

## Partikular-Kulturalisierung. Zur Politisierung des Lebens in der Stadt

### I.

Die Stadt ist auch historisch gesehen wesentlich dadurch gekennzeichnet, dass in ihr Menschen mit vielfältigen Orientierungen, Neigungen, Interessen, Zu- und Zusammengehörigkeiten nebeneinander, miteinander und – ökonomisch gedacht – voneinander leben. Insbesondere der sogenannte öffentliche Raum der Stadt ist, insbesondere in jüngster Zeit, geprägt von vielfältigen Konfliktlagen, die aus der Koexistenz dieser heterogenen Lebensweisen und Lebensformen resultieren.

Jene Freiheit, die die Stadtluft macht, wird von den verschiedenen Personen bzw. Personengruppen, die sie atmen, nicht nur je verschieden *verstanden*, sondern eben auch wechselseitig verschieden *zugestanden*. Infolgedessen ist die alltägliche Koexistenz aller mit allen oder zumindest vieler mit vielen im öffentlichen Raum ein überaus fragiler Komplex von mannigfaltigen Interaktionen, der permanente Koordination, Kommunikation und Kooperation erfordert – und trotzdem (oder gerade deshalb) steuerungstechnisch gesehen dilemmatisch ist. Denn zusätzlich problematisiert wird das städtische Zusammenleben durch den im Zuge von Modernisierungs- und Individualisierungsprozessen feststellbaren, zunehmenden Entfall von kollektiven Verbindlichkeiten bezüglich je orts-, zeit- und situationsspezifischer interpersonaler Verkehrsformen in der Öffentlichkeit (vgl. Hitzler/Gross 1996; Hitzler/Milanés 1998). Genauer: Die „Entbettung“ aus ehemals verbindlichen und somit auch verlässlichen Verkehrsformen geht typischerweise „Hand in Hand“ mit der „Wiedereinbettung“ in überaus differenzierte, partikuläre, oft antagonistische und allenfalls noch partiell vertraute, neue Verkehrsformen. In diesem Sinne sprechen wir von einer „Partikular-Kulturalisierung“ (vgl. Milanés 1999) des öffentlichen Raumes, welche die bisher hegemoniale und damit „allseits“ hinlänglich verbindliche, „bürgerliche“ Öffentlichkeit zunehmend auf- und ablöst.

Was meint „Partikular-Kulturalisierung“? Statt *einer*, zwar ihrerseits vormals auch aus dem Stadium einer Subkultur herausgewachsenen, dann aber hegemonialen Verkehrsform, der „bürgerlichen“, welche von inferioren Kulturen (also von Sub-Kulturen im eigentlichen Sinne) umsäumt und lediglich (gelegentlich bzw. vorübergehend) irritiert wird, ist zwischenzeitlich eben die Kon-

kurrenz verschiedener, zwar nicht politisch, aber analytisch „gleichwertiger“ kultureller Modi erkennbar. Dass diese Modi des Lebensvollzugs (noch) *nicht* politisch gleichwertig sind, läßt sich u.a. daran erkennen, dass Legitimationsinstanzen (wie etwa mediale Präsenz und prominente Repräsentanz) und Durchsetzungsressourcen (wie der Zugang zu juristischen und im engeren Sinne politischen Entscheidungsebenen) noch keineswegs von allen Beteiligten („gleichwertig“) genutzt werden können.

