SSOAR

Open Access Repository
www.ssoar.info

Nacht und Gerechtigkeit - die Stadtnacht als spezifischer Zeit-Raum

Weber, Charlotte; Henckel, Dietrich

Veröffentlichungsversion / Published Version
Sammelwerksbeitrag / collection article

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:
Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL)

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:
Weber, C., & Henckel, D. (2019). Nacht und Gerechtigkeit - die Stadtnacht als spezifischer Zeit-Raum. In D. Henckel, & C. Kramer (Hrsg.), *Zeitgerechte Stadt: Konzepte und Perspektiven für die Planungspraxis* (S. 109-139). Hannover: Verl. d. ARL. https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-64653-2

Nutzungsbedingungen:
Dieser Text wird unter einer CC BY-ND Lizenz (Namensnennung-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:
https://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/deed.de

Terms of use:
This document is made available under a CC BY-ND Licence (Attribution-NoDerivatives). For more Information see:
https://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0

gesis
Leibniz-Institut
für Sozialwissenschaften

Mitglied der
Leibniz-Gemeinschaft

AKADEMIE FÜR
RAUMFORSCHUNG UND
LANDESPLANUNG

Weber, Charlotte; Henckel, Dietrich

Nacht und Gerechtigkeit – die Stadtnacht als spezifischer Zeit-Raum

URN: urn:nbn:de:0156-0877063

CC-Lizenz: BY-ND 3.0 Deutschland

S. 109 bis 139

Aus:

Henckel, Dietrich; Kramer, Caroline (Hrsg.):
Zeitgerechte Stadt - Konzepte und Perspektiven für die Planungspraxis

Hannover 2019

Forschungsberichte der ARL 09

© Henckel/Weber

Charlotte Weber, Dietrich Henckel

NACHT UND GERECHTIGKEIT – DIE STADTNACHT ALS SPEZIFISCHER ZEIT-RAUM

Gliederung

1 Einführung
2 Eroberung der Stadtnacht
3 Nutzungen und raumzeitliche Konflikte in der Stadtnacht
3.1 Arbeit und Produktion
3.2 Nachtleben und Vergnügen
3.3 Verkehr
3.4 Stadtinstandhaltung
4 Nachtleben – zwischen Freiheit und Konflikten
4.1 Lärm
4.2 Müll und Verunreinigung
4.3 Alkohol und Drogen
4.4 Sicherheit und Kriminalität
4.5 Überwachung und Kontrolle
4.6 Licht
4.7 Restrukturierung und Verdrängung
4.8 Akteure
5 Aktuelle Handlungsansätze zur Steuerung der Stadtnacht
6 Normative Fragen der Stadtnacht
7 Fazit
Literatur

Kurzfassung
Die Eroberung der Stadtnacht ist an die Verfügbarkeit der künstlichen Beleuchtung gebunden und erfolgte daher menschheitsgeschichtlich sehr spät. Stadtnacht wird trotz aller Erschließung – die allerdings weit von 24/7 entfernt ist – weiterhin als „anderer" Zeit-Raum wahrgenommen. Zum einen ist Dunkelheit nach wie vor mit negativen Assoziationen behaftet, zum anderen scheint Nacht als Kapazitätsreserve, als Raum für Freiheit, Kreativität und Experiment, der andere Möglichkeiten als der Tag eröffnet. Gleichzeitig steigen durch die zeitliche Ausdehnung von Aktivitäten in die Nacht hinein auch ökonomische Potenziale der Nachtnutzung, Nacht gewinnt als Wirtschaftsfaktor an Bedeutung. Damit sind in besonderem Maße unterschiedliche Vorstellungen, Normen und Ansprüche zur wünschenswerten, zulässigen, akzeptablen Nutzung der Stadtnacht verbunden, mit der Folge hoher Konfliktpotenziale und Konfliktintensität, die Fragen der Zeitgerechtigkeit in der Stadtnacht aufwerfen. Wer sind die Akteure der Kolonisierung der Stadtnacht? Welche Konsequenzen ergeben sich und wie sind die Folgen räumlich, zeitlich und sozial verteilt? Wenn es um die freiwillige Nutzung der Stadtnacht geht, ergeben sich darüber hinaus Fragen, ob die Erschließung der Stadtnacht für alle gleichermaßen erfolgt oder ob es spezifische raum-

zeitliche Selektivitäten gibt. Gerade im Zusammenhang mit dem Wachstum der nächtlichen Vergnügungswirtschaft und der nächtlichen Erschließung durch den öffentlichen Nahverkehr rücken Konflikte zunehmend auch ins öffentliche Bewusstsein, werden Teil einer öffentlichen Debatte um Stadtnacht. Diese Konflikte und der Umgang mit planerischen Steuerungs- und Interventionsmöglichkeiten spielen eine zentrale Rolle für die Auseinandersetzung mit Fragen der raumzeitlichen Gerechtigkeit in der Stadtnacht und stehen daher im Zentrum dieses Beitrages.

Schlüsselwörter
Stadtnacht – Nacht – Stadt- und Raumplanung – Gesellschaftsentwicklung – Recht auf Stadt – Stadtmarketing – Night-Time Economy – 24/7

Night and justice – the city night as a specific time-space

Extended Abstract
Since the availability of artificial light, it has been possible to observe a stepwise conquest of the urban night through the temporal expansion of activities and offerings. The extension of production hours and the increasing flexibility of working hours, the growing proportion of night work and corresponding changes in the availability of services, infrastructure and public transport, in addition to growth in the night-time entertainment industry have led to the colonisation of urban evenings and nights. Alongside critical investigations of, for instance, the adverse health effects of night work, the positive connotations of the 'city that never sleeps' are increasingly prominent. The urban night is gaining significance as an economic factor due to the potential it offers for an expansion of economic activities. Furthermore, in the context of neoliberal competition between cities, a lively urban nightlife is increasingly viewed as an important competitive factor for the attraction and long-term retention of visitors, inhabitants and firms. The opening up of the urban night is not a uniform process but one that is spatially selective. It is therefore not possible to define *one* urban night, but must rather be assumed that there are different, sometimes individually experienced levels of the urban night – in different cities but also within one city. This results in the emergence of a diverse nocturnal structure of use in which different imaginations, standards, expectations and demands concerning the desired, permissible and acceptable use of the urban night exist. The consequence, particularly in dense and mixed-use districts, is the emergence of a great potential for conflict and a growing number of disputes about the urban night, which raise questions of temporal justice. In addition to concrete conflicts about night work, noise, rubbish, alcohol, drugs, criminality, safety, displacement, control and surveillance, the issue of access to the urban night is of significance – both in terms of possible access to its present features and in terms of access to opportunities to participate in the negotiation and design of the nocturnal city and its (public) spaces. This paper therefore argues that the urban night requires a continuous, situational balancing of the differing, often subjective perceptions of conflict situations and ideal concepts of use, with the aim of identifying inequalities, offering trade-offs and balancing consequences so as to move towards a fair situation. The urban night is gaining significance and attention in both the specialist debate and in public urban-policy discussions, and various cities have developed and trialled concrete concepts for dealing with nocturnal conflicts. Nonetheless it is

almost impossible to find a focused examination of the urban night as a planning time-space. This is also due to the fact that the urban night continues to be perceived as a 'different' space and time, one of freedom, creativity and experiment, of spontaneous rather than planned character, which seems to withdraw from the regulations of the day. There is great potential for conflict and a risk that inequalities in the urban night will be strengthened if development is driven by economic interests. This seems to demand night-time governance so that temporal justice can be pursued in the urban night in a targeted, future-oriented and to some degree consistent fashion. In places where the increasing colonisation of the urban night brings new opportunities and requirements, the accessibility, organisation and design of the night will become indicators of quality of life. Inequalities in the urban night, the temporal or spatial privilege or disadvantage of social groups thus have corresponding effects on the overall temporal-spatial quality of life of a city and its inhabitants.

Keywords
Urban night – night – spatial planning – development of society – right to the city – city marketing – night-time economy – 24/7

1 Einführung

Im August 2016 wurden in London mit einem knappen Jahr Verspätung die ersten beiden der ursprünglich fünf geplanten Linien der Night Tube in Betrieb genommen. Damit fährt die U-Bahn in der britischen Hauptstadt freitags und samstags erstmals 24 Stunden durchgängig. In vielen Städten wie Berlin, Hamburg, New York, Stockholm oder Sydney längst Alltag, war der Großraum London nachts (von ca. 01:00 – 05:30 Uhr) bisher nur mit Bussen erschlossen.

