen.

### 3.2 Zeitgerechte Stadt – von wem ist sie umzusetzen?

Wenn man Zeitgerechtigkeit für einen legitimen Anspruch hält, muss geklärt werden, wer für Zeitgerechtigkeit zu sorgen hat, welche Akteure aufgefordert und in der Lage sind, Zeitgerechtigkeit herzustellen oder zumindest zu verbessern. Wenn es sich bei Zeitgerechtigkeit im ökonomischen Sinne im Kern um ein öffentliches Gut – niemand kann von der Nutzung ausgeschlossen werden und es besteht keine Rivalität in der Nutzung – handelt, kann sie nur von öffentlichen Akteuren (oder in deren Auftrag) bereitgestellt werden. Die zentrale Rolle der öffentlichen Akteure wurde auch in der Darstellung des vorigen Abschnitts, was die Zeitgerechtigkeit in der Stadt bedeuten kann, deutlich. Damit ist die Rolle der öffentlichen Repräsentant/innen der Stadt, also der Politiker/innen der Stadt, der Stadtverwaltung und des Stadtparlaments, als zentrale Akteure, die für Zeitgerechtigkeit in der Stadt einzustehen haben, gewissermaßen gesetzt. Diese Aufgabe der öffentlichen Repräsentant/innen der Stadt ist alles andere als trivial, weil es einerseits um die „materielle“ Seite der Zeitgerechtigkeit, also das Angebot von Ressourcen und Gelegenheiten und ihrer zeitlichen Zugänglichkeit als den zentralen Aspekt der Verteilungsgerechtigkeit geht, andererseits auch um die prozessuale Seite der Bereitstellung (s. Abschnitt 3.4). In der Stadt werden zahlreiche Ressourcen und Gelegenheiten, wie z.B. Arbeitsplätze, Waren oder Dienstleistungen, von privaten Akteuren angeboten bzw. zur Verfügung gestellt. Auch diese sind für eine zeitgerechte Stadt wichtig und prägend. Da jedoch der Einfluss von Stadt- und Raumplanung auf diese Akteure begrenzt ist, haben wir uns im Folgenden auf die öffentliche Hand als Akteur konzentriert.

In diesem Zusammenhang stellt sich allerdings die Frage, in welchem Umfang die öffentliche Hand diese Gestaltungsmacht über wesentliche Elemente der Stadt bereits jetzt und vor allem zukünftig in private Hände gibt. Da die Daseinsgrundfunktion Wohnen ein existenzielles Bedürfnis des Menschen darstellt,<sup>1</sup> zählt die Versorgung der Menschen mit Wohnraum zu den wichtigsten Aufgaben städtischer Planung. Zahlreiche Forderungen an die zeitgerechte Stadt hinsichtlich einer gerechten Erreichbarkeit von Bildungs-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen, der Regelung von Ruhebedürfnis vs. wirtschaftliche Nutzungen usw. münden immer wieder in die Frage, wo Menschen wohnen wollen, wo sie wohnen können bzw. wo sie es sich leisten können zu wohnen. Die Wohnung ist der alltägliche Dreh- und Angelpunkt eines jeden Haushaltes sowie des Aktionsraums seiner Mitglieder und prägt so deren (auch zeitliche) Möglichkeiten und Restriktionen.

Auch wenn in diesem Band kein expliziter Beitrag zum Wohnen enthalten ist, so ist das Thema in nahezu jedem Beitrag manifest oder latent von Bedeutung. Besonders die räumliche Distanz zwischen dem Wohn- und dem Arbeits- oder Ausbildungsort erzeugt große Verkehrsströme in der Stadt bzw. der Stadtregion und bindet Zeit. Meist besteht das Bedürfnis, diesen Aufwand gering zu halten, aber nicht alle Menschen wollen oder können in der Nähe ihres Arbeitsortes wohnen. Bei langen Pendelwegen/-zeiten müssen sie eine Minderung ihrer Lebensqualität hinnehmen. Sie können allerdings versuchen, diese Zeit effizient zu nutzen, was mithilfe moderner Kommuni-

1 Weichhart und Rumpolt (2015) formulieren es noch pointierter: „Generell und besonders in unserem Gesellschaftssystem gilt zweifelsfrei: Man kann nicht nicht wohnen“ (Weichhart/Rumpolt, 2015: 20).

kationsmittel zunehmend erleichtert wird. Die Lage ihres Wohnorts entscheidet jedoch nicht nur darüber, ob sie nachts ruhig schlafen können, ob sie zu Randzeiten mit dem Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) noch nach Hause gelangen oder ihren Arbeitsplatz erreichen, sondern unter Umständen auch darüber, ob der Notrufwagen rechtzeitig zu ihnen gelangt, wenn sie ihn brauchen. Über die Frage nach dem Wohnstandort entscheidet sich, ob Migrantinnen und Migranten gute oder weniger gute Integrationschancen haben, ob eine Konzentration von Studierenden ein Quartier prägt, ob ältere Menschen leichten oder erschwerten Zugang zum ÖPNV haben oder ob Kinder selbstständig und sicher ihr Umfeld erkunden können.

Deshalb soll in diesem Zusammenhang die Frage nach verantwortlichen Akteuren (d.h. „von wem“) für Wohnraum in einer zeitgerechten Stadt kurz diskutiert werden. Seit in den meisten deutschen Städten der Prozess der Gentrification, d.h. der Aufwertung von Quartieren bzw. Stadtvierteln und der Verdrängung einkommensschwacher Haushalte, zu beobachten ist, wird vor allem die Forderung nach bezahlbarem Wohnraum immer häufiger und immer nachdrücklicher formuliert. Dies geschieht besonders dann, wenn Wohnraum von den Städten an private Investoren verkauft wird, was in den vergangenen zwei Jahrzehnten in einigen deutschen Großstädten (Berlin, Dresden, Kiel, Wilhelmshaven) in größerem Umfang geschah (Deutscher Städte- und Gemeindebund 2007: 7 ff.). Als äußerst problematisch wird dieses Vorgehen insofern eingeschätzt, als die Kommunen mit dem Verkauf ihrer Immobilien eine ganz wesentliche Gestaltungsmacht – nämlich über den Wohnraum ihrer Stadt – aus der Hand geben.<sup>2</sup> Da private Investoren markt- und betriebswirtschaftliche Ziele verfolgen, sind soziale und stadtplanerische Belange nicht in ihrem Fokus. So achten sie weder auf eine soziale Durchmischung noch sorgen sie für die Gestaltung des Umfelds und der Infrastruktur.

Auch die Liberalisierung und Privatisierung von bisher weitgehend öffentlichen Dienstleistungen, wie dem öffentlichen Nahverkehr, der Müllbeseitigung sowie der Wasser- und Energieversorgung, muss unter diesem Aspekt mit gewisser Skepsis betrachtet werden. Nicht selten wurden nach gescheiterten Versuchen in dieser Richtung bereits Rekommunalisierungen der ehemals privatisierten Aufgaben unternommen (Lorenz-Hennig 2011: I). Mit ähnlicher Vorsicht müssen auch Public-Private-Partnerships (PPP) betrachtet werden, in denen die privaten Partner als Geldgeber relativ dominant auftreten. Insbesondere beim Thema Stadtnacht wird deutlich, wie privatwirtschaftliche Interessen („Nachtökonomien“) mit öffentlichen Gütern (wie Ruhe und Sicherheit) konkurrieren. Die Benennung der relevanten Akteure ist nur ein erster Schritt, weil Zeitpolitik als explizites Politikfeld und Zeitgerechtigkeit als Teil einer Vision einer lebenswerten Stadt längst nicht etabliert sind. Daher spielen Machtverhältnisse zwischen Akteuren mit unterschiedlicher Bedeutung für (implizite) Zeitpolitik, ihre Einbindung in und Bedeutung für traditionelle Politikfelder sowie ihre Bindung an bestimmte Zielgruppen eine große Rolle. Prozesse der Liberalisierung und Privatisierung können nicht nur für die kommunale Planung im „klassischen

---

2 Die geschieht z. T. in Form von Protesten, Bürgerentscheiden („Recht auf Stadt“ 2006 in Freiburg, <https://www.rechtaufstadt-freiburg.de/> Abruf 28.4.2017), Hausbesetzungen oder in künstlerischen Projekten (z. B. mit dem Film „Wem gehört die Stadt? Bürger in Bewegung“, <http://wemgehörtdiestadt-derfilm.de/> Abruf 29.4.2017).

Sinne“ bereits eine Herausforderung darstellen, sondern sind für die Gestaltung einer zeitgerechten Stadt, in der räumliche und zeitliche Strukturen gleichermaßen und gleichzeitig berücksichtigt werden müssen, eine große Hürde.

Vor dem Hintergrund der Bedeutung zeitlicher Steuerung sind die Handlungsbedarfe hoch und werden bislang nur unzureichend ausgeschöpft und reflektiert. Diese Aspekte werden am Ende des Beitrags im Rahmen der Schlussfolgerungen und Empfehlungen vertieft.

### 3.3 Zeitgerechte Stadt – für wen ist sie umzusetzen?

Mit der Frage danach, „was“ eine zeitgerechte Stadt anbieten sollte, wurde die Stadt in den obigen Abschnitten von der Angebotsseite her und vonseiten ihrer Akteure („wer“) betrachtet. Im Folgenden soll die Nachfrageseite der Verteilungsgerechtigkeit, d.h. die Nachfrage nach Ressourcen und Gelegenheiten, als ein von uns identifizierter Aspekt der Verteilungsgerechtigkeit im Vordergrund stehen.

Wenn Zeitgerechtigkeit zu einer lebenswerten Stadt – materiell und prozessual – beitragen soll, geht es darum,

- > die Stadt bezogen auf den Gesamtraum wie auch die Teilräume (Quartiere, Chronotope) und
- > die Stadtbevölkerung in ihren dauerhaften (Bewohner) wie ihren temporären (Pendler, Gäste, Touristen, Migranten, Studierende u. a.) Teilen sowie
- > die Bevölkerungen in ihren unterschiedlichen sozialen Gruppierungen (Alter, Geschlecht, sozioökonomischer Status, kultureller Hintergrund u. a.), Funktionen und Rollen (z. B. Feiernde und Ruhe Suchende)

systematisch in den Blick zu nehmen. Die Vielfalt der Räume und Bevölkerungsgruppen deutet bereits an, dass Abwägungen zwischen den unterschiedlichen Bedürfnissen und Bedarfen erforderlich sein werden. Die Beiträge haben gezeigt, dass es zwar durchaus gemeinsame Interessen unterschiedlicher Zielgruppen geben kann und gibt. Mit der Ausdifferenzierung der Zielgruppen und der Spezifik der Ziele steigen allerdings die Konkurrenzen.

Wenn über die zeitgerechte Stadt für bestimmte Gruppen, wie Familien, Ältere, Migrantinnen und Migranten oder Studierende als temporäre Bewohner einer Stadt nachgedacht wird, steht die Forderung nach sozialer Gerechtigkeit im Raum. Ziel ist ein Ausgleich zwischen sozialen Gruppen, um die soziale Ordnung in der Gemeinschaft bzw. in dem Nationalstaat zu gewährleisten (Barlösius 2006: 19). Das Bemühen um den Ausgleich zwischen den „Starken“ und den „Schwachen“ dient der Gesellschaft als Ganzes und sieht Unterstützungsmaßnahmen für benachteiligte Gruppen vor. Dieser Ansatz fordert wohlfahrtsstaatliche Maßnahmen und muss gleichzeitig mit Trade-offs umgehen.

Spätestens an dieser Stelle muss erneut über normative Setzungen nachgedacht werden, weil – um nur einige Beispiele zu nennen – tagtäglich darüber entschieden wird, mit welchem Tempo öffentliche Rolltreppen fahren (vgl. Beitrag Winkler), welche Zeitregime für Haltezeiten an Haltestellen des ÖPNV gelten (vgl. Beitrag Thiemann-

Linden/Weber) oder ob eine räumliche und/oder zeitliche Segregation die Lösung ist, die den Menschen in ihren unterschiedlichen Tempi und Ansprüchen in jeweils auf sie zugeschnittenen Chronotopen besser gerecht wird.

Eine räumliche Segregation gibt es bereits im städtischen Raum und eine zeitliche Segregation geht häufig damit einher: In Wohngebieten gilt oft im Straßenverkehr die Schrittgeschwindigkeit und Fußgängerzonen gelten auch als entschleunigte Bereiche. In einigen Städten wurden Maßnahmen überlegt oder bereits durchgesetzt, auf Gehwegen eine „Fast Lane“ für eilige Menschen (z.B. in New York für nicht vom Mobiltelefon abgelenkte Fußgänger) und eine „Slow Lane“ für langsame Fußgänger (bspw. für Ältere, Mobilitätseingeschränkte, Touristen, Nutzer von Mobiltelefonen) zu etablieren. Es gibt Vorschläge, „Eulenschutzgebiete“, also „Toberäume für Nachtschwärmer“, Dunkelschutzgebiete und dezidierte Ruhezeiten einzurichten. Schon diese Beispiele lassen die Frage aufkommen, ob zusätzlich eine „Zeitnutzungsverordnung“ in Analogie zur Baunutzungsverordnung (BauNVo) entwickelt werden oder ob eine systematische Integration zeitlicher Aspekte in die BauNVo erfolgen sollte.

Für diesen Zugang gestaltet sich die Frage nach sinnvollen Indikatoren als besonders schwierig. Sind Anteile von bestimmten Gruppen im Quartier taugliche Indikatoren für Maßnahmen? Welche Gruppe wird zur Rücksicht oder Rücknahme eigener Interessen verpflichtet? Auch hier müssen Planerinnen und Planer gerade die zeitlichen Konflikte zwischen den Nachfragern abwägen, denn diese Konflikte sind sicherlich nicht lösbar, sondern nur reduzierbar. Eine zeit-räumliche Segregation scheint ein naheliegender, aber höchst problematischer Lösungsansatz, bei dem vor allem die Frage der räumlichen Skalierung (und Arbeitsteilung) von entscheidender Bedeutung ist:

- > Sollen Konflikte am Ort, im Quartier behandelt werden?
- > Sind großräumigere „Spezialisierungen“ – wie sie etwa die Baunutzungsverordnung vorsieht, die implizit auch zeitliche Normen enthält und ggf. in dieser Richtung weiterentwickelt werden könnte (vgl. Herkommer 2007), oder die Ausprägung als „Slow City“ oder „365/24/7“ (Berlin), die Städte sich selbst als Leitbild geben, – adäquate Lösungsansätze?
- > Welche Rolle können und sollen zentralstaatliche (oder überstaatliche) Normsetzungen spielen, die massive raumzeitliche Implikationen haben, wie etwa Nacht- und Feiertagsregelungen, Sommerzeit-/Winterzeitregeln?