### II.

Analytisch gesprochen kollidieren in der Stadt die Freiheits- und Lebensqualitätsverständnisse mannigfaltiger Personengruppen, die je unterschiedliche bzw. teilweise widersprüchliche Interessen verfolgen im Hinblick darauf, wie intensiv und wie extensiv der von allen geteilte, gemeinsam zugängliche, also der mehr oder minder „öffentliche“ Raum genutzt werden darf. Anders ausgedrückt: Politisiert wird das Leben in der Stadt zunehmend hinsichtlich der Frage, wo die Grenzen der, vor allem die je eigene Lebensqualität tangierenden, Freiheit(en) der jeweils anderen „Gruppen“ liegen, bzw. wie sie bestimmt und gezogen werden können (vgl. Hitzler 1994). Exemplarisch für derlei Antagonismen ist etwa die Kollision der Interessen anrainender Gewerbetreibender mit denen solcher Personen, die den innerstädtischen öffentlichen Raum nicht nur frequentieren, um Einkäufe zu erledigen, sondern die sich dort über längere Zeit, in größeren Gruppen und unter Entwicklung verschiedener Emmissionen (z.B. von Lärm, Verunreinigungen, Reviermarkierungen wie Graffiti usw.) aufhalten (vgl. Mayer 1990). Gleichwohl nehmen auch solche Akteure – z.B. Obdachlose, Drogenabhängige, Jugendliche – zunächst einmal einfach *ihre* Bürgerrechte auf Freizügigkeit wahr. Analytisch gesehen entstehen also so genannte „Incivilities“ (d.h. verunsichernde Eindrücke davon, dass die Lebensqualität durch unzivilisiertes Verhalten anderer beeinträchtigt bzw. bedroht werde) eher durch das alltagspraktische Aufeinandertreffen antagonistischer Perspektiven, Relevanzen und Vollzugsinteressen als durch irgendwie „objektiv“ als „unzivilisiert“ bestimmbares Verhalten bestimmter oder eben auch unbestimmter Personen und Personengruppen (vgl. Hitzler 1997a u. 1994).

Ungeachtet dessen werden bekanntlich in neueren, vor allem aus den USA importierten, kommunalen Sicherheitskonzepten – unter dem Aspekt einer „ganzheitlichen“ Kriminalitätsbekämpfung – solche örtlich und zeitlich begrenzten, gleichwohl wiederkehrenden, gewissermaßen „sesshaften“ Irritationen bürgerlicher Vorstellungen von Lebensqualität auch für allgemeine Verfallserscheinungen des öffentlichen Raumes verantwortlich gemacht – bis hin zur Straßen- und Bandenkriminalität. Programmatisch dem entsprechend liegen schon

bei kleinen Abweichungen von der erwünschten (bürgerlichen) Norm ganze Bündel von Sanktionen bzw. Interventionen nahe. Und praktisch impliziert dieses Programm, das unter Schlagworten wie „Broken Windows“ und „Zero Tolerance“ diskutiert und umgesetzt wird, z.B. rasches Beseitigen von Verunreinigungen, zügige Reparatur von Beschädigungen am öffentlichen Mobiliar, aber auch und vor allem konsequentes Vorgehen gegen Ruhestörung, Sachbeschädigung und „Vandalismus“, rasches Aussprechen von Platzverweisen bis hin zur vorläufigen Festnahme und dergleichen mehr (vgl. Wilson/Kelling 1982, Dreher/Feltes 1997).

Eine Folge dieser Sicherheitspolitik ist die Kriminalisierung „sozial auffälliger“ Personen (durch Aufwertung von Ordnungswidrigkeiten zu Straftaten und durch penible Durchsetzung von Ordnungsstrafen) und die Entfernung der „Täter“ (und „Tätergruppen“) aus dem öffentlichen Raum, zumindest aus dem der Innenstädte (durch häufiges Aussprechen und massives Durchsetzen von Platzverweisen). Dergestalt „säubern“ Kommunal- und Sicherheitspolitiker innerstädtische „Problemzonen“ – mit der Konsequenz, dass zum einen die Justizvollzugsanstalten überfüllt sind (keineswegs nur in den USA, sondern auch hierzulande), und dass zum anderen in den Innenstädten mehr und mehr praktisch ausschließlich (im weiteren Sinne) „ökonomisch motiviertes“ bzw. „ökonomisch interessantes“ Publikum anzutreffen ist (vgl. nochmals Dreher/Feltes 1997).

Durch solche Maßnahmen wird zum einen das (nicht nur bürgerliche) Recht auf Freizügigkeit dem (wesensmäßig bürgerlichen) Recht der freien Gewerbeausübung untergeordnet; es werden auch öffentliche „Sicherheits“-Räume geschaffen, die in erster Linie für die Erreichbarkeit von Gewerberäumen reserviert sind (vgl. Scholz 1989, Sassen 1993 u. 1996). Das hier immer mitschwingende, aber von diesen selber kaum artikulierte Interesse der „Normalbürger“, die sich in den Innenstädten „wohl fühlen“ sollen, wird dabei von den ansässigen Gewerbetreibenden antizipiert und artikuliert: „Wohl fühlen“ heißt hier vor allem, einem entsprechend stimulierenden Konsumklima ausgesetzt zu sein. Bei diesem „Wohlfühl“-Konzept handelt es sich also um eine strategische Projektion von (in erster Linie ökonomischen) Fremdinteressen – ohne damit etwa einer Theorie der Entfremdung des Konsumenten folgen zu wollen. Wir stellen lediglich fest, dass die politische Durchsetzbarkeit solcher primär ökonomischer Interessen vor dem Hintergrund der aktuellen Debatte um „Innere Sicherheit“ und vor dem Hintergrund einer ebenfalls als Modernisierungseffekt beschreibbaren, zunehmenden „Durchkapitalisierung“ der Gesellschaft derzeit sozusagen „klimatisch“ relativ leicht realisierbar zu sein scheint (vgl. Hitzler/Gross 1996).