Ein Grund für die Einrichtung der Night Tube ist die Beobachtung eines hohen Anstiegs der Nachtbusnutzung (um 170% seit dem Jahr 2000) sowie der U-Bahnfahrten nach 22 Uhr (vgl. TfL 2016), was eine wachsende Nachfrage eines nächtlichen Mobilitäts- und insbesondere ÖPNV-Angebots impliziert. Einer vom Londoner Verkehrsbetrieb Transport for London (TfL) in Auftrag gegebenen Studie zufolge, birgt die Einführung der Night Tube, neben einem Zeitersparnis von durchschnittlich 20 Minuten gegenüber der Nachtbusnutzung, eine Reihe von Potenzialen für die Night-Time-Economy Londons, darunter die Möglichkeit längerer Öffnungszeiten für Einrichtungen wie Bars, Restaurants, Kinos oder Museen, eine damit verbundene Ausweitung bzw. Ausdifferenzierung nächtlicher Aktivitäten und Ökonomien sowie die Unterstützung dauerhafter Jobs. Damit soll die Night Tube nach Aussagen von TfL dabei helfen, die Potenziale der Night-Time-Economy auszuschöpfen bzw. zu erweitern und die globale Wettbewerbsfähigkeit Londons zu sichern, denn die Studie kommt zu dem Schluss: „[i]t will support and help maintain London's status as a vibrant and exciting place to live, work and visit (...) – so that more people and businesses locate and invest here, and more tourists visit and spend money" (Volterra 2014: 2). Die Einführung der Night Tube macht damit vor allem eines deutlich: eine räumlich und zeitlich ausgedehnte Erschließung der Stadtnacht, in der Besucher, Unternehmer und Bewohner gleicher-

maßen von einer vielseitigen Nachtökonomie profitieren,[1] scheint zunehmend als Wettbewerbsfaktor im Rahmen globaler Städtekonkurrenz begriffen zu werden und hat damit eine ökonomische, aber auch eine (stadt-)planerische Relevanz.

Letztere gewinnt vor dem Hintergrund konfligierender Interessen und Entwicklungsbestrebungen bezüglich städtischer Nächte zunehmend an Bedeutung. Auch hier verdeutlicht ein Blick nach London das Spannungsfeld, in dem sich Stadtnacht bewegt. Als Ergänzung der Night Tube plant TfL die Einrichtung von bis zu 20 neuen Nachtbuslinien, die suburban gelegene Stationen mit den zentraler gelegenen Night Tube Stationen verbinden sollen. Gleichzeitig beabsichtigt TfL eine Reduzierung des Nachtbuseinsatzes an Wochenenden auf 17 von 117 Routen als Reaktion auf die erwartete Umstellung vieler Londoner auf die Night Tube (vgl. Transport for London 2015). Obwohl die Night Tube zum „Off-peak"-Tarif fährt (ca. £ 2,40, Stand September 2017), bleibt eine Fahrt mit dem Nachtbus (ca. £ 1,50) nach wie vor die günstigere Variante. Da neben Nachtschwärmern insbesondere auch Schicht- bzw. Nachtarbeiter auf eine möglichst kostengünstige nächtliche Erschließung Londons angewiesen sind, stellen sich auf der einen Seite Fragen der Zugangs- und Verteilungsgerechtigkeit im Zusammenhang mit der Art nächtlicher Mobilitätsangebote. Wer profitiert tatsächlich von der Einführung der Londoner Night Tube? Würde eine zunehmende Umstellung von Nachtbussen auf die Night Tube eine gerechte Erschließung der Londoner Stadtnacht (als weitere Alternative zu Taxis, Minicabs, Uber) eher unterstützen oder durch die Reduzierung günstigerer Optionen hemmen? Auf der anderen Seite lässt sich das vorangestellte Ziel einer Unterstützung und Ausweitung nächtlicher Aktivitäten, insbesondere vor einem überwiegend ökonomischen Hintergrund, bereits an sich ambivalent bewerten. TfL betont die positiven Effekte für die Night-Time-Economy. Keine Erwähnung finden mögliche negative Folgen, wie das Entstehen von (Nutzungs-)Konflikten aufgrund wachsender nächtlicher Belastung z. B. von Anwohnern oder die zu befürchtende Verstärkung von Kommerzialisierungs- und Gentrifizierungsprozessen. Die Verzögerungen der Einführung der Night Tube – sie wurde angekündigt im Jahr 2014, war geplant für September 2015 und wurde teilweise umgesetzt im August 2016 – gehen auf konfliktreiche Tarifverhandlungen und damit ein drittes Problemfeld zurück, nämlich die Notwendigkeit zur Nachtarbeit mit den dazugehörigen Folgen für die Arbeitnehmer sowie die nächtliche Erschließung und Infrastruktur.

Vor diesem Hintergrund bleibt zu diskutieren, ob es sich bei der Einführung der Night Tube tatsächlich um eine „win-win-Situation" handelt, wie Londons Bürgermeister Sadiq Khan bei der Eröffnung betonte (vgl. Bromwich 2016). Betrachtet man die zahlreichen Debatten um nächtliche Konflikte, ist es sogar fraglich, ob es in der Stadtnacht überhaupt so etwas wie eine Win-win-Situation, eine für alle zufriedenstellende, profitable und gerechte Situation geben kann. Einer möglichen Beantwortung dieser Frage versuchen wir uns in diesem Beitrag zu nähern und betrachten dazu die Eroberung der Stadtnacht, raumzeitliche Konflikte, mögliche Handlungsansätze und Steuerungselemente sowie normative Fragen der Stadtnacht.

1 Dass dies ein idealistisches, wenn nicht widersprüchliches und damit implizit konfliktverstärkendes Ziel ist, wird im Laufe des Artikels noch näher behandelt.

2 Eroberung der Stadtnacht

Tag und Nacht, hell und dunkel, laut und leise, gut und böse – lange Zeit standen Tag und Nacht in einem klar voneinander abzugrenzenden, meist gegensätzlichen Verhältnis zueinander. Während sich am Tag das geschäftliche, soziale und geregelte (öffentliche) Leben abspielte, war die Nacht der Ruhe und dem Schlaf (im Privaten) vorbehalten.[2] Das nächtliche Leben auf den Straßen außerhalb der eigenen Wohnung wurde zum Gegenstand von Mystifizierung und Kriminalisierung. In den Schatten der dunklen Stadtnacht vermutete man im Mittelalter Geister, Dämonen und Diebe, später Aussätzige und all diejenigen, die etwas zu verbergen zu haben schienen (vgl. Davis 2012). Die unterschiedlichen Konnotationen von Tag und Nacht manifestieren sich dabei schon in verschiedenen sprachlichen Assoziationen und Redewendungen zu Dunkelheit – Umnachtung und Verdunkelung als Synonyme für Gefahr, Unwissenheit bis hin zu Dummheit – und Helligkeit – Erleuchtung als Kennzeichen für Wissen, Erkenntnis und Klarheit. Die Einführung der Straßenbeleuchtung im 17. Jahrhundert als neu gewonnene Möglichkeit, „Licht ins Dunkel" zu bringen, sich also weiter von der Natur und natürlichen Rhythmen zu emanzipieren, „die Grenzen der bekannten Welt zu erweitern, sich die Natur untertan zu machen" (Gwiadzinski 2015: 5), wird damit auch zum Symbol für Fortschritt und Macht (vgl. Henckel 2017). Eine Synthese, die wiederum als Nährboden und Ausgangspunkt für den „Siegeszug" der künstlichen Beleuchtung im Außenbereich und die beginnende Kolonisierung der Nacht gesehen werden kann (vgl. Melvin 1987). Während ursprünglich Sicherheitsbelange der dunklen Stadtnacht – die Sorge vor Straftaten und politischen Intrigen – Anlass für die gezielte und sich ausdehnende Beleuchtung der europäischen Nacht gaben, stellte sich künstliche Beleuchtung in der Folge als Schlüssel zur Eröffnung eines neuen Handlungs- und Möglichkeitsraumes heraus. Stadtnacht erhält eine ökonomische Dimension, sie wird zum Reservoir erweiterter ökonomischer Potenziale wie der Ausweitung von Produktionszeiten und nächtlichem Vergnügen. Dem steht eine soziale Dimension gegenüber, die Verteilung der Beleuchtung der Stadtnacht wird in ihrer räumlichen Selektivität – beleuchtet waren anfänglich in erster Linie Wohngegenden Wohlhabender und ökonomische Zentren – zum Spiegel der gesellschaftlichen Strukturen. Dies legt zum einen die Annahme nahe, dass die Eroberung der Stadtnacht ein sozial ungleicher Prozess ist, der in einem ungleichen Zugang zur Stadtnacht resultiert. Zum anderen bedeutet es, dass es in der kolonisierten Nacht durch eine nur selektive Beleuchtung weiterhin Raum für Dunkelheit und Schatten gibt, die Subkulturen, Mythen, Ängsten, Ungleichheiten, Geheimnissen und Sehnsüchten gleichermaßen Zuflucht bieten. Dies war eine Voraussetzung dafür, dass Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts die „nächtlichen Untiefen der großen Städte zum Sehnsuchtsort" (Davis 2012: 2) und die „(nächtliche) Stadt [zur] Verführerin" (Laimer 2011: 5) werden konnte, wobei ihr besonderer Reiz sowohl von den wachsenden Möglichkeiten nächtlicher Zerstreuung als auch von ihrem weiterhin nicht gänzlich offenbarten und nicht zuletzt beängstigenden Charakter ausging.