Wie und von wem werden die Zielgruppen in der Stadt definiert? Geschieht dies zeitlich (z.B. für temporär oder dauerhaft anwesende Bevölkerungen), sozial (z.B. Status, Geschlecht, Alter (Kinder, Jugendliche, Ältere)), für Gruppen (z.B. Familien, Lebensgemeinschaften, Behinderte, andere vergemeinschaftete Lebensformen), über eine räumliche Zuordnung (z.B. einzelne Quartiere, Chronotope), als Mehrheitskriterium (nach welchen Schwellenwerten<sup>3</sup>) oder nach Zugehörigkeit (Ethnie, Religion, Natio-

3 In ihrem Beitrag führen Wieden/Weber aus, dass bei der Zeitumstellung und anderen chronobiologisch relevanten Zeitregeln gegenwärtig entgegen der empirischen Verteilung der Chronotypen die 80 Prozent Spättypen durch die 20 Prozent Frühtypen dominiert würden. Sie plädieren für eine Umkehrung, die damit schon zu einer weitreichenden Verbesserung führen würde.



nalität)? So können z. B. auch die temporären Bewohner, wie Studierende oder Touristen, als „stehende Welle“ oder „stehender Wirbel“ (eine dauerhaft hohe Zahl von temporären Stadtnutzern, die sich aber in ihrer Zusammensetzung kontinuierlich ändern) die Stadt entscheidend prägen. Wie bewertet man deren Ansprüche und Bedürfnisse? Welche Bedeutung haben die jeweiligen Zielgruppen für die Stadt?

Selbst wenn es gewisse gemeinsame Interessen und Ansprüche der verschiedenen Zielgruppen gibt oder geben kann, dürfte sich das in der Regel eher auf eine niedrige Basis beziehen. Je spezifischer die Ziele und Zielgruppen ausgeprägt sind, umso eher werden Konkurrenzen zwischen unterschiedlichen Zielgruppen offenbar werden. Mit anderen Worten: Es müssen Lösungswege für den Umgang mit unvereinbaren Ansprüchen gefunden werden, Modi der Abwägung und Aushandlung.

Dabei stellen sich die grundsätzlichen Fragen bezüglich der zielgruppenspezifischen Ausrichtung, z. B. ob das Zielspektrum der Maßnahmen eher eng sein sollte (d. h. ein Ziel oder wenige) oder weit (d. h. viele ausdifferenzierte Ziele), ob klar abgegrenzte und überschaubare Zielräume gestaltet werden sollten, welche Zielgruppen vorrangig berücksichtigt werden und ob Ziele definiert werden können, mit denen allen – oder möglichst vielen – gedient ist. Eine entscheidende Frage ist, ob die Gestaltung einer zeitgerechten Stadt als Aufgabe und Chance für eine Solidargemeinschaft betrachtet wird und ob es gelingen kann, die Menschen in einer Stadt zu „Zeit-Genossen“ – im wahrsten Sinne des Wortes – werden zu lassen.

### 3.4 Zeitgerechte Stadt – wie ist sie umzusetzen?

Die Frage nach dem „Wie“ der Annäherung an Zeitgerechtigkeit erfordert eine Beschreibung der Regulierung nach

- > Inhalt (z. B. zeitliche Rechte und Pflichten, generelle Regelungen vs. Einzelfallregelungen),
- > räumlicher Reichweite (räumliche Skala, innerhalb von Chronotopen, zwischen Chronotopen, Stadtteile, Gesamtstadt oder noch größere Raumeinheiten),
- > sozialer Reichweite (Zielgruppe),
- > Regelungsschärfe (explizite vs. implizite Zeitpolitik, Empfehlung, Vereinbarung, Verordnung, Gesetz),
- > der Form des Zustandekommens der Regulierung (Beschreibung von geeigneten Verfahren zur Formulierung und Durchsetzung der Regeln – Verfahrensgerechtigkeit).

Bevor auf das „Wie“ im politischen und planerischen Sinne eingegangen wird, soll an dieser Stelle am Beispiel der Erreichbarkeit das „Wie“ im pragmatischen Sinne genauer betrachtet werden. Wie kann man überhaupt solch komplexe Phänomene wie „Erreichbarkeit“ messen und was gilt es dabei zu berücksichtigen, wenn man – wie von

uns zu Beginn konstatiert – mit einer sozialkonstruktivistischen Perspektive arbeiten möchte? Hinzu kommt, dass sowohl die Reichweite eines Gutes als auch dessen Erreichbarkeit sowohl aus räumlichen als auch aus sozialen Komponenten bestehen.

„Erreichbarkeit ist ein Maß für die Lagequalität eines Ortes bzw. einer Raumeinheit in Bezug auf potenzielle Personenfahrten und/oder Gütertransporte von bzw. nach anderen Orten (Raumeinheiten)“ (Brunotte/Gebhardt/Meurer et al. 2001: 334). Sie steht stellvertretend für das „Potential für räumliche Interaktion“ (Wegener/Spiekermann 2002: 135) und ist ein zentrales Maß dafür, welche Ressourcen und Gelegenheiten mit welchem zeit-räumlichen und monetären Aufwand erreicht werden können. Als Indikatoren stehen z. B. das Bevölkerungspotenzial<sup>4</sup> oder die Tageserreichbarkeit<sup>5</sup> für Stadtregionen oder Länder zur Verfügung (Wegener/Spiekermann 2002). Für die innerstädtische Erreichbarkeit kann ein von Schwarze (2005) entwickelter integrierter, aktivitätsspezifischer Reisezeitbudgetindikator („Wie viele Aktivitätsgelegenheiten vom Typ x kann ich mit dem ÖPNV in y Minuten erreichen?“) eingesetzt werden, in den Ausstattungskindikatoren, graphentheoretische Indikatoren, Konnektivitätsindikatoren, Reiseaufwandsindikatoren, Reisebudgetindikatoren und Potenzialindikatoren eingehen. Ähnliche Instrumente gibt es teilweise mittlerweile auch in Städten. Transport for London (2010a, b) ist ein gutes Beispiel mit zwei Instrumenten, mit denen der Zugang erfasst wird: PTALs (Public Transport Accessibility Levels) und ATOS (Access to Opportunities and Services). PTALs liefern Informationen zum Zugang zum öffentlichen Transport, einschließlich der Fußwege, der Verlässlichkeit, der Zahl der verfügbaren Dienste und der durchschnittlichen Wartezeit. ATOS auf der anderen Seite berücksichtigt nicht nur den Zugang zu den Verkehrsmitteln, sondern auch zu Arbeitsplätzen, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen, Lebensmittelläden, Stadt(teil)zentren und Freiräumen unter Berücksichtigung der Nutzerwahl.

Auf der individuellen Ebene bieten die neuen Techniken, die den räumlich und zeitlich beliebigen Zugang zu Informationen über Smartphones ermöglichen, und die Zunahme einer Vielzahl von spezialisierten Apps einen Ansatz, die Transparenz gerade für die Gruppen zu erhöhen, die auf den traditionellen Informationswegen (z. B. Tageszeitung) nur schwer zu erreichen sind.

Ein markantes Beispiel ist Walkscore, vornehmlich für die USA verfügbar, wobei aber die Erweiterung auf andere Länder vorgesehen ist bzw. ähnliche Anwendungen in anderen Ländern am Start sind (Walkscore 2015). Walkscore, als Instrument der Bewertung der Attraktivität von Immobilien entwickelt, bietet Informationen über fußläufig erreichbare Gelegenheiten und beschreibt damit die zeitliche Erreichbarkeit von bestimmten Angeboten.

Mithilfe solch technisch zunehmend vielfältiger Instrumente können Erreichbarkeitsanalysen und -analysekarten für Stadtregionen und städtische Quartiere erstellt werden, die für eine Optimierung der Angebote, d. h. der erreichbaren Ressourcen und

4 „Eine Funktion der in den Zielzellen erreichbaren Bevölkerung und einer inversen Funktion der Reisezeiten von der Startzelle zur Zielzelle“ (Wegener/Spiekermann 2002: 138).

5 „Zahl der Einwohner (oder Kunden), die von einem Geschäftsreisenden von einer Stadt aus an einem Wochentag mit Hin- und Rückfahrt und einer Mindestaufenthaltsdauer am Ziel erreicht werden kann“ (Wegener/Spiekermann 2002: 138).

Gelegenheiten, genutzt werden können. Der Verkehrsinfrastruktur kommt logischerweise in diesem Zusammenhang eine besondere Bedeutung zu (vgl. Beitrag Thiemann-Linden/Weber). Deren Nutzung ist jedoch wiederum eng von der individuellen Verfügbarkeit von Ressourcen bzw. Kapital (ökonomischer, sozialer und zeitlicher Art) abhängig, sodass eine schlechte Erreichbarkeit mit dem ÖNPV für wohlhabende PKW-Besitzer leicht kompensierbar ist, wohingegen sie für ökonomisch schlechter gestellte Menschen unüberwindbare Hindernisse darstellen kann.

Als die zweite zentrale Dimension von Zeitgerechtigkeit für die Stadt kann – neben der Verteilungsgerechtigkeit – die Verfahrensgerechtigkeit (analog zur Debatte zur Umweltgerechtigkeit, s. Difu 2014; Klöckler 2015) angesehen werden. Schulze Heuling (2015) geht so weit, „dass Gerechtigkeit primär nicht inhaltlich, anhand von Ergebnissen, sondern formal, als Erfüllung bestimmter Bedingungen von Handlungen oder Prozessen, bestimmt werden muss“ (Schulze Heuling 2015: 164), zu denen Freiwilligkeit und Selbstbestimmtheit zählen (Schulze Heuling 2015: 158). Folgt man der Argumentation von Schulze Heuling (2015), so sind sowohl die Verteilung von Eigentum (über das Eigentümerinnen und Eigentümer selbst verfügen können) als auch die Verteilung von öffentlichen Gütern, Stellen oder Privilegien (2015: 167 f.) nicht mit dem Begriff der Verteilungsgerechtigkeit zu fassen, sondern unterliegen den „Vorstellungen der jeweils Entscheidungsberechtigten“ und der Umsetzung dieser Vorstellungen. Daraus folgert sie, dass sich „als taugliche Bestimmungen von Gerechtigkeit (...) ausschließlich prozedurale Bestimmungen erwiesen (haben)“ (2015: 168), auch wenn häufig davon ausgegangen werde, dass diesen „die ‚eigentliche‘, die materielle Gerechtigkeit, noch folgen müsse“ (2015: 168). Der für den Arbeitskreis zentrale Anspruch der (Zeit-)Autonomie knüpft zwar unmittelbar an die Verfahren(s)gerechtigkeit an, gilt aber auch als Voraussetzung für eine Verteilungsgerechtigkeit – unabhängig von den gravierenden Problemen einer hinreichend präzisen Operationalisierung. Ein wesentliches Kriterium für die Beurteilung der Frage, inwieweit eine Annäherung an Gerechtigkeit erfolgt ist, ist also demzufolge nicht (nur) das Ergebnis, sondern vor allem das Verfahren zur Erreichung von Regeln und Verteilungen. Das setzt voraus, dass für zeitlich relevante Entscheidungen gewährleistet ist, dass die Stakeholder im weitesten Sinne die Möglichkeit der Beteiligung haben, die Chance, ihre Anliegen zum Tragen zu bringen. Daran ist eine ganze Reihe von Voraussetzungen zu knüpfen. Eine zentrale Voraussetzung ist Transparenz, und zwar bezogen auf

- > die Entscheidungsgrundlagen (auf der Basis welcher Informationen, welchen Wissens kann und soll entschieden werden?);
- > die Entscheidungsregeln (wer entscheidet wie unter welchen Voraussetzungen, welche Abstimmungs- und Konfliktregelungsmechanismen gelten?);
- > die zu erwartenden Folgen von Entscheidungen (wie werden die möglichen Folgen erfasst, bewertet und in die Entscheidung einbezogen?);
- > die Kontrolle der Durchsetzung von Entscheidungen (wie wird die Umsetzung der Entscheidungen überwacht und durchgesetzt?);

- > die Erfassung der tatsächlichen Folgen und ihre Bewertung (welche Form von Monitoring gibt es bezogen auf die tatsächlichen Folgen, wie und durch wen werden die Ergebnisse beurteilt?);
- > ggf. die Revision der Entscheidungen (erfolgt auf der Basis des Monitorings eine Anpassung, wie und durch welche Regeln?).

Diese Transparenzanforderungen markieren einen hohen Anspruch, da implizit vorausgesetzt wird, dass es kein Machtgefälle zwischen Beteiligten, keine Zugangskontrollen zu Informationen und damit Selektivitäten von Transparenz und Informationsasymmetrien gibt (vgl. dazu auch den Beitrag von Henckel/Weber). Verfahrensgerechtigkeit setzt also die Lösung der Fragen nach Information, Entscheidungsbefugnis, Entscheidungskompetenz, Implementation, Kontrolle der Ergebnisse und ggf. Anpassung voraus. Damit ist eine Zielrichtung beschrieben, die zu verfolgen ist, auch wenn das Ziel nie vollständig erreicht werden kann.