Es handelt sich hierbei nicht nur um eher *exotische* Globalisierungs- und Metropolisierungsprozesse, wie sie in Metropolen Asiens und Lateinamerikas

beobachtet werden können – nicht nur aktuelle, sondern auch brisante und ausgesprochen naheliegende Beispiele finden sich auch in Mitteleuropa und auch in Köln.

### III.

Der Kölner Hauptbahnhof wurde, dem Muster Leipzigs folgend, zu einem „integrierten Verkehrs-, Handels- und Dienstleistungszentrum“ umstrukturiert. Damit sind bestimmte Nutzungsformen nicht mehr möglich bzw. zumindest erheblich erschwert; bestimmte Personengruppen werden nicht mehr im Bahnhofsbereich geduldet, während möglicherweise andere, bisher in diesem städtischen Raum nicht verkehrende Personengruppen von einem veränderten Bahnhof angezogen werden – so die Diagnose nicht nur einzelner Akteure städtischer Einrichtungen. Die Durchsetzung des sogenannten 3S-Konzeptes der Bahn AG (Sicherheit-Sauberkeit-Service) und damit der koordinierte Einsatz von Sicherheitspersonal und Videoüberwachung hat den bis dato prinzipiell „offenen“ Raumcharakter des Bahnhofes nachhaltig verändert.

Traditionsgemäß ist der Bahnhof ja dadurch gekennzeichnet, dass er von Personen frequentiert wird, die ihn primär als Durchgangsstation, als Passage nutzen mit dem Ziel, möglichst schnell den eigentlichen Bestimmungsort zu erreichen. Solche Personen – man kann sie etwas literarisch auch Reisende nennen – begegnen einander denn auch nicht im engeren Sinne am Bahnhof, sie ignorieren einander vielmehr, sie sind sich höchstens lästig, sie bilden Schlangen, besetzen Sitzplätze, rauchen, reden zu laut, hören (oder gar machen) Musik etc. Bestenfalls vermeiden sie am Bahnhof Reibungspunkte, sie verhalten sich (in dem von Georg Simmel intendierten Sinne – vgl. Simmel 1903) als „blasierte Großstädter“ – am Leben des anderen desinteressiert. Am eigentümlichen Ort „Bahnhof“ ist der bestimmungsgemäße Gebrauch, auf die einzelne Person bezogen, jedenfalls nicht auf Dauer gestellt.

Es gibt auch einen nicht bestimmungsgemäßen Gebrauch des Bahnhofs – als Aufenthaltsort, als Schlafplatz, als Treffpunkt, als Ressource (die zumindest Trinkwasser und WC-Anlagen kostenfrei bereithält) etc. Wer den Bahnhof so gewissermaßen „um-nutzt“, irritiert zum einen die Normalitätsvorstellungen der Reisenden; zum anderen irritieren sich die Angehörigen verschiedener Partikular-Kulturen wechselseitig dadurch, dass sie den Bahnhof zwar gleichzeitig, aber deswegen noch lange nicht *gemeinsam* um-nutzen. Wer sich im oder am Bahnhof aufhält (statt höchstens zu warten, bis der Zug hält) hat möglicherweise seiner Selbstwahrnehmung nach eine spezifische Affinität zu diesem Ort – ein Heimisch-Sein, das eben im Einheimisch-Sein kulminieren könnte.