Heute scheinen die Grenzen zwischen Tag und Nacht zunehmend zu verwischen. Vormals tagesgebundene Aktivitäten dehnen sich in die Abend- und Nachtstunden aus.

2 Das Bild der bei Kerzenschein nächtelang am Schreibtisch sitzenden Dichter und Denker zeigt, dass es schon immer Ausnahmen gab.

Veränderte Ansprüche, Flexibilisierung und Deregulierung von Arbeitswelt und Arbeitszeiten beeinflussen, ebenso wie die Diversifizierung von Lebensstilen, den Tag-Nacht-Rhythmus von Städten und ihren Bewohnern. Durch wachsende Vernetzungen im Rahmen der Globalisierung müssen lokale Zeiten zunehmend mit globalen Zeiten synchronisiert werden, wobei die (globale) Wirtschaft zu einem zentralen Treiber und Taktgeber des lokalen städtischen Rhythmus wird. Folge ist eine teilweise zeitliche Entkopplung des traditionell an bestimmte Uhrzeiten gebundenen Handelns (insb. des Arbeitens) und eine Ausdehnung der Aktivitäten in die Nacht hinein. Auch eine Ausdehnung von Produktionszeiten, bedingt durch steigende Kapitalintensität und eine kontinuierliche Produktion erfordernde Produktionstypen, ist einerseits direkter Treiber der Kolonisierung der Stadtnacht, andererseits – auch verstärkt durch die steigende Erwerbstätigkeit von Frauen – Auslöser für die Notwendigkeit weiterer zeitlicher Ausdehnungen (z.B. der Dienstleistungszeiten von Kindergärten, ÖPNV, Ärzten, Fitnessstudios, Einzelhandel etc.). Gleichzeitig nimmt durch Digitalisierung und die Zunahme an Onlinedienstleistungen die Verfügbarkeit von jederzeit zugänglichen Informations- und Kommunikationsangeboten zu, die von lokalen(Öffnungs-)Zeiten weitestgehend entkoppelt sind.

Die Verfügbarkeit von einfacher und möglichst günstiger künstlicher Beleuchtung im Innen- und Außenbereich ist ihrerseits sowohl Treiber als auch Ergebnis der Eroberung der Stadtnacht und Kennzeichen für ihre ökonomische Dimension. Auf nächtlichen Satellitenaufnahmen der Erde (s. Abbildung 1) heben sich ökonomische Zentren als helle (beleuchtete) Räume deutlich von den dunklen (nicht beleuchteten), meist wirtschaftlich schwächeren bzw. weniger erschlossenen Gebieten ab. Wirtschaftliche Aktivität, künstliche Beleuchtung und zeitliche Ausdehnung scheinen sich also gegenseitig zu bedingen. Darüber hinaus zeigt sich, dass sich die Eroberung der Stadtnacht als schrittweiser, nicht abgeschlossener Prozess gestaltet und von lokalen Besonderheiten gekennzeichnet nicht gleichmäßig, sondern räumlich selektiv verläuft.

Abb. 1: Nächtliche Satellitenaufnahme der Erde / Quelle: Imhoff/Elvidge 1995: o.S.

Ein Bereich der Kolonisierung der Nacht gewinnt gerade in jüngster Zeit besonders an Bedeutung. Die nächtliche Vergnügungswirtschaft, die direkt mit Nacht bzw. Nachtleben verbundenen ökonomischen Aktivitäten, die ausgehend von der angelsächsischen Diskussion als eigener Sektor, die Night-Time-Economy, angesehen wird. Der in Großbritannien bereits seit den 1990er Jahren etablierte Begriff wird zunehmend auch im deutschen bzw. internationalen Kontext im Zusammenhang mit Untersuchungen der Stadtnacht bzw. des Nachtlebens genannt (vgl. Urban Studies Journal Limited 2015; HafenCity Universität Hamburg 2015; ARE 2015). Als Teil des angelsächsischen 24-hour-city-Konzeptes zur Revitalisierung von Innenstädten sollte die gezielte Ansiedlung von Nachtökonomie der zeitlich und funktional selektiven Nutzung britischer Innenstädte entgegenwirken und zu ihrer sozialen und ökonomischen Wiederbelebung beitragen (vgl. Thomas/Bromley 1999; Hadfield et al. 2001). Eine Ausweitung der Nutzungszeiträume und -arten durch eine stärkere Erschließung der Nacht ist dabei Kernidee des 24-hour-city-Ansatzes: „to extend the activity period and social mix of users of the city centre by offering a wider range of evening and night-time functions, and, in the process, to provide a safer city centre, with an image more likely to attract future investment" (Thomas/Bromley 1999: 1409).

Obwohl heute eine zunehmende Zahl von Städten einerseits damit wirbt, eine 24/7-Stadt oder eine „Stadt, die niemals schläft" zu sein (Bsp. der Slogan „365/24 Berlin"), rücken andererseits auch die konfliktreichen Folgen der zeitlichen Nutzungsausdehnung in den Fokus. Monofunktionale nächtliche Hotspots, Innenstädte bzw. Stadtteile, die sich zu „exclusively alcohol- and youth-centred leisure zones" (Hadfield et al. 2001: 300 f.), häufig männlich dominiert, entwickeln und verbunden sind mit steigenden Sicherheitsbelangen, führen zu Konflikten zwischen unterschiedlichen Norm- und Nutzungsvorstellungen der Nacht. Dies begünstigt in negativer Weise soziale und ökonomische Selektions- und Exklusionsprozesse, ist aber auch Ausdruck von Aushandlungsprozessen im und um den öffentlichen Raum und damit Indiz für die Existenz bzw. Entwicklung eines „nächtlichen öffentlichen Raum[s]" (Gwiadzinski 2015: 5). Ein bemerkenswertes Beispiel für diese Aushandlungsprozesse und die unterschiedlichen (möglichen) Dimensionen der Stadtnacht ist die bereits Ende der 1970er Jahre als Teil der italienischen Frauenbewegung erhobene Forderung „Riprendiamoci la notte" (holen wir uns die Nacht zurück), die sich nicht nur auf Sicherheitsbelange, sondern vielmehr auf „die symbolische[n] Zuordnung von Zeiten und Räumen zu jeweils nur einem der Geschlechter" (Geissler 1998: 1) bezog und mit dem Ziel einer umfassenden Veränderung der Zeiten zu einer Verankerung des Zeitdiskurses in der italienischen Planungskultur beigetragen hat.

Auf der einen Seite nähert sich die Erschließung der Nacht also auch über infrastrukturelle und ökonomische Aspekte hinaus zunehmend an die des Tages an, was die Frage aufwirft, ob die Stadtnacht damit auch den Rechten, Pflichten und Ansprüchen des Stadttages gerecht werden muss, wie Forderungen nach einem „right to the city's night" (Colaboratório 2014: 22) implizieren (vgl. Gwiadzinski 2015). Auf der anderen Seite erfolgt die Eroberung der Stadtnacht räumlich in sehr viel selektiverer Weise als die Erschließung des Tages. Die nächtliche Stadt ist damit konzentrierter (wenn auch dezentraler organisiert) und beschränkt sich auf wenige nachtaktive Zentren, wobei es besonders „ausdehnungsaffine Orte" (Henckel 2017: 10) wie bspw. Verkehrsknotenpunkte, Gewerbegebiete oder Ausgehviertel gibt. Folge ist eine Ausdifferenzierung

der Stadt(nacht) in mehrere Nächte[3] – solche, die dem Schlaf, der Arbeit oder dem Vergnügen dienen – die parallel nebeneinander oder sich überlagernd existieren können (vgl. Gwiadzinksi 2015). Somit kann weder eine Stadtnacht definiert werden, noch lässt sich nur eine Wahrnehmung von Stadtnacht identifizieren, es muss vielmehr von unterschiedlichen, mitunter individuell erlebten und möglicherweise konfliktiven stadtnächtlichen Ebenen ausgegangen werden.