Zu berücksichtigen ist auch, dass dabei – letztlich unzulässigerweise – unterstellt wird, Transparenz sei ein absoluter Wert. Die Zwiespältigkeit von Transparenz, die in der Alltagsweisheit in dem Spruch „Was ich nicht weiß, macht mich nicht heiß“ ihren Niederschlag gefunden hat, ist damit noch nicht angesprochen.<sup>6</sup>

Die in Kapitel 5 dargestellten Maßnahmen (Sensibilisierung, Strategien ...) sollen die Grundlagen für eine Verfahrensgerechtigkeit bilden, d. h. es sollen erste „Trittsteine“ für den Weg zur zeitgerechten Stadt gelegt werden. Mit den angemessenen Verfahren kann dann eine Annäherung an das eigentliche Ziel, nämlich eine Verteilungsgerechtigkeit, erfolgen. Die zeitgerechte Stadt verfügt im Idealfall über ein raum-zeit-gerechtes Angebot und einen ebensolchen Zugang zu den Ressourcen und Gelegenheiten der Stadt. Die Vision ist, dass dieses Angebot und dieser Zugang möglichst allen Bewohnern und Bewohnerinnen gleichermaßen zur Verfügung stehen sollen, aber kontinuierlich und mit angemessenen Verfahren neu ausgehandelt und verteilt werden müssen.

### 3.5 Zeitgerechte Stadt – Hemmnisse bei der Umsetzung

Die Ansprüche an Inhalt, Ausrichtung und prozessuale Einbettung einer auf zeitliche Gerechtigkeit zielenden expliziten Zeit- oder Raumzeitpolitik sind sehr hoch und nicht leicht einzulösen, weil es eine ganze Reihe von Widersprüchen, Konflikten und Trade-offs gibt:

- > Konflikte zwischen Zielgruppen: Mit der Ausdifferenzierung der städtischen Bevölkerungen nimmt auch die Vielfalt der Ansprüche und Erwartungen zu, die häufig nicht vereinbar und daher konfliktreich sind. Beispiele sind die unterschiedlichen Ansprüche an die Nacht (als Vergnügungs- oder als Ruhe-Zeit-Raum), die unter-

<sup>6</sup> Man könnte dies als eine Form von „Ökologie des Nichtwissens“ (Luhmann 1992) auffassen, auch wenn Luhmann damit beschreibt, dass wir mit Wissen systematisch immer mehr Unwissen produzieren.

schiedlichen Erwartungen von temporären (Studenten, internationale Migranten, Touristen, Tag- und Nachtbevölkerungen) und sesshaften Bevölkerungsteilen, die Erwartungen unterschiedlicher Alters- oder anderer sozialer Gruppen oder auch von Gruppen mit unterschiedlichem „Lebenstempo“ (Schnelle und Langsame).

- > Trade-offs treten nicht nur zwischen Zeitpolitik und Umweltpolitik auf – etwa wenn mit dem Ziel, Ressourcen zu schonen, die Nachtarbeit ausgeweitet wird und damit die negativen Folgen dieser Arbeitsform ausgeweitet werden –, sondern auch innerhalb zeitpolitischer Ansätze – etwa wenn, um die Arbeitsmarktbeteiligung von Eltern zu erleichtern, die Kindergartenzeiten in die Nacht ausgedehnt werden mit evtl. negativen Folgen für die Kinder und Erzieher/innen.
- > Konkurrierende öffentliche Güter können als eine spezielle Variante von Trade-offs angesehen werden. Ein Beispiel dafür sind die öffentlichen Aufgaben, einerseits „das Recht auf Nacht“ (Colaboratório 2014), also die „gerechte“ Zugänglichkeit der Nacht zu sichern, und andererseits, die Nachtruhe im öffentlichen Raum aufrechtzuerhalten.
- > Kaskadeneffekte können auftreten, wenn beispielweise Beschleunigungen in einem Bereich zu Verlangsamungen in vielen anderen führen, die mit dem Regelungsgegenstand nicht unbedingt zusammenhängen. Als Beispiel kann die Einführung von Fahrradspuren im Straßenraum genannt werden, wenn gleichzeitig durch neue Formen der Logistik die Zahl der Auslieferungen zunimmt bei extremer Knappheit des Parkraumes, was zu einem ständigen Zuparken der Fahrradspuren und damit zu einer Verlangsamung des Fahrradverkehrs und – durch Ausweichen – des Autoverkehrs führt. Es handelt sich also um eine Form nicht intendierter Folgen.
- > Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen: Dieses ist zu beobachten, wenn innerhalb der generellen und fast durchgängigen Beschleunigungstendenz (Beschleunigung der Verkehrsmittel, Fast Lanes für Fußgänger, Fahrrad-Autobahnen, die Verfügbarkeit von Informationen in Realzeit u. a. m.) das „Hohelied der Entschleunigung“ gesungen wird und solche Konzepte auch durchgesetzt werden (Slow City, Räume der Stille, Orte des langsamen Konsums u. a.).
- > Hierarchisierungen von Zeiten werden implizit immer wieder sichtbar, weil Zeitfragen immer auch Machtfragen sind. Beispiele für Hierarchisierungen, also die Einräumung einer zeitlichen Priorität, sind etwa die Einrichtung von Vorrangspuren im Verkehr (Busspuren, Mehrfachbesetzungsspuren, Fahrradschnellwege), aber auch auf andere Weise durch die Organisation von Wartezeiten im Medizinsektor nicht nach Dringlichkeit, sondern nach Versicherungsform.

All diese Aspekte machen deutlich, wie wichtig die explizite Auseinandersetzung mit zeitlichen Fragen und vor allem auch Fragen der zeitlichen Gerechtigkeit ist. Sie lassen aber auch erkennen, dass die Etablierung einer expliziten Zeit- oder Raumzeitpolitik alles andere als einfach ist. Neben den genannten Aspekten gibt es noch eine Reihe weiterer Hemmnisse, die die Etablierung einer expliziten Zeitpolitik erschweren:

- > Die Sperrigkeit des Themas „Zeit“, die auch in den verschiedenen Begriffen und Betrachtungsweisen in den einzelnen Beiträgen sichtbar geworden ist. Gleichwohl ist das Thema „Zeit und Stadt“ auf dem Vormarsch. Die Vielzahl der Veröffentlichungen in den räumlich orientierten Disziplinen ist nur ein Ausdruck davon; auch in kommunalen Planungsdokumenten wird der Zeitperspektive zunehmend Rechnung getragen. Da die Formulierungen allerdings häufig wenig konkret sind, ist nicht ganz klar, ob es sich um eine Art „Lippenbekenntnis“ im Sinne politischer Korrektheit handelt – weil es mittlerweile üblich ist, auch „Zeit“ zu erwähnen.
- > Implizite Zeitpolitik spielt eine viel größere Rolle als explizite, ist aber in ihren Folgen nur schwer erkennbar und wird daher selten systematisch betrachtet. Durch vielfältige Technisierung und deren zeitliche Vorgaben (Geschwindigkeit von Rolltreppen, Automaten, Haltevorgängen, Apps etc. – vgl. u. a. Beiträge Rinderspacher, Thiemann-Linden/Weber, Winkler) wird ihre Rolle noch zunehmen, aber in ihrer Beeinflussbarkeit unterschätzt.
- > Widerstand gegen neue Aufgaben und Themen spielt in den Kommunen eine nicht unerhebliche Rolle. Das ist durchaus verständlich, weil die Aufgaben der Kommunen in vielerlei Hinsicht wachsen und vor allem komplexer werden, die Ressourcen (Personal, Finanzen, Kompetenzen) aber relativ, meist auch absolut, eher abnehmen. Das macht die Etablierung insbesondere eines so sperrigen Themas besonders schwer.
- > Wenig Erfahrungen einerseits und mangelnde Informationen über die Umsetzung der (wenigen) guten Beispiele und Vorbilder andererseits tragen zusätzlich zu einer Unsicherheit gegenüber dem Thema Zeit bei.

#### 4 Räumliche und zeitliche Umsetzung auf verschiedenen Skalen

Um die räumliche und zeitliche Umsetzung des Leitbilds einer zeitgerechten Stadt voranzutreiben, war eine der Aufgaben des Arbeitskreises, Konzepte und Perspektiven für die Planungspraxis zu entwickeln. Da die räumliche Planung – nicht nur in Deutschland, sondern in nahezu allen Ländern – ein hierarchisch aufgebautes System von Planungsebenen ist, gilt es, diese Ebenen bei den zu entwickelnden Konzepten zu berücksichtigen. Auf der Ebene des Bundes werden die übergreifenden Leitbilder der Raumordnung (z.B. Daseinsvorsorge sichern) formuliert. Auf Länderebene entstehen Landesentwicklungsprogramme und -pläne, Regierungsbezirke entwickeln Regionalpläne und in Kommunen werden Flächennutzungs- und Bebauungspläne erstellt.

Auf allen Ebenen wird neben dem Raum mehr oder weniger explizit auch die Zeit geplant. So wohnt dem Leitbild „Daseinsvorsorge sichern“ inne, dass die Menschen mit den wichtigsten Einrichtungen und Dienstleistungen zur Daseinsvorsorge versorgt

---

7 Man kann hier auf die in der Zeitforschung beliebte Sentenz von Augustinus verweisen, der formuliert hat: „Was ist also die Zeit? Wenn mich niemand darüber fragt, so weiß ich es; wenn ich es aber jemandem auf seine Frage erklären möchte, so weiß ich es nicht.“ Augustinus, Bekenntnisse (Confessiones), 397-401. XI, 14.

werden und deren Erreichbarkeit gesichert wird. Ähnliches gilt für die Anwendung des Zentrale-Orte-Systems<sup>8</sup> auf Landes- und Regierungsbezirksebene und die Bereitstellung von Flächen für die gewünschten Nutzungen auf kommunaler Ebene. Für die Planung einer zeitgerechten Stadt finden zwar die meisten Entscheidungen auf der letztgenannten Ebene statt, z. B. für die Ausweisung von Bauland, die Ansiedlung von Kindergärten, Schulen, Krankenhäusern, Altersheimen, die Lage der Verkehrswege, Sport- und Freizeitflächen, Grünanlagen und die Ausgestaltung des Betriebs von Einrichtungen. Auch das Quartier, Viertel oder der Kiez sind wichtige räumliche Maßstabebenen, die nicht nur als Verwaltungsebenen dienen, sondern Orte der raumbezogenen Identitätsbildung darstellen. Doch für jede Stadt sind die Vernetzungen mit der Region, die Qualität des ÖPNV und der Verkehrsverbünde u. v. m. auch von den Entscheidungen der individuellen und kollektiven Akteure auf höherer räumlicher Maßstabebene abhängig (vgl. Beitrag Thiemann-Linden/Weber).

Eine zeitliche bzw. biographische Komponente wohnt sowohl den Akteuren als auch den Gütern inne. Diese reicht von der kurzen Situation, in der z. B. eine Entscheidung für oder gegen ein Verkehrsmittel gefällt wird, über den konkreten Tagesablauf und dessen Stationen (z. B. der Gestaltung der Nacht und die Routinen des Alltags), die Zeiträume, wie z. B. Amtsperioden der Mandatsträger, die Lebensabschnitte (als Kinder, Jugendliche oder Ältere), Lebensphasen (als temporäre Migranten oder als Studierende), bis hin zur individuellen Lebenszeit und zur kollektiven Lebensspanne einer Generation sowie zum Zeitalter oder der Epoche. Wie das räumliche Geschehen unterschiedlichen Skalen unterliegt, so gilt dies auch für das zeitliche Geschehen. Dabei gilt es, wie bereits erwähnt, die Verzahnung der räumlichen und zeitlichen Maßstabebenen zu berücksichtigen. Für unsere Perspektive auf eine zeitgerechte Stadt sollte daher bei den Empfehlungen für die zeitpolitischen Akteure auch die Zeitlichkeit der Maßnahmen berücksichtigt werden: Welche Maßnahmen erlauben Anpassungen, welche Eingriffe sind irreversibel und wie lange wird diese oder jene Infrastruktur bestehen (müssen)?

Weitere Dimensionen, die es bei der Betrachtung von Raum-Zeit-Gerechtigkeit einzu-beziehen gilt, sind die der privaten und der öffentlichen Sphäre sowie die des individuellen und des kollektiven Handelns. In beiden Sphären können Individuen (Bürger/innen, Planer/innen, Politiker/innen) und Kollektive (Institutionen, Organisationen, Haushalte) handeln. Wenn man innerhalb dieses Rahmens der verschiedenen Maßstabebenen unser Arbeitsfeld „Zeitgerechte Stadt“ aufspannt (vgl. Abbildung 1), dann kann man sehen, dass es sich an der Schnittstelle von privater und öffentlicher Sphäre befindet. Die Handlungen und Entscheidungen der Individuen und ihres Haushalts gestalten innerhalb der Rahmenbedingungen („constraints“ im Sinne Hägerstrands) die öffentliche Sphäre, und aus der Rolle der städtischen Bürgerin und des Bürgers erwachsen ebenso Rechte und Pflichten, wie die öffentliche Hand Rechte und Pflichten hat.

8 Ein Beispiel für implizite Zeitpolitik: Veränderung der Erreichbarkeitsvorgaben für Einrichtungen im Zentralen Ort von 30 Minuten im ÖV auf die gleiche Zeit im IV im Zentrale-Orte-Konzept Brandenburg, was zu massiven (sozialen) Umverteilungen der Zugänglichkeit führt.

Für die Verteilungsgerechtigkeit liegt die hoheitliche Aufgabe des „gerechten Verteilens“, d.h. der Daseinsvorsorge, aufseiten der öffentlichen Sphäre, die für die Bereitstellung der wichtigsten Güter und Dienstleistungen für die Bürgerinnen und Bürger sorgen muss. Diese erhalten wiederum die Möglichkeit, an den Entscheidungsverfahren für die Verteilung mitzuwirken und damit Verfahrensgerechtigkeit zu erlangen. Die wechselseitigen Rechte und Pflichten zwischen Staat und Bürger rahmen dieses Verhältnis zwischen öffentlicher und privater Sphäre.

Zusätzlich zum Austausch zwischen den Bürgerinnen und Bürgern und den Planungsverantwortlichen zur Gestaltung einer zeitgerechten Stadt ist es notwendig, Anschluss an die Fachdiskussionen der Planung zu halten und das Thema Zeit in der Planung in die etablierten Politikfelder hineinzutragen. Die Beiträge von Heitkötter/Zohren zur Aachener Zeitpolitik für Familien und Wieden/Weber aus Bad Kissingen zeigen, wie wichtig es ist, möglichst viele Fachreferate und kommunale Entscheidungsträger aus Wirtschaft und Politik für dieses Thema zu sensibilisieren, um auf lange Sicht zu einer Art „Time Mainstreaming“ zu gelangen, ähnlich wie dies für das „Gender Mainstreaming“ bereits auf den Weg gebracht wurde.