An modernisierten Bahnhöfen nun nehmen Akteure verhältnismäßig dauerhaft Interessen wahr, die im weitesten Sinne als „administrativ“ oder „ökonomisch“ beschrieben werden können – und damit werden besonders durchsetzungsfähige Interessenvertreter im Feld aktiv (vgl. Sassen 1993, Scholz 1989). Dabei hat auch der Betreiber des Bahnhofs sein ursprüngliches Interesse am möglichst reibungslosen Transit der Reisenden vom und zum Zug erweitert und modifiziert: Am ökonomisierten Bahnhof, der Einkaufsparadies, Erlebnisgastonomie und Gleisanschluß verbindet, halten sich auch Reisende idealerweise länger auf, um die nunmehr kostenpflichtigen Ressourcen intensiver zu nutzen. Die klassischen Ressourcen des typischen Bahnhofs sind demgegenüber (tendenziell) nicht mehr kostenfrei.

#### IV.

Abstrakt und im Rekurs auf das hier vertretene Politisierungskonzept (vgl. Hitzler 1994) ausgedrückt: In der Kölner Innenstadt ist derzeit ein metropolentypischer Veränderungsprozeß beobachtbar, welcher durch einen Akteur ausgelöst wird, der nicht in den kommunalen Organisationszusammenhang integriert ist und der nicht über im weitesten Sinne demokratisch verfasste und öffentlich kontrollierte Entscheidungsstrukturen verfügt – gemeint ist die Bahn AG.

Veränderungen in der Mikrostruktur des innersten Zentrums einer Metropole hinsichtlich Aufenthaltstoleranz und Passierbarkeit werden hier von den Mitarbeitern eines zentralistisch planenden Akteurs vorgenommen, der sich zudem im strukturellen Übergang von einer öffentlichen Behörde zu einem privatwirtschaftlichen Dienstleistungsunternehmen befindet. Dabei ist die Bahn in ihrer Planung weitestgehend autonom. Die Stadt und die Akteure ihrer Gremien und Ämter sind gezwungen, buchstäblich „um die Bahn herum“ zu planen; sie müssen des weiteren Planungsfolgen der Bahn antizipieren und abfedern (vgl. hierzu auch Mayer 1990). Zugleich treffen dabei Ökonomisierungseffekte mit modernisierungssoziologisch so genannten „ungeplanten Nebenfolgen“ zusammen.

Die Bahn als privatisiertes Konglomerat nunmehr vor allem ökonomisch motivierter Akteure verfolgt eine andere Binnenlogik als unter den Bedingungen einer öffentlichen Behörde – nämlich die einer Kapitalgesellschaft mit Immobilieninteressen. Und unter den Rahmenbedingungen von Globalisierung einerseits und Individualisierung andererseits sind zum einen die ökonomischen Interessen der privatisierten Bahn hinsichtlich der Entwicklung geeigneter Kapitalakkumulationsstrategien legitim, politisch gewollt und im Hinblick auf kostendeckende Betriebsabläufe auch sinnvoll. Zum anderen können die Akteure im Organisationszusammenhang „Bahn“ den Sicherheitsaspekt als Argument in die Debatte einführen (wie übrigens auch die Polizei als Landesbehörde),

während kommunale Akteure den Sicherheitsaspekt immer nur als *mit* zu berücksichtigendes Problem innerhalb eines Spektrums von Problemen, Problemkomplexen und Problem-Folgen-Ketten definieren können.

#### V.

Ein durchgesetztes, mit klaren Verhaltens- und Erscheinungsvorstellungen unterfüttertes Sicherheitskonzept soll – intendiertermaßen – der Aufrechterhaltung eines öffentlich-privaten Konsumklimas dienen. Es kann aber z.B., sozusagen auf der mikropolitischen Ebene, unintendiertermaßen auch neue Verhaltensweisen und Handlungsstrategien evozieren – insbesondere bei solchen Personen, die die dazu notwendigen habituellen, intellektuellen und (basalen) ökonomischen Voraussetzungen noch haben (vgl. Schulze 1994, Schwengel 1989).

So zeigen erste Erkenntnisse aus den USA etwa, dass in mit umgebauten Bahnhöfen strukturell vergleichbaren Shopping-Malls Jugendliche, aber auch Rentner außerordentliche Anpassungsfähigkeiten entwickeln, um die erwarteten und erfahrenen Kategorisierungen und Typisierungen des Sicherheitspersonals zu hintergehen. Bedingungen und situative Rahmungen zur Erfahrung bzw. zur Vermeidung der Erfahrung von Außenseitertum, hier verstanden als korporale Exklusion, sind dabei subtil und variierend. Und umgekehrt sind Handlungsressourcen und inszenatorische Möglichkeiten nicht ubiquitär vorhanden.