Nach wie vor scheint Nacht eine gewisse Grenze, teilweise eine Unterbrechung des städtischen Rhythmus darzustellen. Obwohl zeitliche Ausdehnung vor allem in den späten Abendstunden (z.B. Öffnungszeiten von Supermärkten bis 24 Uhr) und Tendenzen zu einem 24/7-Betrieb in einigen Bereichen (z.B. Notruf, ärztliche Versorgung, Onlinedienste) durchaus Realität sind, lässt sich eine tatsächliche und umfassende Entwicklung in Richtung einer 24/7-Gesellschaft bzw. eine vollständige Angleichung von Tag und Nacht nicht empirisch belegen. Es ist daher anzunehmen, dass der Großteil der Stadtbewohner einem weitestgehend „normalen" Tag-Nacht-Rhythmus folgt (vgl. Henckel 2017).

Dennoch ist die Nacht längst Teil des städtischen Alltags, wobei insbesondere dem Nachtleben eine hohe Bedeutung zugeschrieben wird, beispielsweise als Ausdruck städtischen Fortschritts: „Electric light means night life, and night life means progress" (Edison zit. nach Beaumont 2016). Auch heute prägt ein vibrierendes Nachtleben das Gefühl von Urbanität und scheint beinahe untrennbar mit der (Groß-) Stadt verwoben zu sein. Großstädte geben uns gewissermaßen das Versprechen einer belebten Stadtnacht, die damit als selbstverständlicher Bestandteil – gewissermaßen als Baustein der Daseinsgrundfunktionen (stadtnachacht 2015: 9) – und gleichzeitig als mögliches Alleinstellungsmerkmal zur Attraktivität von Städten beiträgt und zur Vermarktung im Wettbewerb um Bewohner, Besucher und Unternehmen an Bedeutung gewinnt (vgl. z.B. Furedi 2015; HafenCity Universität Hamburg 2015). Der tatsächliche Versuch, eine Stadtnacht zu gestalten, die alle Bedürfnisse und Ansprüche erfüllt, wird vor dem Hintergrund der Vielzahl unterschiedlicher Vorstellungen jedoch zur Gratwanderung. Gewohnheiten derer, die weiterhin einem natürlichen, tagaktiven Rhythmus folgen, stoßen auf Ansprüche an einen verstärkt nachtaffinen Rhythmus – nächtliche Konflikte sind die Folge.

3 Nutzungen und raumzeitliche Konflikte in der Stadtnacht

Die Ausdehnung von Aktivitäten und Funktionen in die Nacht hinein führt zu einer – mindestens partiellen – zeitlichen und räumlichen Nutzungsintensivierung und -diversifizierung der Stadt(Nacht). Ansprüche und Erwartungen an den nächtlichen Stadtraum wachsen und differenzieren sich mit seiner Belebung weiter aus. Folge ist

3 Es wäre ein lohnender und zu vertiefender Ansatz, das Verhältnis von Tag und Nacht(-nutzung) differenzierter zu untersuchen: „As urbanist Rowland Atkinson (Atkinson 2003, zit. nach Garrett 2015) writes, ‚places at different times may change in their role for accommodating different social groups – for example, a city square may serve as a place for lunching office workers while providing a place for skateboarders or potential muggers as the day progresses'", wie auch die Nacht(-nutzungen und -räume) differenzierter zu analysieren mit Blick auf unterschiedliche Zeiträume (Wochentage, Monate, Jahreszeiten) sowie Zonen mit unterschiedlicher Ausdehnung von Aktivitäten.

ein erhöhtes Konfliktpotenzial, insbesondere in verdichteten und gemischten Gebieten – die Stadtnacht wird mitunter zu einem konfliktreichen und umkämpften Raum. Konflikte manifestieren sich in unterschiedlichen Räumen, zu unterschiedlichen Zeiten, zwischen unterschiedlichen Gruppen und erscheinen auf den ersten Blick vielfältig und schwer erfassbar. Bei näherer Betrachtung lassen sich in unterschiedlicher Ausgestaltung wiederkehrende Konfliktfelder und Konfliktauslöser identifizieren.

Als Auslöser nächtlicher Konflikte können vier zentrale, sich teilweise überlagernde Felder abgegrenzt werden:
> Arbeit und Produktion,
> Nachtleben und Vergnügen,
> Verkehr,
> Stadtinstandhaltung wie Straßenreinigung, Müllabfuhr und Bauarbeiten,
für die jeweils unterschiedliche räumliche, zeitliche und soziale Rahmenbedingungen bestehen (siehe Tabelle 1).

3.1 Arbeit und Produktion

Der Mensch ist im Ursprung ein „tagaktiver Primat". Das durch Nachtarbeit erforderliche Abrücken von diesem natürlichen Rhythmus kann gesundheitliche (Schlafmangel mit Folgen wie Depression, Suchtverhalten, Fettleibigkeit etc.) und soziale (Wegfall sozialer Kontakte) Probleme und Konflikte für die Arbeitenden mit sich führen. Nachtarbeit gilt daher als atypische Arbeitszeit – Nacht- und Schichtarbeit werden als Arbeit zu ungünstiger Zeit bzw. „unsocial hours" (Henckel 2017: 5) bezeichnet. Seit 1992 lässt sich ein Anstieg des Anteils von Erwerbstätigen, die abends und nachts arbeiten von 15% auf aktuell 26% Prozent verzeichnen. Stärker als Nachtarbeit (2014 arbeiteten rund 9% aller Arbeitnehmer nachts) hat in den vergangenen Jahren der Anteil der Abendarbeit (bis 23.00 Uhr) zugenommen. Rund 24% der Arbeitnehmer und sogar etwa 45% der Selbstständigen arbeiteten im Jahr 2014 in den Abendstunden (vgl. Statistisches Bundesamt 2014). Nachtarbeit tritt dabei insbesondere in Wirtschaftsbereichen auf, die von einer höheren Anzahl von Zeit- und Leiharbeitern und einem geringeren Anteil Hochqualifizierter gekennzeichnet sind. Erwerbstätige mit einem niedrigeren Qualifikationsniveau sind daher stärker von Nachtarbeit[4] betroffen als solche mit einer Fachhochschul- oder Hochschulreife (vgl. Statistisches Bundesamt 2010). Dies deutet auf eine soziale Selektivität der durch Nachtarbeit ausgelösten Konflikte hin, die stärker einkommensschwächere Gruppen berühren.

Gleichzeitig löst nächtliche Produktion Konflikte aus, die über die nachts Arbeitenden hinaus weitere Stadtbewohner, insbesondere Anwohner in direkter Nähe zu Produktionsstätten, betreffen. Diese Konflikte sind abhängig von den Standorten der Produktionsstätten, die wiederum von der räumlichen Organisation der Stadt (funktionale Mischung vs. Funktionstrennung) bedingt werden und damit räumlich selektiv auftreten. Zeitlich werden sie von den Produktions- bzw. Arbeitszeiten begrenzt. Die Ten-

4 Dies bezieht sich auf die formale Nachtarbeit. Insbesondere Selbstständige, darunter eine hohe Zahl Hochqualifizierter, arbeitet ebenfalls in den Abendstunden bzw. in die Nacht hinein.

denz eines niedrigeren Preisniveaus von Wohnraum in direkter Nähe zu lärmintensiven Produktionsstätten legt auch hier die Annahme einer Benachteiligung sozial schwächerer Gruppen, die auf günstigen Wohnraum angewiesen sind, nahe.