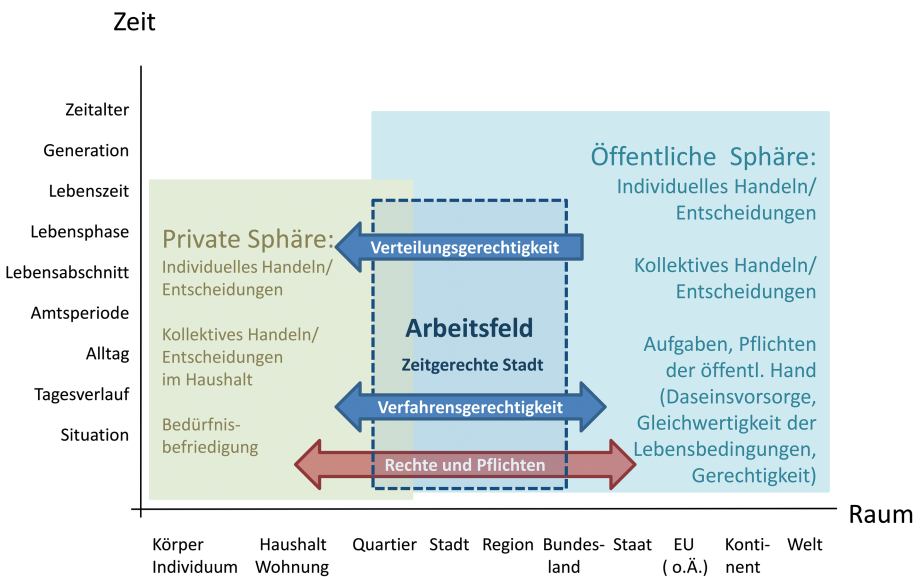


Abb. 1: Das Arbeitsfeld des Arbeitskreises „Zeitgerechte Stadt“ (eigener Entwurf)

Die Herstellung von Verfahrensgerechtigkeit ist allerdings eine komplexe und komplizierte Aufgabe. Es geht um die Frage der Herstellung von Transparenz durch die öffentliche Hand – mit Transparenz als erklärtem Ziel – oder durch kommerzielle Anbieter – mit Transparenz als eventuellem positivem Nebeneffekt. Je nach Akteur spielen völlig unterschiedliche Kriterien und Indikatoren eine Rolle, gehen unterschiedliche



Gewichtungen in die Beurteilung und Bewertung ein. Vor allem wird erkennbar, dass gerade auch die prozeduralen Fragen in enger Verknüpfung mit den Fragen der (un)gleichen Beteiligung von Stakeholdern und Betroffenen und von Machtungleichgewichten gesehen werden müssen (vgl. Kapitel 3.2).

Eine zentrale Frage ist auch, wie diese Aushandlung konkret erfolgen kann und wie es gelingen kann, die Betroffenen in die Beteiligungsverfahren einzubeziehen. Seit Beginn der Bürgerbeteiligung an Planungsverfahren lehrt die Erfahrung, dass es sich vorrangig um eine selektive Gruppe von Personen (mit hohem kulturellem und ökonomischem Kapital) handelt, die die angebotenen Veranstaltungen besucht und sich in die Planungsverfahren einbringt.

Auf kollektiver Ebene gibt es bereits unterschiedliche Formen der Beteiligung von Betroffenen in Zusammenhängen, in denen implizit oder explizit auch über Zeit verhandelt wird. Ein zentrales Beispiel sind Tarifverträge, in denen auch die Folgen für Zeiten jenseits von Arbeitszeiten geregelt werden. Allerdings sind Tarifverträge sozial (dadurch, dass sie nur für gebundene Betriebe gelten) und räumlich (weil sie nach Tarifbezirken unterschiedlich sein können) selektiv. Raumzeitliche Aspekte werden so gut wie nicht beachtet, obwohl es immer wieder im Rahmen der gewerkschaftlichen Politik auch Ansätze dazu gab.

Es lassen sich dabei weiche und harte Wege der Koordination und Abstimmung unterscheiden, die in unterschiedliche Maßnahmen münden können.

- > Sensibilisierung: An erster Stelle steht sowohl im Hinblick auf die Öffentlichkeit als auch auf die Umsetzung in der Planung eine Sensibilisierung der Betroffenen.
- > Solidargemeinschaft: „Zeit-Genossenschaft“, Anerkennung von Diversität, Rücksichtnahme, Selbstverpflichtung von individuellen und kollektiven Akteuren auf gemeinsame Werte und Ziele.
- > Aushandlungsprozesse und daraus abgeleitete demokratische Entscheidungsprozesse (Mehrheitsentscheidungen).
- > Analyse und Bewertung von Trade-offs: Diesem Schritt folgt dann die Entwicklung von Strategien und Instrumenten, mit denen die gemeinsam verabredeten Ziele verfolgt werden.
- > Institutionalisierungen und gesetzliche Regelungen.

Auf die unseres Erachtens wichtigsten Schritte räumlicher und zeitlicher Umsetzung dieses Leitbilds der zeitgerechten Stadt möchten wir im Abschnitt 5 eingehen und in Anlehnung an die o. g. Wege der Koordination und Abstimmung Maßnahmen entwickeln.

## 5 Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Zeitgerechtigkeit muss als komplexes und kontingentes Konzept angesehen werden, als eine Vision, von der klar ist, dass sie – wie Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen, soziale Gerechtigkeit und andere Ziele – nicht vollständig zu erreichen ist, aber als ein Orientierungspunkt und Maßstab zu gelten hat, an dem es sich auszurichten gilt. Auf dem Weg zu einer zeitgerechten Stadt, in der die zentralen Ressourcen und Gelegenheiten gerecht verteilt und für jede/n erreichbar sind, müssen Verfahren entwickelt werden, wie dieses langfristige Ziel der Zeitgerechtigkeit erreicht werden kann und wie die Bürgerinnen und Bürger gerecht an diesen Verfahren beteiligt werden können.

Die unterschiedlichen Befunde der Beiträge machen erkennbar, dass Zeitpolitik seit eh und je – zumindest implizit – betrieben wird, dass aber gerade dadurch die vielfältigen (ungleichen) Verteilungswirkungen in der Regel nicht offenbar und daher auch nicht zum Thema werden. Nur in besonderen Situationen – wie am Beispiel der Night Tube in London gezeigt – werden die (Um)Verteilungswirkungen erkennbar und dann auch als Konflikt offenbar (selbst wenn sie nicht als Zeitkonflikte angesprochen werden). Gerade dieses Beispiel, aber auch die „Zeitfallen“, die sich in bestimmten Chronotopen auf tun können, oder die dem Anschein nach neutralen – da technisch „eingebauten“ – Vorgaben (Geschwindigkeit von Rolltreppen, Haltezeiten an Haltestellen, Reaktionszeiten von Automaten) machen deutlich, dass es sich bei Zeitgerechtigkeit und dem Erfordernis einer expliziten Zeitpolitik um ein viel „härteres“ Thema handelt, als das gemeinhin angenommen wird. Es geht um deutlich mehr als ein „Nischenthema“, ein Luxusthema „nice to have“, aber nicht wirklich wichtig. Gerade wenn Zeit zur zweiten Schicht des Sozialstaates wird, werden muss, es implizit längst geworden ist (Arbeitszeitdauern, -lagen, Sabbaticals, Care-Zeit-Budgets als einige Stichworte), wird die Notwendigkeit und Brisanz einer Auseinandersetzung mit Zeitgerechtigkeit und Zeitpolitik offenbar.

Auch wenn „Zeitpolitik“ durchaus in der Alltagssprache angekommen ist (eine Google-Suche zum Stichwort „Zeitpolitik“ ergibt mittlerweile – März 2017 – über 40.000 Einträge) und es durchaus politische Ansätze, besonders im Bereich des Familienministeriums, gibt, kann man kaum von einer Etablierung des Politikfeldes sprechen, schon gar nicht auf kommunaler Ebene.

Um hier einen Schritt weiterzukommen, werden in den folgenden Abschnitten Handlungsansätze unterschiedlicher Reichweite für eine Raum-Zeitpolitik auf städtischer Ebene (lokal und gesamtstädtisch) und übergeordneter Ebene (Land, Bund, EU) formuliert.

### 5.1 Sensibilisierung

Ein zentraler Befund ist, dass die Relevanz des Themas „Zeit“ und die Zusammenhänge zwischen räumlicher Planung – als der etablierten und institutionalisierten Planung der Stadt – und zeitlicher Planung noch längst nicht durchgängig erkannt sind, selbst wenn durchaus einige Kommunen zumindest in Konzepten oder Reden nicht verges-

sen, das Thema zu erwähnen. Diese gleichwohl nach wie vor unzureichende Sensibilisierung für die Bedeutung des Themas erfordert unterschiedliche Sensibilisierungsstrategien.

Ein hilfreicher Ausgangspunkt dafür könnten die Empfehlungen des Europarats (Council of Europe 2010a, b) sein, die sich u.a. auf die Berücksichtigung des Rechts auf eigene Zeit, die Konzepte Zeitwohlstand und zeitliche Lebensqualität sowie auf eine explizite Zeitpolitik für die Kommunen beziehen. Nach unserem Eindruck hat das bislang keinen wirklichen Widerhall gefunden, sodass es zunächst einmal darauf ankommt, diese Empfehlungen – erneut und breiter – zu diffundieren. Das Thema wird damit auch in einen größeren Kontext gestellt.

In diesem Zusammenhang – aber auch weit darüber hinaus – könnten gerade die etablierten Fortbildungsinstitutionen Difu, VHW u.a. eine wichtige Rolle spielen, indem sie zeitliche Fragestellungen systematisch in ihre Fortbildungsprogramme aufnehmen.

Langfristig muss die Sensibilisierung allerdings schon sehr viel früher ansetzen, indem in den unterschiedlichen Bildungsphasen „Zeit“ immer wieder zum Thema gemacht wird – vom Kindergarten über die Schule (wie die Erfahrungen auch im Beispiel Chronobiologie in Bad Kissingen zeigen) bis zur Hochschule. In den Hochschulen hat die Beschäftigung mit Zeit gerade auch in den Planungsdisziplinen über die Jahre zugenommen. Es gibt eigene Veranstaltungen in ausgewählten Studiengängen, es gab im Rahmen des durch die Nationale Stadtentwicklungspolitik geförderten Projekts „Fachlicher Nachwuchs entwirft Zukunft“ eine Sommerschule unter Beteiligung von zwölf Planungsstudiengängen unter dem Titel „Zeitgerechte Stadt“ (Fachlicher Nachwuchs 2013). Für die Zukunft wäre eine stärkere Institutionalisierung wünschenswert in Richtung einer festen Etablierung des Themas in den Curricula der Planungsstudiengänge bis hin zur Einrichtung eigener Professuren für Zeitpolitik und Raumzeitpolitik. In diesem Kontext wären Kooperationen zwischen Universitäten und Kommunen für Abschlussarbeiten zu kommunalen Zeitthemen wünschenswert, um in den Kommunen systematisch Grundlagen zu entwickeln, ohne in großem Umfang zusätzliche kommunale Ressourcen in Anspruch nehmen zu müssen.

Zumindest zwei der Beiträge dieses Bandes – Wieden/Weber und Heitkötter/Zohren – stehen für eine weitere wichtige Sensibilisierungsstrategie: Die Vermittlung von (erfolgreichen) Praxisbeispielen<sup>9</sup>:

- > Das Konzept, die Gestaltung und Organisation der Stadt nach chronologischen Prinzipien zu verändern und dies in eine Marketingstrategie zu integrieren, die sich u. a. in der Neuausrichtung der Stadtwerbung und in der Herausgabe einer Broschüre der Stadt unter dem Slogan „Entdecke die Zeit. Bad Kissingen“ niederschlagen hat.<sup>10</sup>

9 In einer etwas großzügigeren Interpretation könnte man auch Marketingstrategien von Städten, die eine zeitliche Besonderheit der Stadt herausstellen, als einen Hinweis auf eine Sensibilisierung für zeitliche Fragestellungen sehen. Zu denken ist hier etwa an die Kampagne Berlins aus dem Ende des Jahres 2016 und dem Beginn 2017: Berlin 365/24. Gleichzeitig ist diese Kampagne auch ein Hinweis auf implizite Zeitkonflikte (Kulturprojekte Berlin GmbH 2016).

10 z. B. [https://www.badkissingen.de/de/tourismus-kurort-bayern/information/pressezentrum/pressemappe/m\\_84804](https://www.badkissingen.de/de/tourismus-kurort-bayern/information/pressezentrum/pressemappe/m_84804) (06.05.2018).

- > Die Weiterentwicklung eines Ansatzes, die Familienfreundlichkeit der Stadt Aachen zu einem wichtigen Thema – auch im Wettbewerb der Kommunen um zukünftige Arbeitskräfte – zu machen. Dies zielt dezidiert in Richtung einer Zeitpolitik für Familien, die auch in Handlungsrichtlinien für die kommunale Planung ihren Niederschlag gefunden hat (d. h. die über eine erfolgreiche Sensibilisierung bei den betroffenen Akteuren hinaus bereits Strategien und Instrumente entwickelt hat).

Es ist eine wachsende Zahl von Tagungen und Publikationen zu beobachten, die spezifische Fragen des Zusammenhangs von zeitlicher und räumlicher Entwicklung in den Fokus rücken – von grundsätzlichen Fragen der Temporalität der Metropolen bis hin zu detaillierteren Fragen des Umgangs mit Konflikten in der Stadtnacht. Den meisten dieser Tagungen und Veröffentlichungen ist es bislang nur unzureichend gelungen, in die Praxis auszustrahlen – das gilt selbst dann, wenn öffentlich geförderte Institutionen (wie die Clubcommission in Berlin) als Mitveranstalter auftreten.