Für die „Grammatik urbanen Zusammenlebens“ bedeutet das: Zusammenleben und Über-Leben in halböffentlichen, teilökonomisierten Räumen der Stadt wird, gewissermaßen diesseits ökonomischer und struktureller Gegebenheiten, zu einem inszenatorischen Problem für *Alle*. Wem es gelingt, die eigene Erscheinung *einer* (wohlgemerkt: nicht *der*) sozial approbierten Erscheinungsform anzupassen, der darf bleiben. Wem das nicht gelingt – oder wer dagegen vorsätzlich verstößt – der muss (oder: der darf) mit Sanktionen rechnen.

Am Bahnhof (nicht nur zu Köln) heißt das konkret: Früher oder später erscheint Sicherheitspersonal auf der „Szene“, und früher oder später setzen wechselseitige Bedeutungszuschreibungen von Handlungen und von daraus resultierenden Konsequenzen ein. Diese Grammatik kann zwar nicht beliebig ausgehandelt werden, weil die Aushandlungspartner – konventionell politisch verstanden – verschieden stark, verschieden mächtig sind. Deshalb aber davon auszugehen, dass (letztlich) immer die vom Sicherheitspersonal durchzusetzenden, weitgehend ökonomischen Interessen der Bahn bzw. das von anrainenden Geschäftsleuten getragene Verständnis von Incivility obsiegen, hieße, die Beharrungs- oder Durchsetzungspotentiale partikular-kultureller Eigensinnigkeiten analytisch ohne Not zu vernachlässigen.

## Literaturverzeichnis

- Dreher, Gunther/Thomas Feltes (1997): Das Modell New York. Kriminalprävention durch „Zero Tolerance“? Holzkirchen.
- Hitzler, Ronald/Alexander Milanés (1998): Das Bürgertum schlägt zurück. In: Reichertz, Jo (Hrsg.): Die Wirklichkeit des Rechts. Opladen, S. 172-188.
- Hitzler, Ronald (1997a): Bedrohung und Bewältigung. Einige handlungstheoretisch triviale Bemerkungen zur Inszenierung „Innere Sicherheit“. In: Hitzler, Ronald/Helge Peters (Hrsg.): Inszenierung. Innere Sicherheit. Opladen, S. 203-212.
- Hitzler, Ronald (1997b): Der unberechenbare Bürger. Über einige Konsequenzen der Emanzipation der Untertanen. In: Beck, Ulrich (Hrsg.): Kinder der Freiheit. Frankfurt am Main, S. 175-194.
- Hitzler, Ronald (1994): Radikalisierte Praktiken der Distinktion. Zur Politisierung des Lebens in der Stadt. In: Dangschat, Jens/Jörg Blasius (Hrsg.): Lebensstile in den Städten. Opladen, S. 47-58.
- Hitzler, Ronald/ Peter Gross (1996): Urbanes Erschrecken. Die Ängste der Bürger und die Produktion von „Sicherheit“. In: Zeitschrift für Politische Psychologie (ZfPP), Jg. 4, H. 3-4, S. 365-372.
- Mayer, Margit (1990): Lokale Politik in der unternehmerischen Stadt. In: Borst, Renate/Stefan Krätke/Margit Mayer/Roland Roth/F. Schmoll (Hrsg.): Das neue Gesicht der Städte. Theoretische Ansätze und empirische Befunde aus der internationalen Debatte. Basel, S. 190-208.
- Milanés, Alexander (1999): Partikular-Kulturalisierung. Ein Vorschlag zum Verständnis menschlicher Erscheinungsformen im öffentlichen Raum. Unveröff. Manuskript.
- Milanés, Alexander (2001): Bahnhöfe und Tankstellen. Metaphern für die „lebenswerte“ Stadt von morgen. In: Nachrichtenblatt zur Stadt- und Regionalsoziologie. 15. Jahrgang, Nr. 2, S. 30-39.
- Sassen, Saskia (1993): Cities in a World Economy. Thousand Oaks, London & New Delhi.
- Sassen, Saskia (1996): Metropolen des Weltmarkts. Die neue Rolle der Global Cities. Frankfurt am Main.
- Scholz, Carola (1989): Eine Stadt wird verkauft. Stadtentwicklung und Stadtmarketing – Zur Produktion des Standort-Images am Beispiel Frankfurt. Frankfurt am Main.
- Schulze, Gerhard (1994): Milieu und Raum. In: Noller, Peter/Walter Prigge/Klaus Ronneberger (Hrsg.): Stadt-Weit. Frankfurt am Main, S. 40-53.
- Schwengel, Hermann (1989): Neue Urbanität und die Politik der Lebensstile. Kommune, Heft 9, S. 35-48.
- Simmel, Georg (1903): Die Großstädte und das Geistesleben. Jahrbuch der Gehestiftung IX. Wiederabgedruckt in: ders.: Brücke und Tür. Essays des Philosophen zur Geschichte, Religion, Kunst und Gesellschaft. Stuttgart, S. 227-242 (1957).
- Wilson, James Q./George L. Kelling (1982): Broken Windows. In: The Atlantic Monthly, Volume 249, No. 3: 29-38.