3.2 Nachtleben und Vergnügen

Unterschiedliche Norm- und Wertvorstellungen sowie unterschiedliche Konzepte der nächtlichen Stadtnutzung manifestieren sich besonders deutlich im Zusammenhang mit Nachtleben und vergnügungsgebundenen nächtlichen Aktivitäten. „Efforts to dissolve or displace the boundaries between night and day often must confront the longstanding and conflicting moral association of each" (Straw 2014: 18). Anwohner mit einem Ruhe- und Alltagsbedürfnis und vergnügungsaffine Feiernde auf der Suche nach Erlebnissen fernab dieser täglichen Routine stehen sich konfliktiv gegenüber. Die zunehmende abendliche und nächtliche Belebung öffentlicher Plätze und Straßen, einerseits als Wiederentdeckung von Urbanität und urbanen Qualitäten begrüßt, verstärkt andererseits das Konfliktpotenzial zwischen unterschiedlichen Ansprüchen an Stadtnacht. Mit der räumlichen Konzentration von Nachtleben in einzelnen nachtaktiven Gebieten treten auch Konflikte räumlich selektiv auf, verschärfen sich insbesondere in dichten, gemischten, meist innerstädtischen Gebieten. Rahmenbedingungen wie die Öffnungs- bzw. Schließzeiten von Bars und Clubs, Betriebszeiten des öffentlichen Nahverkehrs oder jahreszeitlich bzw. klimabedingte Saisonzeiträume (z. B. von Open-Air-Veranstaltungen oder der nächtlichen Nutzung öffentlicher Plätze) führen zu einer zusätzlich zeitlichen Begrenzung der Konflikte, die von lokalen Gegebenheiten und Gewohnheiten beeinflusst werden (ISR 2016). Die meisten Konflikte lassen sich im Bereich des Nachtlebens identifizieren, was zum einen auf die Vielfalt der beteiligten Akteure (Eigentümer/Betreiber von Lokalitäten, Anwohner, Besucher, öffentliche Hand etc.) und ihre häufig divergierenden Interessen am Nachtleben, zum anderen auf den offenen bzw. öffentlichen Umgang mit Konfliktsituationen (Medienpräsenz) zurückzuführen ist.

3.3 Verkehr

Verkehr kann auf vier Ebenen zum Auslöser nächtlicher Konflikte werden.

Erstens durch das Vorhandensein von nächtlichem Verkehr, der insbesondere durch die Art des Verkehrs (z. B. Lastenverkehr) und durch entstehende Lärmemissionen nahe der Verkehrstrassen eine Belastung für Anwohner darstellt. Dies geschieht räumlich selektiv und hängt zeitlich beispielsweise von Betriebszeiten des ÖPNV ab. Es kann von einer Benachteiligung sozial schwächerer Gruppen ausgegangen werden, da Wohnraum durch eine direkte Nachbarschaft zu großen Verkehrstrassen bzw. zu lärmintensiven Orten häufig Entwertungen erfährt und daher von einem eher günstigen Preisniveau geprägt ist (vgl. BAfU 2011).

Zweitens können durch die räumlich und zeitlich selektive Verteilung von nächtlichen Mobilitätsangeboten Konflikte in Form einer ungleichen Erschließung und damit eingeschränkten Zugänglichkeit zur Nacht entstehen, insbesondere zu Lasten derer, die

auf eine nächtliche Fortbewegung (z.B. aufgrund von Nacht-/Schichtarbeit) angewiesen sind. Die daraus möglicherweise entstehende Notwendigkeit, ein eigenes Auto oder Taxiangebote zu nutzen bzw. höhere Nachttarife des ÖPNV zu zahlen, kann den Zugang zur Nacht vor allem für einkommensärmere Gruppen erschweren und damit Ungerechtigkeiten erzeugen.

Drittens können Sicherheitsbelange die Nutzung des nächtlichen ÖPNV und eine nächtliche Fortbewegung insgesamt einschränken. Ein erhöhtes nächtliches Unsicherheitsgefühl und die Angst vor Belästigung betrifft insbesondere Frauen und kann erneut in einem ungleichen Zugang zur Stadtnacht resultieren. So zeigt ein „frauenspezifisches ÖPNV-Gutachten" für die Stadt Essen, dass sich „als größtes Hemmnis für Mobilität Angst und Unsicherheit im Dunkeln gezeigt hat" (Barck 2001, zit. nach Ruhne 2003: 20).

Viertens setzt eine Ausweitung des nächtlichen ÖPNV auch eine Neuorganisation der Arbeitszeiten der Beschäftigten voraus – damit zusammenhängende Schwierigkeiten illustrieren beispielsweise die langwierigen Tarifverhandlungen, die unter anderem zur Verzögerung der Einführung der London Night Tube geführt haben.

3.4 Stadtinstandhaltung

Stadtnacht wird für einmalige und regelmäßige Maßnahmen der Stadtinstandhaltung genutzt, um den Eingriff in den Ablauf des Stadtbetriebs möglichst gering zu halten. Beispiele sind Straßenreinigung, Müllentsorgung, Bauarbeiten. Damit einhergehende Konflikte sind abhängig von lokalen Organisationsspezifika und damit weder räumlich noch zeitlich eindeutig bestimmt. Sie sind abhängig von Zyklus und Dauer (einmalig, täglich gleichbleibende oder wechselnde Routen) der Maßnahmen, können sich damit verstetigen oder einmalig bzw. temporär bleiben. Denkbar, bisher jedoch – unseres Wissens – nicht empirisch untersucht, wäre eine Benachteiligung bestimmter sozialer Gruppen durch die Orientierung bzw. Taktung der Routen z.B. der Müllabfuhr an der Bewohnerstruktur der Stadtteile.

Konflikt-auslöser	Räumlich	Zeitlich	Sozial
Arbeit / Produktion	Abhängig von räumlicher Organisation: funktionale Mischung vs. Trennung	Unterscheidung zwischen Abend- und Nachtarbeit Abhängig von Produktionsabläufen	Mögliche Benachteiligung von Einkommensgruppen, die nachts arbeiten müssen, oder durch Wohnnähe zu Produktionsstätten

Konflikt-auslöser	Räumlich	Zeitlich	Sozial
Nachtleben / Vergnügen	Räumlich stark selektiv, meist innerstädtisch konzentriert in einzelnen Gebieten	Begrenzt durch Schließzeiten (Sperrstunden vs. 24/7-Ausdehnung), abhängig von kulturellen Unterschieden, lokalen Gegebenheiten, Jahreszeiten	Uneindeutig/ heterogen, abhängig von der Art des Gebietes und des Nachtlebens, mögliche Benachteiligung (aufgrund ökonomischer, ethnischer oder geschlechtlicher Merkmale)
Verkehr	Selektiv, insbesondere entlang großer Verkehrstrassen oder von Flughäfen	Abhängig von verkehrlicher Arbeitsteilung und den Betriebszeiten des ÖPNV bzw. des Flugverkehrs	Mögliche Benachteiligung schwächerer Einkommensgruppen durch Wohnnähe zu lärmintensiven Verkehrstrassen
Stadtinstandhaltung (Straßenreinigung, Müllabfuhr, Bauarbeiten)	Selektiv, punktuell oder in wiederkehrendem Rhythmus/ Zyklus	Abhängig von lokalen Organisationsspezifika, täglich wechselnd	Mögliche Benachteiligung schwächerer Einkommensgruppen bei Routen-/ Zyklusfestlegung

Tab. 1: Auslöser nächtlicher Konflikte und ihre Rahmenbedingungen / Quelle: Eigene Darstellung 2016

4 Nachtleben – zwischen Freiheit und Konflikten

Folge dieser Rahmenbedingungen sind vielfältige Konflikte. Sie reichen von der schlechten Verfügbarkeit von öffentlichen Diensten, insbesondere des öffentlichen Nachtverkehrs für Arbeitskräfte, bis hin zur mangelnden Verträglichkeit von Funktionen, deren Mischung am Tag unproblematisch ist, in der Nacht aber teilweise unvereinbare Ansprüche aufeinanderprallen lässt: „The working city, the sleeping city and the partying city do not always coexist peacefully" (Gwiazdzinski 2005: 132, nach Mallet 2014: 15). Gerade die Förderung der Nachtökonomie – im Sinne des Nachtlebens – „(...) has, in many places, sparked into being conflicts between night-life visitors

and (gentrifying) residents in and around city centres (...)" (van Liempt et al. 2014: 6). So zeigen sich Konflikte der Stadtnacht besonders deutlich im Zusammenhang mit Nachtleben, weshalb dieses im folgenden Abschnitt genauer betrachtet werden soll.

Die aktuelle Nachtforschung und dieNachtmanagementpraxis beschäftigen sich vor allem mit Fragen und Konflikten ausgelöst durch Nachtleben im Sinne einer Steuerung der Chancen, Probleme und Konflikte ausgedehnter Vergnügungs- und Freizeitaktivitäten in der Nacht (Hadfield et al. 2001; Roberts/Eldridge 2009; Schweizerischer Städteverband 2012; Urban Studies Journal Limited 2015; HafenCity Universität Hamburg 2015). Es geht im Kern immer um die gleichen Konflikte: Lärm, Müll, „Wildpinkeln", Alkohol und Drogen, zeitliche Regulierungen und Lizensierung von Betrieben, Verkehrliche Erschließung, Erreichbarkeit bzw. Zugang, Überwachung und Kontrolle, Kosten.