Gerade Touristenstädte und Städte mit einem intensiven Nachtleben haben mit den damit einhergehenden Konflikten zu tun. Viele Städte beschäftigen sich gezielt mit diesen Problemen, entwickeln dafür Strategien (z. B. Mediation, Runde Tische), Instrumente (z. B. Pantomimen, Sperrstunden) und Institutionalisierungen (z. B. Nachtbürgermeister). Diese Institutionalisierungsansätze, wie Nachtbürgermeister in einigen Städten weltweit (z. B. Amsterdam, New York, Paris) oder Mediationsgruppen, deren Aufgabe darin besteht, sich mit den zeitlichen Konflikten in der Nacht zu befassen, sowie die Treffen der Nachtbürgermeister auf den Tagungen „stadtnacht – Berlin-Nights“ 2016 und 2017 (veranstaltet von der Clubcommission Berlin) geben Anlass zu der Hoffnung, dass sich langsam etwas ändert. Bislang ist diese Erfahrung mit spezifischen Zeitkonflikten noch kein Ansatz für die Städte, sich grundsätzlicher und systematischer mit Zeitkonflikten in der Stadt auseinanderzusetzen und eine eigene zeitpolitische Perspektive zu entwickeln.

Um dieses zu ermöglichen und voranzutreiben, sind weitere Formen der Sensibilisierung für zeitliche Zusammenhänge in Städten erforderlich. Dies scheint uns auch eine Aufgabe für die Medien zu sein, die dafür allerdings ihrerseits durch die Wissenschaft stärker unterstützt werden müssten.

In der Wissenschaft sind die Reputationssysteme gegenwärtig wenig geeignet, Praxis Kooperationen zu unterstützen und voranzutreiben. Das macht die wünschenswerte Durchführung von Multiplikatorenworkshops, die Vernetzung von Experten aus Wissenschaft und Praxis nicht gerade leicht. Auch die Organisationen, die sich stark an der Unterstützung und Fortbildung der Kommunen ausrichten (Difu, VHW, in der Vergangenheit IRS), aber neuerdings auch wieder die großen Unternehmensberatungen, die im Zuge der Smart-City-Entwicklung die Kommunen als Markt der Beratung wiederentdecken, wären aus unserer Sicht gut beraten, die Zeitdimension in ihre Überlegungen aufzunehmen.

Leider ist es bislang auch nur unzureichend gelungen, dauerhaft Städtenetzwerke von Städten, die sich systematisch mit Ansätzen der raum-zeitlichen Planungen auseinandersetzen, sowohl auf jeweils nationaler, aber auch auf internationaler Ebene zu etab-

lieren (vgl. DGfZP 2015). Dies in Zukunft voranzutreiben und damit die Aufforderungen der Europarat-Beschlüsse umzusetzen und einen (internationalen) Erfahrungsaustausch zu ermöglichen, wäre wünschenswert, würde aber auch ein entsprechendes Engagement der kommunalen Verbände voraussetzen.

## 5.2 Strategieentwicklung

Zu einer Strategieentwicklung gehört die Auseinandersetzung in der Stadt, inwieweit „Zeit“ explizit als wohlfahrtsstaatliches Desiderat betrachtet werden soll und ob daraus eine integrierte zeitpolitische Strategie abgeleitet wird oder ob Zeit als Querschnittsthema in allen Ressorts im Sinne eines „Mainstreaming“ behandelt werden soll.

Im ersten Fall wird es darum gehen, Ressourcen zu bündeln und eigene Organisationsformen mit eigenen Kompetenzen und Ressourcen zu etablieren. Im zweiten Fall wird es den einzelnen Ressorts überlassen, wie sie zeitpolitische Themen in die eigene Agenda aufnehmen und Verknüpfungen zu den traditionellen Themen herstellen, wie es etwa im Zuge der Positionierung Aachens als familienfreundliche Stadt im Wettbewerb der Kommunen (vgl. Beitrag Heitkötter/Zohren) erfolgt ist.

Pragmatisch – ein halbwegs einheitliches oder von den Verbänden empfohlenes Vorgehen wird es auf absehbare Zeit nicht geben – geht es wohl darum, es dem Wettbewerb der Kommunen im Rahmen der kommunalen Autonomie zu überlassen, ob:

- > eine Strategie der ressortspezifischen Inzellösungen mit einer möglichst weitgehenden Ressortabstimmung und -koordination mit der Hoffnung auf eine zukünftige Konvergenz und Integration gewählt wird. Ressortorientierte (Insel)Lösungen sind deswegen einfacher zu bewerkstelligen, weil die Verbindung zu etablierten Politikfeldern und -strategien relativ leicht herzustellen und die Ausrichtung auf bestimmte Zielgruppen eindeutig sind;
- > von vornherein eine Integration angestrebt wird, die allerdings nur auf der Basis eines breiten politischen Konsenses und mit politischer Unterstützung, vor allem mit einem expliziten Commitment der Stadtspitze denkbar erscheint;
- > zeitliche Dimensionen städtischer Entwicklung als Querschnittsthema gesehen und behandelt werden sollen;
- > zeitliche Transparenz, also die Bereitstellung von Informationen über zeitliche Dimensionen der Stadt, offengelegt und eine systematische Informationsstrategie entwickelt werden soll;
- > zeitliche Koordination als eigenständige und wichtige kommunale Aufgabe betrachtet und aufgegriffen werden soll.

Allerdings sind wir der Überzeugung, dass sich – aus in diesem Band dargelegten Gründen – die Städte sehr viel expliziter mit den Fragen der zeitlichen Steuerung und der zeitlichen Gerechtigkeit werden auseinandersetzen müssen.

### 5.3. Instrumente

Für die Etablierung zeitpolitischer Ansätze stehen auf unterschiedlichen Ebenen bereits heute eine Vielzahl von Grundlagen und Instrumenten zur Verfügung, die es jedoch gezielter zu nutzen und einzusetzen gilt. Wenn das Leitbild der zeitgerechten Stadt als Rahmen konsensual angenommen ist, können vorhandene planerische Instrumente bereits jetzt gezielt für die Annäherung an das Leitbild verwendet werden. Dabei können die Instrumente einerseits nach ihrer Anwendungsebene und andererseits nach ihrer Zielrichtung differenziert werden.

Auf kommunaler Ebene stehen einerseits Instrumente zur Analyse zeitlich relevanter Aspekte der Stadt und andererseits Instrumente zur Prüfung und Förderung von Zeitgerechtigkeit zur Verfügung. Zu den Instrumenten zur Analyse und Sichtbarmachung raum-zeitlicher Anforderungen gehören u.a.:

- > Kommunale Daten aus der Kommunalstatistik, vor allem aber auch aus dem Verwaltungsvollzug und der digitalen Überwachung und Steuerung von städtischen Dienstleistungen könnten gezielter in ihren zeitlichen Dimensionen (am besten in der Abstimmung der Datenformate und Auswertungen zwischen den Ressorts) analysiert und zur Verfügung gestellt werden.
- > Solche Daten könnten – wie es in einigen Städten auch schon geschieht – für kartographische Aufbereitungen genutzt werden, um Erreichbarkeiten und Lücken der Erreichbarkeit sichtbar zu machen. Die Techniken der raum-zeitlichen Kartierung entwickeln sich schnell weiter und schaffen Möglichkeiten, die zeitlichen Dimensionen von Städten zu visualisieren und damit allgemeinverständlich zu machen (z. B. Neuhaus 2015, MIT senseable city lab mit vielen Beispielen etwa der Nutzung von Mobilfunkdaten).
- > Gerade auch Daten und Analyseinstrumente mit zeitlichen Dimensionen, die von Unternehmen entwickelt werden („walkscore“, „mapnificent“<sup>11</sup>), sollten auch von den Kommunen gezielt genutzt und/oder unterstützt werden.
- > Wegen der knappen Ressourcen bieten sich Kooperationen mit Hochschulen gerade bei solchen neuen Themen an (z. B. gemeinsame Studienprojekte).
- > Systematische Analysen von raumzeitlichen Erreichbarkeiten, Nutzungszeiten, Veränderungen von Rhythmen durch Veränderungen von Rahmenbedingungen

11 Bei mapnificent handelt es sich um eine Entwicklung im Rahmen einer Masterarbeit, bei der weltweit zahlreiche Kommunen kooperiert haben, indem sie ihre Fahrplandaten zu Verfügung gestellt haben, für Berlin musste ein indirekter Weg der Datenerhebung gewählt werden (Wehrmeyer o. J.).

(z. B. Flexibilisierung von Arbeitszeiten) würden es erlauben, Lücken, Engpässe und Restriktionen zu identifizieren und effizientere und/oder den Nutzerinnen und Nutzern besser angepasste Angebote zu entwickeln.

Folgende Instrumente zur Prüfung und Herstellung von Zeitgerechtigkeit in der Stadt stehen bereits zur Verfügung, sind bereits angedacht und könnten etabliert werden (vgl. auch DGfZP 2010):

- > Die Idee einer Zeitverträglichkeitsprüfung für zeitpolitische Interventionen im öffentlichen Raum ist schon verschiedentlich angedacht worden (vgl. Rinderspacher 1997; Mückenberger 2010).
- > Es gibt bereits eine Vielzahl von Vorschlägen für zeitliche Zonierungen – einerseits in der öffentlichen Diskussion, wie der Beitrag zu „Eulenschutzgebieten“ für Nachtschwärmer in der Berliner Tagespresse (Afanasjew 2015) zeigt, aber vor allem auch in der räumlich orientierten Zeitforschung: Raumzeitzonen (Eberling/Henckel 2002; Herkommer 2007) und Chronotope (Beitrag Pohl; Zedda 1999) als zeit-räumliche Differenzierungsansätze.
- > Im Rahmen der Ansätze auch zur Institutionalisierung der Zeitpolitik auf kommunaler Ebene hat es eine Vielzahl von Beteiligungsformen gegeben (Workshops, Runde Tische etc. (Heitkötter 2006)), die auch in Italien – lange Zeit das „role model“ kommunaler Zeitpolitik – weitgehend Standard sind (Mareggi 2000, 2011). Auch im Rahmen von Konflikten in der nächtlichen Stadt sind unterschiedliche Beteiligungsformate längst etabliert (s. o. sowie Beitrag Weber/Henckel).
- > Wünschenswert wäre die Etablierung eines „Brainpools“, eines Netzwerks für zeitpolitische bzw. raumzeitpolitische Akteure. Einbezogen werden sollten die einschlägigen Wissenschaftsinstitutionen, die auf diesem Feld aktiv sind, die entsprechenden Beratungsorganisationen, die kommunalen Spitzenverbände, NGOs etc. (wie etwa die Deutsche Gesellschaft für Zeitpolitik (DGfZP)), die Slow Cities und vor allem auch die Vorreiterstädte auf anderen Feldern (wie die familienfreundlichen Städte, die Städte mit Nachtbürgermeistern).
- > Ein sehr wichtiges Instrument wäre die Etablierung eines oder mehrerer Förderprogramme zur zeitgerechten Stadt nicht nur für die Forschung, sondern vor allem für die Praxis in Analogie zu den ExWost-Programmen, insbesondere dem Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“, das heute (einschließlich der Begleitforschung) zum Standard der Stadtentwicklung zählt.
- > Vorhandene planerische Instrumente wie z. B. die Bebauungsplanung oder die Baunutzungsverordnung könnten mit dem entsprechend angepassten Planungsansatz bereits heute für raumzeitpolitische Maßnahmen genutzt werden (Herkommer 2007) – unabhängig von einer einschlägigen Weiterentwicklung der entsprechenden Normen (s. u.).

Zur Herstellung von Transparenz und für eine verbesserte Kommunikation stehen ebenfalls mittlerweile eine Reihe von Instrumenten zur Verfügung, die eingesetzt werden oder einsatzbereit sind, wobei sich das Spektrum kontinuierlich erweitert:

- > Die einfachste Form sind die mittlerweile im ÖPNV weit verbreiteten elektronischen Tafeln, die die nächsten Verbindungen minuten- oder gar halbminutengenau anzeigen, oder Hinweise über die Zeitdistanzen an Flughäfen, die man für den Weg von einem Terminal zum anderen benötigt.
- > Eine Vielzahl von Apps bietet auf den mobilen digitalen Geräten in Echtzeit Informationen über Verspätungen, Alternativrouten, in der Umgebung angebotene Dienstleistungen und vieles andere mehr.
- > Der Öffnungszeitenfinder ist ein elektronisches Informationssystem, das die Dienste in einer Stadt systematisch anhand der Öffnungszeiten suchen lässt (vgl. ISR 2009, hier wurde im Rahmen eines Studienprojektes eine solche Idee ausgearbeitet). Mittlerweile hat Bad Kissingen ein solches System etabliert.<sup>12</sup>

Auf übergeordneter Ebene stehen folgende Instrumente bereits zur Verfügung oder sollten eingeführt werden:

- > Forschungsprogramme und Förderprogramme auf nationaler und internationaler Ebene. Als ein wichtiger Beitrag kann u. a. das Forschungsprogramm der Hans-Böckler-Stiftung zur Arbeitszeitverkürzung bei VW Ende der 1990er Jahre angesehen werden, das auch Projekte zu den Umweltfolgen und den Folgen für Städte gefördert und zu zahlreichen Veröffentlichungen geführt hat.<sup>13</sup> Hervorzuheben ist auch das von der Europäischen Kommission finanzierte Weiterbildungsprogramm und Praxisforschungsprojekt Eurexcter (excellence territorial en Europe) mit der bislang ersten und einzigen internationalen Fortbildung für kommunale (Raum)Zeitplaner (u.a. Mückenberger 2011).
- > Wettbewerbe für städtische und regionale Konzepte mit explizit zeitlichem Bezug. Modelle dafür könnten die Wettbewerbe sein, die im Rahmen der Innovationsförderung vom Forschungsministerium initiiert wurden (z. B. Bioregio) oder im Bereich der Familien (familienfreundliche Stadt) durch das Familienministerium.
- > Förderung, die Zeitverträglichkeitsprüfung evtl. als (Standard)Instrument weiterzuentwickeln und systematisch einzusetzen. Dazu könnte einerseits auf wissenschaftliche Vorarbeiten zu diesem Instrument, andererseits auf praktische Erfahrungen, wie im Beitrag von Heitkötter/Zohren für die Zielgruppe der Familien in Aachen vorgestellt, zurückgegriffen werden.

<sup>12</sup> <https://www.badkissingen.de/de/wirtschaftsfoerderung/24783.Der-Oeffnungszeitenfinder.html> (06.05.2017).