Claudia Ritter

## Lebensstile und Politik in multikulturellen Gesellschaften

Der Lebensstilbegriff eignet sich nur bedingt zur Analyse multikultureller Gesellschaften. In der Bundesrepublik tut sich die politische Soziologie schwer, ihr durchaus erprobtes begriffliches Instrumentarium auf eine Entwicklung abzustimmen, bei der disparate kollektive Akteure ohne besondere Macht den gesellschaftlichen Wandel vorantreiben. Veränderungen, die gleichsam aus den Auseinandersetzungen zwischen Einwanderungskulturen und etablierten sozialen Milieus hervorgehen, sind kaum in den Standardbegriffen der Sozialwissenschaften repräsentiert. Der Versuch, die kulturelle Kreativität und den politischen Einfluss von Lebensstilgruppen zu analysieren, die aus Immigrationsmilieus hervorgegangen sind, bedarf von daher einer theoretischen Vorarbeit, die es erlaubt, Konflikt- und Veränderungspotentiale einer Multikultur angemessen einzuschätzen.

Zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts hat Georg Simmel die Analyse des „Stil des Lebens“ in die Soziologie eingeführt, als er sich den soziokulturellen Reaktionen auf die Modernisierung der Gesellschaft zugewandt hat. Er verstand die Modernisierung als einen umfassenden Prozess der Ausdifferenzierung der Gesellschaft (vgl. Simmel 1907). Dabei übernimmt die Figur des Fremden für Georg Simmel die Rolle des weltaufgeschlossenen Handelns. Georg Simmel hatte den Kosmopoliten, vor allem den europäischen Juden im Sinn (vgl. 1908, S. 764ff.). Eine zweite komplementäre Figur sieht Georg Simmel in dem blasierten Inländer. Dieser versucht eine offene Begegnung mit fremden Kulturen zu umgehen, indem er das Andere, das er in ihnen sieht, in seiner ursprünglichen Bedeutung ignoriert, es stattdessen umdefiniert und als etwas Exotisches oder Modisches sich aneignet. Die Blasiertheit versteht Georg Simmel als eine angstbesetzte Reaktion auf eine neue ungewohnte soziokulturelle Umgebung, die infolge der raschen Industrialisierung und der globalisierenden Märkte vor allem zuerst in städtischen Zentren entstanden ist. Blasierte Städter spielen mit dem Element des Fremden, um sich vor ihm abzuschotten, und erzeugen auf diese Weise eine städtische Kultur der friedlichen Intoleranz oder Ignoranz.

Diese Form der Abwehr, die nicht wie die politische Apathie der fünfziger Jahre vor dem Fremden räumlich und visuell flüchtet, sondern noch in der Begegnung eine bewusste Konfrontation mit ihm vermeidet, spielt bis heute

Interkulturelle Studien

Herausgegeben von

Georg Auernheimer  
Wolf-Dietrich Bukow  
Christoph Butterwegge  
Hans-Joachim Roth

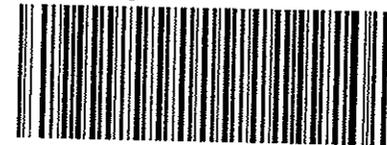
*Band 9*

Wolf-Dietrich Bukow, Claudia Nikodem  
Erika Schulze, Erol Yildiz (Hrsg.)

## Auf dem Weg zur Stadtgesellschaft

Die multikulturelle Stadt  
zwischen globaler Neuorientierung  
und Restauration

UB Hagen



0110337 01

Leske + Budrich, Opladen 2001