Diese Konflikte sind teilweise ein zwangsläufiges Ergebnis unterschiedlicher Ansprüche, Erwartungen und Interessen der nachtrelevanten Akteure. Erst durch eine Systematisierung der Konflikte, der Interessenlagen und der Akteure lassen sich Bedeutung und Intensität stadtnächtlicher Konflikte identifizieren und lässt sich klären, inwieweit sie Ausdruck von Unterschieden sind, inwiefern Machtfragen eine Rolle spielen, also Ungleichheiten auftreten, und inwieweit diese Ungleichheiten Gerechtigkeitsfragen aufwerfen und damit Interventionsforderungen nach sich ziehen. Im Folgenden werden die zentralen Konfliktfelder des Nachtlebens dargestellt.

4.1 Lärm

Konflikte um Lärm und Ruhestörung sind direkte Folge der Konfrontation zwischen den bereits erwähnten unterschiedlichen Ansprüchen an die Stadtnacht. Sie entstehen zwischen Akteuren, die ein Bedürfnis nach Ruhe haben (meist Anwohner), und solchen, die die Nacht zum Vergnügen nutzen. Eine Ausdehnung nächtlicher Nutzungen und Aktivitäten – des Verkehrs, des Vergnügens, von (Open-Air-)Veranstaltungen, der Produktion, von Stadtinstandhaltung (insbesondere Bauarbeiten etc.) erhöht durch steigendes Lärmaufkommen das Konfliktpotenzial. Häufiger Auslöser ist der von Menschen produzierte Lärm beim Aufenthalt im öffentlichen Raum, im gastronomischen Außenbereich oder beim Ankommen bzw. Verlassen von Clubs oder Bars (Sprechen, Grölen, zerbrechende Flaschen), zu laut empfundene Musik oder Bassgeräusche von Clubs und Bars sowie Verkehrslärm durch nächtlichen ÖPNV und MIV.

4.2 Müll und Verunreinigung

In nachts stark frequentierten Gebieten gibt es insbesondere an Wochenenden häufig ein erhöhtes Müllaufkommen (Essens-, Verpackungsreste, Flaschen, Scherben) und Verunreinigungen (Urin, Erbrochenes, Vandalismus) im öffentlichen Raum. Dies empfinden vor allem Anwohner als störend. Gebiete mit hohen Besucherzahlen aus anderen Stadtbezirken oder Städten sind besonders stark betroffen, da sich ein fehlender bzw. geringer Bezug der Besucher zu ihrer Umgebung auch in einem achtloseren Umgang mit dem öffentlichen Raum zu äußern scheint (vgl. ISR 2016).

4.3 Alkohol und Drogen

Alkohol und Drogen sind durch ein sinkendes Verantwortungsgefühl für die Umgebung in erster Linie Auslöser bzw. Katalysator für weitere Konflikte wie Lärm, Müll oder Sicherheitsfragen durch Kontrollverlust oder aggressives bzw. rücksichtsloses Verhalten der Konsumierenden. Auch Sicherheitsfragen im Zusammenhang mit dem Dealen von Drogen sowie Banden- und Beschaffungskriminalität sind Teil dieses Konfliktfeldes. Unterschiedliche Normvorstellungen können in diesem Zusammenhang zusätzlich zu Konflikten führen, sowohl unter den Feiernden selbst als auch zwischen Feiernden und anderen Akteuren wie Anwohnern.

4.4 Sicherheit und Kriminalität

Obwohl es bisher keine empirischen Belege dafür gibt, dass die Nacht an sich Auslöser für einen Anstieg von Kriminalität ist, sind Sicherheitsfragen zentrales Thema der Stadtnacht. Zum einen orientiert sich Kriminalität (insbesondere Taschendiebstahl und Raub) an Bewegungsströmen, ist an stark frequentierten Orten höher und kann damit auch vermehrt in viel besuchten nachtaktiven Gebieten auftreten (vgl. ISR 2016). Zum anderen haftet der Nacht nach wie vor ein verstärktes Gefühl der Unsicherheit an, das für bestimmte Gruppen zu Konflikten führen kann: sowohl für solche, die sich aus Angst vor Kriminalität und Belästigung nicht frei in der Nacht bewegen (insb. Frauen sind hier betroffen), als auch für solche, die Stigmatisierung und Kriminalisierung auf Grund ihres Auftretens oder ihrer Herkunft befürchten müssen. Dabei stellt die gefühlte Unsicherheit mitunter ein größeres Problem dar als die tatsächlich nachgewiesene Kriminalität, was beispielsweise von Garrett (2015) kritisch hinterfragt wird: „Assuming that space becomes unsafe at night, however, is a self-fulfilling prophecy. If the night is a place where we think only violence happens, then people go into the night expecting that and make it manifest. However, if night-time is when people of diverse backgrounds and motivations gather, the night becomes safer, a space monitored by the ‚eyes upon the street' in the words of Jane Jacobs" (Garrett 2015).

4.5 Überwachung und Kontrolle

Überwachung und Kontrolle dienen meist als Reaktion auf Konflikte bzw. zur Konfliktprävention, sie sind in ihrer Anwendung jedoch umstritten. Überwachung stellt ein viel diskutiertes Problemfeld dar (z.B. im Zusammenhang mit Datenschutz). Kontrollen können stigmatisierend bestimmte Bevölkerungsgruppen benachteiligen und den Zugang zur Nacht für diese erschweren bzw. unattraktiv erscheinen lassen, wobei gleichzeitig fraglich bleibt, ob Kriminalität durch verstärkte Kontrolle tatsächlich behoben oder lediglich an andere Orte verschoben wird. Auch sind Überwachung und Kontrolle meist Reaktionen auf das Fehlverhalten einzelner, sie wirken jedoch kollektiv restriktiv (vgl. Raab/Grube/Göbel 2014).

4.6 Licht

Ein Zuviel an Licht im Rahmen einer wachsenden Lichtverschmutzung (durch direkte Straßenbeleuchtung oder indirekte Lichtquellen wie beispielsweise Werbetafeln) hat einerseits insbesondere negative ökologische Folgen für die Stadt und kann zusätzlich störend für Bewohner sein. Fehlende Beleuchtung andererseits kann das Unsicherheitsgefühl im nächtlichen Stadtraum erhöhen, Angsträume produzieren und damit zu einem Ausschlusskriterium der Nachtnutzung – mindestens für einen Teil der Bevölkerung – werden.

4.7 Restrukturierung und Verdrängung

Der Anstieg von Besucher- und Touristenströmen kann direkter Auslöser für Konflikte sein, wenn sich Anwohner bzw. die stationäre Bevölkerung eines Gebietes durch temporäre Besucher, ihr Verhalten oder den einhergehenden Anstieg der Frequentierung und Nutzung eines Raumes gestört fühlen. Die erhöhte und veränderte Nachfrage kann darüber hinaus zu einer Restrukturierung des Angebots zugunsten touristisch geprägter Infrastrukturen im Gebiet führen, wovon häufig nachtaktive Gebiete, z. B. durch eine auf Gastronomie konzentrierte monofunktionale Entwicklung, betroffen sind (vgl. ISR 2016). Folge kann die Verdrängung von Gewerbe und Bewohnern sein, die den Veränderungen nicht standhalten können oder wollen – ein Prozess, der zunehmend mit dem Begriff „Touristifizierung“ beschrieben wird.[5] Auch Gentrifizierungsprozesse werden zunehmend in einen Zusammenhang mit Night-Time-Economy und Nachtleben gesetzt, die als Attraktivitätsfaktor zur Belebung und Aufwertung von Gebieten führen und damit ebenfalls Umstrukturierungs- und Verdrängungstendenzen forcieren können.