<sup>13</sup> Im Rahmen eines Forschungsverbundes der Hans-Böckler-Stiftung wurde im Zuge der Einführung der 28,8-Stunden-Woche bei VW eine Reihe von Untersuchungen aus unterschiedlichen Perspektiven durchgeführt, die Ende der 1990er Jahre ihren Niederschlag in einer Publikationsreihe fanden: u. a. Eberling/Henckel (1998), Jürgens/Reinecke (1998), Hielscher/Hildebrandt (1999), Hildebrandt (2000).



## 5.4 Institutionalisation

Eine Institutionalisation der Raumzeitpolitik, die auf die zeitgerechte Stadt zielt, würde voraussetzen, dass die Berücksichtigung zeitlicher Aspekte systematisch in rechtliche Normierungen (Gesetze, Verordnungen, Planwerke u. a.) aufgenommen wird.

Dazu würden mit Blick auf die räumliche Ordnung vor allem das Baugesetzbuch (BauGB) und die Landesbauordnungen (LBOs) sowie die Richtlinien der Städtebauförderung gehören. Auch wenn mit dem Baurecht auf Zeit eine Regelung mit explizit zeitlicher Dimension in das BauGB aufgenommen ist, handelt sich im Sinne der in diesem Band behandelten Thematik eher um einen Randaspekt.

Schon in der Instrumentierung wurde die Notwendigkeit von Forschungs- und Förderprogrammen angesprochen. Ihre langfristige Anlage – etwa durch die Aufnahme eines Formats „zeitgerechte Stadt“ in das Programm des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus (ExWost) mit einer entsprechenden Begleitforschung – wäre ein wichtiger Schritt einer Institutionalisation.

Als Übergang zwischen der Angebotsseite und der Nachfrageseite der Zeitgerechtigkeit könnte man die grundlegende Konzeption der italienischen kommunalen Zeitpolitik interpretieren (Mareggi 2013). Diese versucht, ausgehend von individuellen zeitlichen Problemen und Konflikten, durch die vor allem öffentliche Bereitstellung von Dienstleistungen und ihre zeitliche Veränderung/Anpassung und durch Anpassungen der territorialen Organisation kollektive Antworten auf individuelle Probleme zu geben. Es geht also nicht um eine wohlfahrtsstaatliche Unterstützung des Einzelnen, sondern um die Verbesserung der zeitlichen Rahmenbedingungen zur Erweiterung der persönlichen Wahlmöglichkeiten (Mareggi 2016). Viele dieser Institutionalisationen dienen auch einer Etablierung von Verfahrensgerechtigkeit in der Etablierung von Zeitpolitik. Die italienische Praxis der kommunalen Zeitplanung bietet hier eine ganze Reihe von Ansätzen, die in dieser Richtung gedeutet werden können – angefangen von den Mobilitätspakten (Bonfiglioli 1997), über die Koordination von Öffnungszeiten, Runde Tische in verschiedenen Städten bis hin zur am weitesten gehenden Institutionalisation in den kommunalen Zeitbüros (vgl. zum Überblick: Bonfiglioli/Mareggi 1997). Die Schaffung der Zeitbüros, die nach dem 2000 erlassenen sog. „Legge Turco“ – benannt nach der damaligen Ministerin für Gleichstellung in Italien – gesetzlich vorgeschrieben ist, ist ein institutionelles Arrangement für diesen Zweck. Dabei ist es politische Entscheidung der Kommunen, ob und in welchem Ausmaß sie städtische Zeitpolitiken implementieren, auch wenn die Auseinandersetzung mit zeitlichen Problemen für die Kommunen auf Basis des Gesetzes sowie regionaler Verordnungen verbindlich geregelt ist. Obwohl die italienische Zeitpolitik zeitweilig für ziemlich viel Furore gesorgt hat und nahezu als europäisches Rollenmodell für eine kommunale Zeitpolitik gehandelt wurde, ist die praktische Erfahrung sehr viel nüchterner zu beurteilen. Es zeigt sich an diesem Beispiel, dass eine gesetzliche Verankerung der Zeitpolitik in einem Gesetz keine hinreichende Bedingung für eine erfolgreiche Umsetzung ist (Mareggi 2016).

Zeitpolitik bleibt nicht nur ein sperriger politischer Gegenstand, sondern wurde – u. a. aufgrund ihrer Entstehungsgeschichte aus der linken italienischen Frauenbewegung – auch zum Spielball unterschiedlicher politischer Konstellationen in den Städten. Hinzu kommt, dass die Macht- und Ressourcenbasis (Personal und Geld) in fast allen Städten ausgesprochen bescheiden geblieben (oder auch wieder geworden) ist. Mareggi kommt zu der Einschätzung, dass die kommunale italienische Zeitpolitik bisher nicht besonders erfolgreich war, auch wenn die Behandlung von Zeitkonflikten zum Standard geworden ist.

Auch in Deutschland hat es eine ganze Reihe von Versuchen weitgehenderer Institutionalisierungen gegeben, von der Zeitbeauftragten in Hanau über die dezentralen Expo-2000-Projekte (Eberling/Henckel 2001) bis hin zur Einrichtung eines Zeitbüros nach italienischem Vorbild in Bremen-Vegesack (Heitkötter 2006). Leider waren auch diese Ansätze nicht besonders nachhaltig, u. a. weil sie sehr stark von dem Engagement und der Unterstützung einzelner Personen in den Zeitplanungsorganisationen und den politischen Ämtern abhängig waren und es bislang nur unzureichend gelungen ist, eine dauerhafte Institutionalisierung der Zeitperspektive zu erreichen.

Alle Versuche der Institutionalisierung von Zeitpolitik sind als Ansätze zur Durchsetzung der Zeitgerechtigkeit, vor allem auch im Sinne einer Verfahrensgerechtigkeit, anzusehen. Selbst wenn die unterschiedlichen Formen der Institutionalisierung nicht alle oder auch nur wenige der oben genannten Bedingungen erfüllen, leisten sie zumindest insofern einen Beitrag, als Zeit systematisch berücksichtigt wird. Institutionalisierungen mit der Zuweisung von Ressourcen (Macht, Personal, Geld – in Analogie zur Etablierung der Umweltpolitik (vgl. Henckel/Thomaier 2016)) dürften wesentliche Voraussetzungen für eine Durchsetzungsmacht systematischer zeitlicher bzw. raumzeitlicher Politikansätze sein. Als eine durchaus ambivalente Weiterentwicklung sind die gegenwärtig diskutierten PPP zu sehen (Mareggi 2016), wie bereits in Abschnitt 3.2 im Zusammenhang mit Privatisierungen im Wohnungsmarkt angesprochen. Die logische Endstufe einer Gestaltung von Zeitgerechtigkeit durch die öffentliche Hand wäre mit der Umsetzung von Virilios Vision, dass „dem Ministerium für Raumplanung ... das Ministerium für Zeitplanung“ (Virilio 1978: 30) folgen wird, erreicht. Davon sind wir zweifellos noch weit entfernt, und ob dies zu wünschen ist, wäre ebenfalls infrage zu stellen. Inwieweit jedoch die Balance von Stadt/Staat und Markt mit den derzeitigen politischen und finanziellen Mitteln dauerhaft zu halten ist, ist in Zeiten knapper kommunaler Haushalte und in Regionen mit schrumpfenden Städten allerdings auch fraglich.

Denkt man die Analogie zur Umweltpolitik oder zur Energiewende noch pointierter weiter, so könnte man zu dem Schluss kommen, dass es großer Ereignisse oder Katastrophen bedarf, um einen politischen Richtungswechsel in Gang zu setzen (vergleichbar mit Tschernobyl und Fukushima). Es stellt sich demzufolge die Frage, was geschehen muss, um die Notwendigkeit einer zeit- und raumgerechten Planung zu erkennen.

Die bislang nicht wirklich überzeugenden oder von Dauerhaftigkeit gekennzeichneten Versuche der Institutionalisierung sollten allerdings nicht dazu führen, das Unterfangen für gescheitert zu erklären, sondern das Bewusstsein dafür schärfen, dass es sich

um eine schwierige und langwierige Aufgabe handelt – die ebenfalls in Analogie zur Etablierung der Umweltpolitik als eigenem Politikfeld gesehen werden kann (Eberling/Henckel 1998; Henckel/Thomaier 2016). Gerade wenn man die Vision der zeitgerechten Stadt im Kontext der Debatte um Zeit als zweite Dimension des Sozialstaates sieht, wird erkennbar, um welche große Aufgabe es sich handelt.

Auf längere Sicht wird es vermutlich eine Ausdifferenzierung der Institutionalisierung geben, weil einige Kommunen sich der systematischen Integration von zeitlichen Planungsdimensionen von unterschiedlichen Politikfeldern aus annähern werden, wie es sich in Aachen mit dem Andocken an die Familienpolitik, aber in Kooperation mit der Stadtplanung andeutet. Eine eigenständige Abteilung oder ein eigenständiges Dezernat können allenfalls Langfristvisionen sein – aber es soll durchaus in diese Richtung gedacht werden, denn nur, wenn man einen dicken Stein wirft, hat man auch Chancen, größere Wellen zu erzeugen.

## 6 Offene Umsetzungs- und Forschungsfragen

### Offene Umsetzungsfragen

Auch wenn in den vorangegangenen Abschnitten schon eine ganze Reihe von Empfehlungen und Hinweisen zur Umsetzung einer auf Zeitgerechtigkeit zielenden kommunalen (oder von den Kommunen umgesetzten) Politik formuliert wurden, sind wir uns wohl bewusst, dass es sich trotz allem um erste Ansätze handelt und eine Vielzahl von Umsetzungsfragen sich erst im weiteren Verlauf und durch Umsetzungsversuche werden klären lassen:

- > Das Verhältnis zwischen der Eigenständigkeit von Zeitpolitik und einer Verknüpfung mit etablierten Politikfeldern ist für die Durchsetzungsperspektiven von großer Bedeutung. Daran sind zentrale Aspekte der Institutionalisierung geknüpft: Je grundsätzlicher und umfassender der Ansatz, umso eher geht es um eine eigenständige querschnittsorientierte Institutionalisierung. Je spezifischer (räumlich, zeitlich, bezogen auf Zielgruppen) die Ansätze konzipiert werden, umso eher bietet sich eine Anbindung an etablierte Politikfelder an – wie es die familienorientierte Zeitpolitik (im Allgemeinen oder bezogen auf eine einzelne Stadt wie Aachen) zeigt. Dabei kann eine Anbindung an etablierte Politikfelder durchaus eine erste Stufe für eine eigenständigere Institutionalisierung in Zukunft sein (Beiträge Heitkötter/Zohren zum Thema Familie in Aachen oder Wieden/Weber zum Thema Marketing und Tourismus in Bad Kissingen).
- > Zwischen den neuen Bewegungen zum Postwachstum und zu Degrowth sowie zeit- bzw. raumzeitpolitischen Ansätzen gibt es eine Reihe von verbindenden Elementen (wie Ritzinger in ihrem Beitrag zeigt). Daher bieten sich hier gute Möglichkeiten der wechselseitigen Verstärkung gemeinsamer Intentionen.
- > Die Zusammenhänge zwischen anderen Politikfeldern wie u. a. der Sozialpolitik, der Gesundheitspolitik, der Umweltpolitik und der Zeitpolitik sind in vielen Punkten noch nicht klar und müssten noch systematisch ausgelotet werden.

- > Wie angedeutet, galt die italienische kommunale Zeitpolitik eine Weile als „role model“ der Institutionalisierung. Zwar haben wir auch die Ernüchterung über die Erfahrungen beschrieben, allerdings gibt es auch in Italien keine systematische Evaluation der „Tempi della Città“. Wir sind der Überzeugung, dass sich aus den positiven wie negativen Erfahrungen – trotz aller Unterschiede der Rahmenbedingungen – viel lernen ließe.
- > Der Europaratsbeschluss (Council of Europe 2010a, b) mit den Elementen Berücksichtigung des Rechts auf eigene Zeit, der Konzepte Zeitwohlstand und zeitliche Lebensqualität könnte nach wie vor ein guter Ausgangspunkt für alle beschriebenen Stufen der Umsetzung (Sensibilisierung, Strategieentwicklung, Instrumentierung und Institutionalisierung) sein. Dazu müssten Strategien – vor allem durch die kommunalen Spitzenverbände und die Planerverbände – für die Diffusion entwickelt werden.
- > Bislang sind noch keine zeitlichen oder raumzeitlichen Leitbilder für Raumordnung oder die Stadtentwicklung ausformuliert – lediglich einige Szenarien könnte man in dieser Richtung interpretieren (Stiens 2002). In der Kooperation zwischen Wissenschaft und Praxis wäre es lohnend, Leitbildprozesse zu initiieren.
- > Durch Vergleiche – auch im internationalen Kontext – zwischen Kommunen mit einer Vorreiterrolle in der Umsetzung zeitpolitischer Perspektiven in der Planungspraxis wäre es nicht nur möglich, fördernde und hemmende Faktoren zu identifizieren, sondern auch die Zeitlichkeit raumzeitlicher Planung selbst in den Blick zu nehmen und im Idealfall einen Stufenplan für Umsetzungsstrategien zu entwickeln.

### **Offene Forschungsfragen und zukünftige Forschungsfelder**

Trotz aller Vielfalt der Zugänge und Perspektiven der Beiträge im Rahmen der Arbeitsgruppe sind die Forschungsdesiderate groß. Bisher werden meist – wie im vorliegenden Band auch – nur ausgewählte Perspektiven auf das Thema eingenommen (z.B. Rhythmus, Takt) und/oder es stehen nur ganz bestimmte Räume (z.B. Chronotope) und Zielgruppen (Migrant/innen, Familien, Studierende, Ältere) im Fokus der Betrachtung. Eine Fokussierung auf andere Zielgruppen, wie z. B. Kinder, Jugendliche, (mobilitäts)eingeschränkte Personen oder Geflüchtete würde sicher wichtige neue Perspektiven eröffnen. Auch ein Blick auf Personen mit „zu viel Zeit“, wie z.B. Arbeitssuchende (z.B. in Südeuropa), oder auf Menschen ohne Qualifizierung auf dem Arbeitsmarkt wäre eine lohnenswerte Aufgabe. Neben diesen verschiedenen Zugangsweisen zum Thema Zeitgerechte Stadt über Räume, Zeiten/Rhythmen/Takte und Zielgruppen wurden im Arbeitskreis auch mögliche neue Methoden, Daten und räumliche Skalierungen diskutiert.

### **Methoden und Daten**

Das Methodenspektrum, das für die Analyse einer Stadt im Hinblick auf ihre Zeitgerechtigkeit und ihre Entwicklung hin zu einem entsprechenden Leitbild zur Verfügung steht, ist groß und kann vom Einsatz quantitativer Verfahren, Modellierungen und Szenariotechniken bis hin zu qualitativen Methoden und Diskursanalysen reichen. Im Zuge der Digitalisierung, des Zusammenschlusses von Infrastruktureinrichtungen und

mit dem Angebot an unterschiedlichsten Apps fallen allein durch den Betrieb sehr viele Daten an, die sich ihrerseits zur Auswertung gerade auch zeitbezogener Verhaltensweisen eignen. „Big Data“ bietet ein weites Feld für die Methodenentwicklung, wie diese erweiterten Datengrundlagen aufbereitet, genutzt, visualisiert und als Planungsgrundlage verwendet werden können. So könnte man z. B. an die Nutzung von Big Data als Analyseinstrumente denken und neue Wege der Kartographie in Form von mehrdimensionalen Raum-Zeit-Karten beschreiten. Mit neuen Technologien und neuen Medien kann man aber auch alltägliche Aktionsräume neu bzw. anders gestalten. So kann man mit der Entwicklung von Onlinetools und -diensten durch die Kommunen mehr Menschen digital erreichen bzw. in einigen Fällen räumliche Nähe durch digitale Dienste substituieren. Zusätzlich sind auf dieser Basis neue Verknüpfungen zwischen quantitativen und qualitativen Daten möglich, deren Potenzial noch weiterer Entwicklung und Nutzung harret.

### **Räumliche Skalierung**

Eine Erweiterung der Analyse von Zeitgerechtigkeit auf andere Raumskalen wie internationale Perspektiven, die nationale Ebene (bspw. über Bundesländer- oder Regionenvergleiche), Städtevergleiche im internationalen und nationalen Kontext, Vergleiche zwischen Stadt und Land oder zwischen Quartieren stellt zwar eine Herausforderung dar, lässt jedoch außerordentlich spannende und erkenntnisreiche Ergebnisse erwarten.

### **Regulierung, Institutionalisierung**

Da es sich bei dem Thema Gerechtigkeit – gleichgültig in welcher Wortverbindung – um ein hochgradig normativ aufgeladenes Thema handelt, bei dem unterschiedliche Einstellungen, Werthaltungen etc. eine entscheidende Rolle spielen, werden immer nur vorläufige, in hohem Maße kontextabhängige – historisch, sozial, räumlich etc. – Strategien, Lösungen und Handlungsempfehlungen möglich sein. Das entbindet jedoch nicht davon, sich mit dem Thema „Zeitgerechtigkeit“ auseinanderzusetzen, sondern erfordert im Gegenteil eine kontinuierliche, immer wieder neue Auseinandersetzung, einen kontinuierlichen Versuch, sowohl Fortschritte bei der materiellen Zeitgerechtigkeit (z. B. Verteilung von und Zugang zu zentralen Gütern und Dienstleistungen) als auch bei der prozeduralen Komponente, also der Beteiligung an der Entscheidung über Verfahren, Regeln, Prioritäten etc. zu erzielen.

Dabei stellen sich ganz grundsätzliche Fragen, die auch im Arbeitskreis immer wieder aufgekommen sind, aber letztlich nicht beantwortet wurden. Dazu gehören etwa Fragen nach der Nichtverhandelbarkeit bestimmter zeitlicher Rechte und Ansprüche. Am größten war der Konsens bei dem – auch in den Europaratdokumenten (Council of Europe 2010a, b) formulierten – „Recht auf eigene Zeit“, das bislang noch nicht kodifiziert ist, aber es – nach unserer Auffassung – werden sollte. Viel schwieriger wird es bei der Frage nach zeitlichen „Institutionen“ wie etwa Sonn- und Feiertagen, deren Bedeutung eher erodiert, bei denen man aber fragen könnte, ob es in der Abwägung der unterschiedlichen Folgen (z. B. Verlust unhinterfragter gemeinsamer Zeiten) zu einer Position der nicht verhandelbaren Festschreibung kommen könnte oder sollte. Solche Fragen der „fundamentalen“ Kodifizierung werfen vor allem in säkularen und diversen Gesellschaften, für die Vielfalt und Diversität ein hohes Gut sind, schwerwiegende Fragen auf.

In den Kontext der aufgeworfenen und weiter zu behandelnden Fragen gehört auch das Verhältnis von Planung und Regulierung auf der einen Seite und Laisser-faire andererseits. Zwar sind wir der Überzeugung, dass es sich nicht um ein Entweder-oder handelt, sondern um das Austarieren unterschiedlicher Pole. Dabei geht es unseres Erachtens im Kern darum, sowohl die Grundlinien, also die Mindestbedarfe an Regulierung und Beteiligungsrechten, als auch die roten Linien, also ein Höchstmaß an zeitlicher Regulierung, abzustecken. Auf der anderen Seite geht es aber auch darum, die Mindestgrundsätze von Freiheitsrechten und die Begrenzung von Freiheitsrechten zu formulieren. Zwar sind in der Verfassung viele dieser Fragen geklärt, aber in der Ausbuchstabierung in einzelnen Feldern – beispielsweise gegenwärtig besonders aktuell auf dem Wohnungsmarkt – stellen sich die Fragen konkret immer wieder neu. Da die „Zeitgerechtigkeit“ als explizites Thema weit von einer Etablierung entfernt ist, besteht hier ein hoher Bedarf, sich mit den Konkretisierungen auf einzelnen Feldern, für einzelne Gruppen und für das Verhältnis von Räumen auseinanderzusetzen.

Verschiedentlich wurde in den Beiträgen angedeutet, in welcher Weise Regulierungen (und technische Vorgaben) zeitliche Implikationen haben. Hier ist unseres Erachtens ein weiteres zentrales Forschungsthema zu sehen: die systematische Analyse von häufig als nichtzeitliche Regulierung wahrgenommenen Einflüssen auf zeitliche Zugänglichkeit, zeitliches Verhalten, die Verteilung von zeitlichen Lasten und Vorteilen. Ein spezifischer Aspekt wäre hier die Analyse der Rolle und der Folgen von internationaler Regulierung durch die EU oder durch Normungsinstitutionen (ISO, DIN), die beispielsweise durch Beleuchtungsempfehlungen oder technische Vorgaben zur Geschwindigkeit von Fahrzeugen das zeitliche Verhalten maßgeblich prägen, obwohl diese Normen meist als rein technische Probleme angesehen werden, ohne die sozialen Implikationen zu berücksichtigen.

Im Rahmen des Arbeitskreises spielte die Verfahrensgerechtigkeit eine zentrale Rolle. Dabei wurde immer wieder darauf hingewiesen, dass Transparenz eine wesentliche Voraussetzung ist. Allerdings stellt sich auch bei Transparenz die Frage nach den Grenzen der Transparenz, also eventuell auch nach „Mindest- und Höchstgrenzen“ (Transparenz hinsichtlich der vorhandenen und verfügbaren Informationen bzw. Daten sowie hinsichtlich der politischen und planerischen Verfahren, die die raumzeitlichen Strukturen der Stadt gestalten). In Analogie zur „Euphorie der Sichtbarkeit“, wie Hørlert (2000: 19) in Bezug auf Bilder formuliert hat, könnte man auch von einer „Euphorie der Transparenz“ sprechen. Transparenz kann einerseits bzgl. der Menge der verfügbaren Informationen überfordern (die Menge der Informationen kann sogar zur Verschleierung benutzt werden). Sie kann andererseits zu unerwünschten Folgen führen, wenn die Erkenntnis, die aus der Transparenz folgt, folgenlos bleibt. Die im Beitrag Henckel/Weber dargestellten Reaktionszeiten des Notrufes könnten dafür als Beispiel dienen: Was hilft die Transparenz über räumlich ungleiche Reaktionszeiten, wenn die Mittel, diese Ungleichheit zu beheben, unter realistischen Bedingungen nicht vorhanden sind oder nicht (auch unter Berücksichtigung der Opportunitätskosten) zu beschaffen sind? Schließlich kann Transparenz zu unerwünschten Nebenfolgen führen, wenn, wie Anfang 2018 im Fall des Smartbands des Unternehmens Strava durch die gesammelten Daten der Sportler, die dieses Smartband nutzen, militärisch sensible Standorte erkennbar werden (z. B. Kwai 2018).

Der Zusammenhang zwischen räumlicher und zeitlicher Abgrenzung bleibt auch weiterhin ein Forschungsdesiderat: Wie können Chronotope nicht nur für analytische Zwecke verwendet werden, sondern auch als planerische Kategorie? Wie unterscheiden sich planerische Grundlagen von Chronotopen und welche Lehren sind aus diesen Unterschieden zu ziehen? Wie ist mit Konflikten umzugehen, vor allem wenn sie durch Personengruppen entstehen, die sich nur temporär in der Stadt aufhalten? Dabei kann es sich um Touristen handeln, die nur wenige Tage in „der Stadt, die niemals schläft“ anwesend sind, oder um Studierende, die sich einige Jahre an ihrem Hochschulstandort aufhalten. Justin Winkler nannte sie in einer unserer Sitzungen eine „stehende Welle“, die immer in der Stadt vorhanden ist, deren Einzelpersonen jedoch mehr oder weniger rasch wechseln. An welchen Orten und zu welchen Zeiten soll eine Stadt Aufenthaltsort für diese rasch wirbelnde „stehende Welle“ der Touristen sein? Wo und wann können die touristischen Ökonomien agieren, welche Chronotope sind die angemessene Bühne für die Nachtökonomie? Ist eine zeitgerechte Stadt in Form von Chronotopen mit ähnlichen raum-zeitlichen Mustern ihrer Bewohner/innen realisierbar? Ist die raum-zeitliche Segregation ein Weg zur zeitgerechten Stadt für möglichst viele unterschiedliche Ansprüche?

### **Zusammenhang mit anderen „Großthemen“**

Auch wenn in diesem Band die räumliche Maßstabebene der Zeitgerechtigkeit die Stadt ist, so wurde an vielen Stellen deutlich, dass sich andere gesellschaftliche, politische und ökonomische Strukturen und Entwicklungen auf die städtische Ebene „durchpausen“ und dort wirksam werden. Umgekehrt nehmen manche Prozesse in Städten ihren Anfang, die Stadt fungiert hier gleichsam als Pionier. Dies betrifft nicht nur gesetzliche und planerische Aspekte und Elemente, wie in den Kapiteln zu Instrumenten (5.3) und Institutionalisierungen (5.4) erwähnt, sondern auch „große“ Themen, wie Transformationsprozesse oder Folgen der Globalisierung.

Dabei ist z. B. an die Transformation der ehemals kommunistischen bzw. sozialistischen Staaten zu denken, die sich auch in den Städten der neuen Bundesländer z. B. in Veränderungen des Wohnungsmarktes, der Verkehrsmittel und der Mobilitätsmuster, aber auch der alltäglichen Zeitmuster niedergeschlagen hat (vgl. Baier 1990). Die Transformation von der wachstumsorientierten Ökonomie der Moderne hin zu einer Postwachstumsökonomie, wie im Beitrag von Ritzinger angesprochen, betrifft ebenfalls das städtische Leben, die städtische Wirtschaft und Gesellschaft bis hin zum Konsumverhalten, Energieverbrauch (Stichwort Dekarbonisierung) und zur Alltagsmobilität jedes Einzelnen in der Stadt. Dieser Prozess ist auch in Verbindung zu sehen mit dem Leitbild der nachhaltigen Entwicklung (Lokale Agenda 21), demzufolge die städtische Entwicklung sozial, ökonomisch und ökologisch nachhaltig erfolgen soll. Viele Aspekte der Zeitgerechtigkeit gehen mit einer Ressourcenschonung einher, indem z. B. kurze Wege die Nutzung nichtmotorisierter Verkehrsmittel forcieren, indem nahe und gut getaktete ÖPNV-Anschlüsse die PKW-Nutzung reduzieren oder indem mit Mehrfachnutzungen der Flächenverbrauch reduziert wird.

Das Thema „Gesundheit in der räumlichen Planung“, das 2017 von der ARL angestoßen wurde, zielt auf „lebenswerte und gesunde Städte“ und rückt damit ein Thema in den Vordergrund, das bisher nicht unmittelbar mit Stadtplanung und Städtebau in

Verbindung gebracht wurde. Die Nähe zum Thema „Zeitgerechte Stadt“ wird rasch deutlich, wenn man an chronobiologische Fragen denkt (vgl. Beitrag Wieden/Weber), an all die gesundheitlichen Folgen von Beschleunigung und Zeitstress, an die Stadtnacht und das Recht auf Ruhezeiten (Beitrag Weber/Henckel), an die Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm (Beitrag Thiemann-Linden/Weber), die Erholungsfunktion von ruhigen und naturnahen Flächen oder an die rasche Erreichbarkeit durch einen Notrufwagen (Beitrag Henckel/Weber).

Die Folgen der Globalisierung sind in zahlreichen Lebensbereichen mehr oder weniger unmittelbar zu spüren: seien es die Folgen für die Wirtschaft und das Arbeitsleben, für die Rolle der Nationalstaaten oder in Form von internationalen Wanderungsbewegungen. Für das Thema zeitgerechte Stadt sind damit einhergehend veränderte Arbeitsformen und Beschäftigungsverhältnisse bedeutsam (Zeitarbeit, zeitlich befristete Arbeitsverhältnisse, (Schein-)Selbstständigkeit). Neue multilokale oder transnationale Lebensformen, die mit den zunehmenden und heterogener werdenden Migrationsbewegungen zusammenhängen, lassen neue hochmobile Lebensmuster zwischen verschiedenen Standorten entstehen, die gleichzeitig aber auch mehrere Fixpunkte und Wohngelegenheiten benötigen. Die Rolle der Nationalstaaten und der öffentlichen Akteure auf den anderen Maßstabsebenen wird daher angesichts der oft grenzüberschreitenden Lebensformen neu zu definieren sein. Dies knüpft unmittelbar an die obige Diskussion der gewünschten und/oder notwendigen Gestaltung und Regulierung durch Planung an.