4.8 Akteure

Innerhalb der Konfliktfelder können zentrale Akteure identifiziert werden, denen wiederum bestimmte Interessenslagen und Rollen zugeordnet sind. Bewohner nachtaktiver Gebiete mit einem Interesse an Ruhe, Schlaf, Alltag und einer auf sie abgestimmten Infrastruktur befinden sich typischerweise in der Rolle der Belästigten; Nutzer bzw. Besucher des Nachtlebens auf der Suche nach Vergnügen und Ungezwungenheit sowie Gewerbetreibende und Eigentümer mit dem vorrangigen Ziel größtmöglicher Einnahmen werden häufig zu Konfliktauslösern. Auch Initiatoren bzw. Betreiber von Clubs und Kulturprojekten können analog zu den Gewerbetreibenden Konflikte auslösen, stehen häufig aber auch für die Entwicklung einer Clubkultur, die eng mit der Freiheit und dem Potenzial der Selbstorganisation, der Aneignung von Räumen und der Selbstgestaltung von Stadt verknüpft ist und ihrerseits durch Konflikte (verschwindende Freiräume, steigender Verwertungsdruck, Auseinandersetzungen mit Nachbarn) gefährdet wird (Clubsterben). Polizei, öffentliche Hand und dazugehörige Verwaltungsorgane bzw. Ämter übernehmen die Rolle der Verantwortlichen zur Lösung bzw. Vermeidung von Konflikten.

---

5 Vgl. den Beitrag Kramer zur Studentification in diesem Band.

Komplexer gestaltet sich diese Akteurskonstellation durch zusätzlich variierende, teilweise divergierende Selbstwahrnehmungen und Vorstellungen innerhalb dieser Gruppen und zwischen ihnen: „Das Nachtleben ist voller Gegensätze – zwischen Angst und Vergnügen, zwischen Alltäglichkeit und Erlebnissen, zwischen Arbeit und Freizeit. Solche Gegensätze sind allerdings nicht Personengruppen zuzuordnen, z. B. für Jugendliche ist das Quartier bei Nacht Vergnügen und für MigrantInnen ist es Arbeit. Stattdessen werden die Pole schon von Einzelnen selbst ausgehandelt“[6] (Vogelpohl 2011: 15). Es können also auch innerhalb von Akteursgruppen unterschiedliche Interessen verfolgt, Ansprüche gestellt und Potenziale bzw. Konflikte wahrgenommen werden. Die Konfliktintensität variiert mit dem Maß der Vereinbarkeit bzw. Unvereinbarkeit dieser unterschiedlichen Vorstellungen und Ziele. Kommt es zum Verlust eines Gleichgewichts zwischen verschiedenen Nachtkonzepten, überwiegen die einen überproportional die anderen, wächst das Konfliktpotenzial. Gleichzeitig sinken Erfolgschancen für das Wiederherstellen eines ausgewogenen Verhältnisses, da Maßnahmen aufgrund der Verschiebung schlechter greifen. Häufig erkennbarer Grund für den Verlust der Balance und die Verstärkung von Konflikten ist die Zunahme der temporären Bevölkerung gegenüber der stationären Bevölkerung (vgl. Stabilini 2015; ISR 2016). Für „City User“ und „Pendler“ (vgl. Martinotti 1997) hat die Stadt als temporärer Aufenthaltsort eine andere Bedeutung als für ihre ständigen Bewohner, sie stellen andere Ansprüche, haben weniger Bezug zu ihrer Umgebung und bringen selbst andere, meist höhere ökonomische Voraussetzungen mit. Es stellen sich Macht- und Verteilungsfragen, die im Folgenden nicht mehr nur auf das Nachtleben, sondern auf die gesamte Stadtnacht bezogen werden müssen. Für wen, von wem und wie sollte die Nacht gestaltet werden? Für wen bietet sie Vorteile, für wen Nachteile? Um eine Antwort auf diese Fragen finden zu können, müssen Zugangsmöglichkeiten und Barrieren betrachtet werden – sowohl für diejenigen, die die Nacht freiwillig für das Vergnügen nutzen, als auch für solche, die nachts arbeiten (s. Tabelle 2).

Der Zugang zur Nacht wird durch tatsächliche verkehrliche Erreichbarkeiten, durch ökonomische und soziale Rahmenbedingungen bestimmt. Diese können zu einem erschwerten Zugang für bestimmte Gruppen führen, die beim Angewiesensein auf nächtliche Stadtnutzung (Nachtarbeit) zu Benachteiligungen (längere Wegezeiten, höhere Kosten), im Rahmen freiwilliger meist vergnügungsgebundener Nachtaktivität zum selbstgewählten Fernbleiben oder zu einem erzwungenen Ausschluss von Stadtnacht und ihren Qualitäten und Optionen führen kann. Dieser erschwerte Zugang ist damit Indikator für Ungleichheiten und Ungerechtigkeit in der Stadtnacht.

Das Beispiel der Einführung der London Night Tube illustriert das komplexe Wirkungs- und Verflechtungsgefüge dieser Rahmenbedingungen. Für die neue Art der verkehrlichen Erschließung können je nach ökonomischen und sozialen Rahmenbedingungen positive oder negative Konsequenzen für die Zugänglichkeit der Nacht erwartet werden. Während für die einen der Zugang wächst (Alternative zu Taxis und Minicabs),

6 Als Veranschaulichung für die komplexe, teilweise auch widersprüchliche Position einzelner Akteure dient beispielsweise die Aussage eines von Vogelpohl interviewten Anwohners und Gewerbetreibenden aus dem Schanzenviertel: „Nachts ist mehr los manchmal, das ist schon interessant. Für mich gibt es da zwei Seiten, einmal als Bewohner, das ist manchmal ganz schön unangenehm. Dann bin ich aber Gewerbetreibender und Besitzer von dem Haus“ (Vogelpohl 2011: 15).

Zugang	Rahmenbedingungen	Mögliche Benachteiligungen
Verkehrlich	Erschließung durch Öffentlichen Nahverkehr (Frequenz/Taktung) Art des Öffentlichen Nahverkehrs Verfügbarkeit eines Autos Private Mobilitätsangebote wie Taxis, Minicabs, Uber, private ÖPNV-Ergänzung wie Shuttlebusse zu Festivals etc.	Erschwerter Zugang durch fehlendes oder nicht ausreichendes Mobilitätsangebot oder Sicherheitsbelange > für ökonomisch schlechter gestellte Gruppen > für Frauen
Ökonomisch	Preise des öffentlichen Nahverkehrs Preise für private Mobilitätsangebote Verfügbarkeit eines eigenen Autos Gebühren für Parkplätze Eintritte zu Clubs/Bars/ Veranstaltungen	Ausschluss ökonomisch schlechter gestellter Gruppen
Sozial	Art des nächtlichen Angebots Selektion/Türpolitik von Clubs/Bars Stigmatisierung/ Kriminalisierung sozialer/ ethnischer Gruppen Sicherheitsbelange/ gefühlte Unsicherheit Platzverweise	Selbstgewähltes Fernbleiben wegen > fehlendem Angebot für individuellen Geschmack > Angst vor Kriminalisierung (insbesondere aufgrund äußerer Merkmale/ Herkunft) > Angst vor Kriminalität (insbesondere Frauen) Erzwungener Ausschluss > durch Türpolitik > durch Platzverweise

Tab. 2: Zugang zur Stadtnacht / Quelle: Eigene Darstellung 2016

sinken die Optionen für andere (Wegfall von günstigeren Nachtbuslinien). Für Erwerbstätige, die nachts arbeiten, soll die Zeitersparnis durch die Nutzung der schnelleren Night Tube die Lebensqualität erhöhen, gleichzeitig fürchten die zukünftigen Angestellten der Night Tube Nachteile durch die Ausweitung ihrer Arbeit in die Nacht hinein, wie die konfliktreichen Tarifverhandlungen belegen. Für die Verantwortlichen steht schließlich die Stärkung der Potenziale für die Nachtökonomie und die Sicherung bzw. Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit Londons in der Konkurrenz um zahlungskräftige Unternehmen und Bewohner im Vordergrund. Die Fokussierung der ökonomischen Dimension lässt soziale Konsequenzen (positiv wie negativ) zu Nebenerscheinungen werden. Dort, wo die zunehmende Kolonisierung der Stadtnacht neue Möglichkeiten und Notwendigkeiten[7] mit sich führt, werden Zugänglichkeit, Organisation und Gestaltung der Nacht jedoch zu Indikatoren der Lebensqualität. Ungleichheiten in der Stadtnacht, zeitliche oder räumliche Bevorzugung oder Benachteiligung sozialer Gruppen, haben damit in gleicher Weise Auswirkungen auf die gesamtzeit-räumliche Lebensqualität und Attraktivität einer Stadt. Gerechtigkeitsfragen im Zusammenhang mit Stadtnacht sind also auch Gerechtigkeitsfragen im Zusammenhang mit Lebensqualität.