### **Raum-Zeit-Planung als integrativer Ansatz**

Das Leitbild der zeitgerechten Stadt baut auf dem „Recht auf Zeit und auf Stadt“ auf. Dieser Anspruch erfordert die Integration beider Perspektiven: Raum und Zeit sind gemeinsam zu betrachten. So hat Torsten Hägerstrand bereits 1974 gefordert: „In fact space and time always go together and we might as well, the sooner the better, try to get accustomed to seeing space and time as united into one compact four-dimensional entity“ (Hägerstrand 1974: 271). Dass sich über 40 Jahre nach dieser Formulierung immer noch ein Arbeitskreis zum Thema Zeit als notwendig erwiesen hat, zeigt, wie mühsam es ist, diese integrierte raum-zeitliche Sicht zu etablieren. Nach wie vor werden Ansätze, Transformationsprozesse – denn um solche geht es vorrangig – vor allem ökonomisch, räumlich oder sozial betrachtet, aber kaum zeitlich. Wir halten es zwar für ein gutes Zeichen, dass die „Raumzeitforschung“ durchaus Fahrt aufgenommen hat, wie man u.a. an der Entwicklung der Zahl der Veröffentlichungen, Tagungen etc. in jüngerer Zeit ablesen kann. Auch haben sich in der Praxis zahlreiche Ansätze zur Integration – wie u.a. auch in diesem Band dokumentiert – etabliert. Wir sind allerdings auch der Überzeugung, dass noch viel zu tun bleibt. Unsere Grundüberzeugung ist, dass die Perspektive der Zeit- bzw. Raumzeitgerechtigkeit auf der Basis einer individuellen Zeitsouveränität ein wichtiger Baustein der Gestaltung raum-zeitlicher Strukturen sein sollte und einen wesentlichen Beitrag dazu leisten kann, die Städte lebenswerter zu machen. Das Engagement hierfür ist schwer, aber es lohnt sich.



---

## Literatur

- Afanasjew, N. (2015): Legalisiert den Lärm! Nachtruhe in Berlin. <http://www.tagesspiegel.de/berlin/nachtruhe-in-berlin-legalisiert-den-laerm/12071548.html> (14.05.2017).
- Baier, L. (1990): Volk ohne Zeit. Essay über das eilige Vaterland. Berlin.
- Barlösius, E. (2006): Gleichwertig ist nicht gleich. In: Aus Politik und Zeitgeschichte 2006 (37), 16-22.
- Bonfiglioli, S.; Mareggi M. (Hrsg.) (1997): Il tempo e la città fra natura e storia. Atlante di progetti sui tempi della città. UrbanisticaQuaderni 12, Collandell'Istituto Nazionale di Urbanistica Anno III. Rom.
- Brunotte, E.; Gebhardt, H.; Meurer, M. et al. (Hrsg.) (2001): Lexikon der Geographie. Heidelberg/Berlin.
- Colaboratório, Grupo Interdisciplinar (2014): Manifesto da noite em busca de uma cidadania 24h. Invisíveis Produções. São Paulo.
- Council of Europe (ed.) (2010a): Social time, leisure time: Which local time planning policy? Recommendation 295 (2010). Strasbourg.
- Council of Europe (ed.) (2010b): Social time, leisure time: Which local time planning policy? Resolution 313 (2010). Strasbourg.
- Deutscher Städte- und Gemeindebund (Hrsg.) (2007): Privatisierung kommunaler Wohnungen. Hintergründe, Risiken und Möglichkeiten. Berlin. = Dokumentation 70.
- DGfZP – Deutsche Gesellschaft für Zeitpolitik (Hrsg.) (2010): Zeitpolitik anstoßen. = Zeitpolitisches Magazin 16.
- DGfZP – Deutsche Gesellschaft für Zeitpolitik (Hrsg.) (2015): Time policy in Europe. = Zeitpolitisches Magazin 26.
- Difu – Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.) (2014): Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum. In: Difu-Berichte 2014 (4), 12-13.
- Eberling, M.; Henckel, D. (1998): Kommunale Zeitpolitik. Veränderung von Zeitstrukturen – Handlungsoptionen der Kommunen. Berlin.
- Eberling, M.; Henckel, D. (2001): Zeitpolitik als kommunales Handlungsfeld – Analyse der Zeitgestaltungsprojekte des EXPO-Nordverbundes Bremen – Hamburg – Hannover. In: Senatsamt für die Gleichstellung der Freien Hansestadt Hamburg (Hrsg.): zeiten : der : stadt. Hamburg, 105-159.
- Eberling, M.; Henckel, D. (2002): Alles zu jeder Zeit. Die Städte auf dem Weg in die kontinuierliche Gesellschaft. Berlin.
- Fachlicher Nachwuchs – Fachlicher Nachwuchs entwirft Zukunft – Die zeitgerechte Stadt (Hrsg.) (2013): Fachlicher Nachwuchs entwirft Zukunft: Die zeitgerechte Stadt – Dimensionen von Zeit in der räumlichen Planung. <http://www2.isr.tu-berlin.de/summerschool/zeitgerechtestadt/> (17.02.2018).
- Glaeser, E. (2011) Triumph of the city. How our greatest invention makes us richer, smarter, greener, healthier, and happier. London.
- Großer, E. (2017): Zeitpolitische Ansätze aus der Perspektive der Verankerung von Care- und Geschlechtergerechtigkeit. Eine Vorstellung und Überprüfung aktueller Konzepte und Zugänge sowie Wahlprogramme an der Schnittstelle von Sozial-, Familien- und Wirtschaftspolitik. Berlin.
- Hägerstrand, T. (1974): Ecology under one perspective. In: Bylund, E.; Linderholm, A.; Rune, O. (eds.): Ecological problems of the circumpolar area. Luleå, 271-276.
- Hahne, U., Stielike, J. M. (2013). Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse. Zum Wandel der Normierung räumlicher Gerechtigkeit in der Bundesrepublik Deutschland und der Europäischen Union. In: Ethik und Gesellschaft 2013 (1), 1-40. DOI: 10.18156/eug-1-2013-art-3.
- Heitkötter, M. (2006): Sind Zeitkonflikte des Alltags gestaltbar? Prozesse und Gegenstände lokaler Zeitpolitik am Beispiel des ZeitBüro-Ansatzes. Frankfurt am Main.
- Helbrecht, I. (2009). Deutschland einig Vaterland? Wer die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse erhalten will, muss sie neu definieren. In: Vorgänge. Zeitschrift für Bürgerrechte und Gesellschaftspolitik 187 (3), 13-22.
- Henckel, D.; Thomaier, S. (2016): Temporal efficiency, temporal justice and urban mobility. In: P. Pucci; Colleoni, M. (eds.): Understanding mobilities for designing contemporary cities. Cham/Heidelberg/New York, NY/Dodrecht/London, 151-170.
- Herkommer, B. (2007): Raum.Zeit.Planung – Zur Integration der Zeitperspektive in Konzepte, Instrumente und Vollzüge räumlicher Planung. Berlin.
- Hielscher, V.; Hildebrandt, E. (1999): Zeit für Lebensqualität. Auswirkungen verkürzter und flexiblierter Arbeitszeiten auf die Lebensführung. Berlin.
- Hildebrandt, E. (Hrsg.) (2000): Reflexive Lebensführung. Zu den sozialökologischen Folgen reflexiver Lebensführung. Berlin.

- Holert, T. (2000): Bildfähigkeiten. Visuelle Kultur, Repräsentationskritik und Politik der Sichtbarkeit. In: Holert, T. (Hrsg.) (2000): *Imagineering: Visuelle Kultur und Politik der Sichtbarkeit*. Köln, 14-33.
- ISR – Institut für Stadt- und Regionalplanung (Hrsg.) (2009): *Zeiteffiziente Stadt – Zeitgerechte Stadt*. (Bericht eines Studienprojekts) unveröffentlicht.
- Jürgens, K.; Reinecke, K. (1998): Zwischen Volks- und Kinderwagen. Auswirkungen der 28,8-Stunden-Woche bei der VW AG auf die familiäre Lebensführung von Industriearbeitern. Berlin. Kulturprojekte Berlin GmbH (Hrsg.) (2016): 365/24. Berlin. <http://www.365-24.berlin/> (11.04.2017).
- Kwai, I. (2018): What He Did on His Summer Break: Exposed a Global Security Flaw. *New York Times* vom 30.01.2018. <https://www.nytimes.com/2018/01/30/world/australia/strava-heat-map-student.html> (05.02.2018).
- Lorenz-Hennig, H. (2011): Kommunale Wohnungsbestände aus verschiedenen Perspektiven. In: *IzR – Informationen zur Raumentwicklung* 12,2011, I-V.
- Luhmann, N. (1992): Ökologie des Nichtwissens. In: Luhmann, N. (Hrsg.): *Beobachtungen der Moderne*. Opladen, 149-220.
- Mareggi, M. (2016): Temporal justice in Italian urban time policies. Vortrag im Rahmen des ARL-Arbeitskreises „Zeitgerechte Stadt“ am 23.02.2016 in Hannover.
- Mareggi, M. (2013): Planning Times of the City: An Overview on Urban Time Policies. In: *Proceedings REAL CORP 2013*. [http://www.corp.at/archive/CORP2013\\_68.pdf](http://www.corp.at/archive/CORP2013_68.pdf) (06.09.2017).
- Mareggi, M. (2011): *Ritmi urbani*. Maggioli Editore. Santarcangelo di Romagna.
- Mareggi, M. (2000): *Le politiche temporali urbane in Italia*. Firenze. MIT senseable city lab. <http://senseable.mit.edu/> (10.01.2018).
- Mückenberger, U. (2016): The right to one's own time, local time policies and ‚Zeitgerechtigkeit‘. Vortrag im Rahmen des Treffens des Arbeitskreises „Zeitgerechte Stadt“ am 23.02.2016 in Hannover.
- Mückenberger, U. (2011): Local Time Policies. In: *Time and Society* 20(2), 241-273.
- Mückenberger, U. (2010): Wir brauchen eine Bundesbeauftragte für Zeitpolitik! In: *Zeitpolitisches Magazin* 7 (16), 8-10.
- Redepenning, M. (2015): Raumbezogene soziale Gerechtigkeit. Vortrag im Rahmen des ARL-Arbeitskreises „Zeitgerechte Stadt“ am 20.11.2015 in Hannover.
- Rinderspacher, J. P. (1997): Zeitpolitik. Gegenstand, Gestaltbarkeit, Akteure. In: *IzR – Informationen zur Raumentwicklung* 10.1997, 677-690.
- Schulze Heuling, D. (2015): Was Gerechtigkeit nicht ist. Politisch-philosophische Überlegungen zum Grundgedanken der Gerechtigkeit. Baden-Baden.
- Schwarze, B. (2005): Erreichbarkeitsindikatoren in der Nahverkehrsplanung. Dortmund. = Arbeitspapier des Instituts für Raumplanung der Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung 184.
- Stiens, G. (2002): Wie unterschiedliche „Timescapes“ Staatsraum und Landschaften verändern können. In: Henckel, D.; Eberling, M. (Hrsg.): *Raumzeitpolitik*. Opladen, 163-188.
- Transport for London (ed.) (2010a): *Measuring public transport accessibility levels*. PTALs. Summary. London.
- Transport for London (ed.) (2010b): *Travel in London*. Report 3. London.
- Virilio, P. (1978): *Fahren, fahren, fahren*. Berlin.
- Walkscore (ed.) (2015): *Live where you love*. <https://www.walkscore.com/> (11.03.2015).
- Wegener, M.; Spiekermann, K. (2002): Beschleunigung und Raumgerechtigkeit. In: Henckel, D.; Eberling, M. (Hrsg.): *Raumzeitpolitik*. Opladen, 127-144.
- Wehmeyer, S. (o.J.): *Mapnificent*. <http://www.mapnificent.net/> (06.05.2017).
- Weichhart, P.; Rumpolt, P. A. (2015): Residenzielle Multilokalität – Problemlagen und Desiderata der Forschung. In: Weichhart, P.; Rumpolt, P. A. (Hrsg.): *Mobil und doppelt sesshaft*. Studien zur residenziellen Multilokalität. Wien, 11-60. = *Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung* 18.
- Zedda, R. (1999): La carta di cronotopi urbani. In: Bonfiglioli, S.; Zedda, R. (ed.): *Comune di Pesaro*. Il piano dei tempi e degli orari della città di Pesaro. Rom, 32-36. = *Urbanistica Quaderni* 18.

---

## Autoren

**Dietrich Henckel** (\*1950), Prof. em. Dr., bis 2017 Lehrstuhl für Stadt- und Regionalökonomie am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin. Studium der Volkswirtschaft, Sozial- und Rechtswissenschaften an der Universität Konstanz, Promotion ebenfalls in Konstanz. Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Universität Stuttgart, von 1979–2004 am Deutschen Institut für Urbanistik, ab 2004 an der TU Berlin. Vorstandsmitglied der Deutschen Gesellschaft für Zeitpolitik, Ordentliches Mitglied bei ARL und DASL. Forschungsschwerpunkte: Technologischer Wandel und Raumentwicklung, Zeitstrukturen und Raumentwicklung, Zukunft der Arbeit, Wirtschaftsförderung, Sicherheit in der Stadt, Verlust der Nacht – Lichtverschmutzung, gebäudeintegrierte Landwirtschaft, unsichtbare Stadt.

**Caroline Kramer** (\*1961), Univ.-Prof. Dr. phil., Studium der Fächer Geographie und Germanistik an der Ruprecht-Karls-Universität in Heidelberg, Promotion im Bereich Bildungsgeographie, Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Zentrum für Umfragen, Methoden und Analysen (ZUMA) Mannheim (heute GESIS), Habilitation im Bereich Zeitgeographie. Weitere Forschungsschwerpunkte: Stadt- und Bevölkerungsgeographie und Verkehrsgeographie. Seit 2007 Professorin an der Universität Karlsruhe / Karlsruher Institut für Technologie, Institut für Geographie und Geoökologie.