Durch die zeitliche Ausdehnung von Aktivitäten erhält Stadtnacht eine verstärkt öffentliche Dimension (Arbeit, Aufenthalt im öffentlichen Raum etc.) und ist gleichzeitig weiterhin eng mit der privaten Sphäre verknüpft. Durch die überwiegende Aufrechterhaltung des „normalen" Tag-Nacht-Rhythmus wird die Nacht zu einem Zeitraum, in dem wir (mit entsprechenden Einschränkungen) stärker als am Tag die individuelle Entscheidungsmacht über die Gestaltung und Nutzung unserer Zeit zu haben scheinen. Gleichzeitig wächst mit zunehmender Erschließung und Beleuchtung der Stadtnacht das nächtliche Angebot und damit die Möglichkeit, private Interessen in der nächtlichen Öffentlichkeit zu bedienen. Es entsteht ein Spannungsfeld aus privaten Interessen, die in die Öffentlichkeit gerückt werden, und einer Öffentlichkeit, die das Ausleben privater Interessen erlaubt. Dabei ist Nacht nach wie vor ein „anderer Zeitraum", ein Zeitraum, der anderen Normen, Vorstellungen und Möglichkeiten als der Tag unterliegt (vgl. Melbin 1987) und damit häufig zu einem Symbol für Freiheit, Kreativität und Abenteuer wird: „Throughout history, the night has been, in the words of geographer Tim Edensor, time for ‚transgression, fantasy and experimentation', when the public comes out to play" (Garrett 2015). Stadtnacht legitimiert als Experimentierraum abseits alltäglicher Zwänge also das öffentliche Ausleben und gegenseitige Erleben privater Interessen. Insbesondere Nachtleben ermöglicht die Begegnung mit „den anderen", fördert das Entdecken von Gemeinsamkeiten und Unterschieden und scheint gleichzeitig diese am Tag deutlich bestehenden Grenzen zu verwischen. Es wird häufig eine positive, romantische Dimension von Nacht in den Vordergrund gerückt. So stellt beispielsweise Eldridge (2016) fest: „(...) the day is still characterised as about state power, norms, and capitalist exchange. The night, on the other hand, is still associated with romantic ideas of creativity, the breakdown of norms, freedom, and escaping dominant structures of power."

7 Es ist zu berücksichtigen, dass die Erwartungen und Bedürfnisse der einen (die verstärkt die Nacht nutzen möchten) Notwendigkeiten für andere schaffen, das gewünschte Angebot bereitzustellen. Dabei gehen Freiheit und Zwang nächtlicher Aktivität Hand in Hand, wobei von einem sozialen Gefälle zwischen der Nachfrage- und Angebotsseite ausgegangen werden muss.

Dabei lässt sich derzeit beobachten, dass, in einem Moment als absolute Freiheit gedeutet, das Aufeinandertreffen unterschiedlicher Vorstellungen im nächsten Augenblick zu Konflikten führt. Unvereinbare Nutzungsvorstellungen verlangen gegenseitige Einschränkungen, die dem Wunsch nach Ungezwungenheit gegenüberstehen und gegenseitige Akzeptanz erschweren. Stadtnacht wird vor der Prämisse der Selbstbestimmtheit auch zu einem egoistischen Raum, in dem gegenseitige Akzeptanz eingefordert wird, ohne dass die Bereitschaft zur eigenen Nachsichtigkeit besteht. Sie kann dem Ziel einer gleichberechtigten Nutzung damit nur schwer gerecht werden. Gleichzeitig treiben die ökonomischen Potenziale der Nacht ihre Kolonisierung voran, lassen Nutzungsmöglichkeiten und Konfliktpotenziale weiter steigen. Stadtnacht erfordert daher ein ständiges Abwägen zwischen den unterschiedlichen, häufig subjektiven Wahrnehmungen von Konfliktsituationen und idealen Nutzungskonzepten, um Ungleichheiten zu erkennen, trade-offs anzubieten und sich an eine gerechte Situation anzunähern.

5 Aktuelle Handlungsansätze zur Steuerung der Stadtnacht

Die gezielte Steuerung der Stadtnacht stellt trotz fortschreitender Kolonisierung keinen selbstverständlichen Bestandteil der Planungspraxis dar. Zwar lassen sich vereinzelt Handlungsansätze erkennen, dennoch ist Planung nach wie vor ein „Tagesgeschäft“. Mit der zunehmenden Eroberung der Stadtnacht, dem Bedeutungszuwachs ihrer ökonomischen und sozialen Potenziale und einem gleichzeitig steigenden Konfliktrisiko wächst jedoch die Notwendigkeit der nächtlichen Steuerung.

In Städten wie London, Amsterdam oder Berlin lässt sich eine intensivere Auseinandersetzung der öffentlichen Hand mit der Stadtnacht beobachten. Der Blick ist dabei meist auf Nachtleben, als ein Bestandteil der Stadtnacht, verengt. Grund dafür ist auf der einen Seite die direkt mit Nachtleben verbundene Wertschöpfung sowie seine Bedeutung im Zusammenhang mit Stadtmarketingstrategien. Für diese gewinnt Nachtleben als Attraktivitätsfaktor im Wettbewerb um Touristen und Besucher, vermehrt jedoch auch um die „kreative Klasse“, die sowohl als Bewohner als auch als Unternehmer langfristig an die Stadt und ihre Qualitäten gebunden werden soll, zunehmend an Bedeutung: „Late-night people are typically young, educated, creative, entrepreneurial – people you want in your city, and who work in the creative industries and startups you also want. If places like Berlin have flourished, it’s not just because of low rents. It’s because they’re nightlife capitals” (Milan zit. nach Henley 2016). Auf der anderen Seite ist es die wachsende Zahl bzw. steigende Intensität von Konflikten und nächtlichen Fronten, die im Zusammenhang mit Nachtleben stärker als in anderen Bereichen in den Fokus öffentlicher Debatten rücken. Damit sind es unterschiedliche Perspektiven, unterschiedliche Motivationen, aus denen heraus Handlungsoptionen zur Steuerung der Nacht geprüft und entwickelt werden.

Standortentwicklung	
Weiche Instrumente	Imagekampagnen Nachtbürgermeister Runde Tische Kiezwerkstätten Tag des offenen Clubs Nachtschwärmerstadtpläne Gezielte Werbung Einflussnahme auf Werbung
Planerisch/ Planungsrechtliche Instrumente	Innenstadtnutzungskonzepte Flächenmanagement Gewerbeleerstandsmanagement Gewerbeflächennutzungskonzepte Gebietsmonitoring Baurecht (z.B. BauNVO, BauVerVO, BauO) frühzeitige Beteiligung von Stakeholdern Multitemporale Mehrfachnutzung Gezielte Ansiedlung/Ausschluss von Nachtökonomien
Regulative Instrumente	Sperrzonen vs. Vorranggebiete Sperrstunden vs. Deregulierung Nutzungsuntersagung
Technische Instrumente	Beleuchtung
Konkrete Maßnahmenbeispiele	**Nachtstadtpläne** Amsterdam: Welcome to Amsterdam Berlin: Nachtstadtplan Friedrichshain-Kreuzberg Berlin: App GoingLocal **Nachtbürgermeister u.a.** Amsterdam: Nachtburgermeester Paris: Maire de la Nuit Berlin: Clubcommission **Gebietsmonitoring** Berlin: fair.kiez Berlin: lokal.leben Istanbul: TAK Kadife Sokak **Sonstiges** Bern: Konzept Nachtleben Berlin: Tag des offenen Clubs im Sisyphos Berlin: Einflussnahme auf Easyjet Werbung

Lärm	
Weiche Instrumente	Benennung von Ansprechpersonen Patrouille von Mediatoren Künstlerische Interventionen Schilder und Hinweise Imagekampagnen
Planerisch/ Planungsrechtliche Instrumente	Subventionierung von Lärmschutzmaßnahmen Baurecht (z.B. BauNVO, BauVerVO, BauO) Beurteilungsinstrumente für schallintensive Veranstaltungen (BIV)
Regulative Instrumente	Ordnungsbehördliche Kontrollen Beschränkungen des Außenausschanks
Technische Instrumente	Dezibelanzeiger
Konkrete Maßnahmenbeispiele	**Künstlerische Intervention (Pantomimen)** Paris: Les Pierrots de la Nuit Budapest: Csend Bohócok Brüssel: Les Gentlemen Noceurs Barcelona: Los Mimos **Mediatoren** Zürich: SIP Züri Paris: Correspondants de Nuit München: Silencer Köln: Mediator Brüsseler Platz **Dezibelanzeiger** Freiburg: Säule der Toleranz St.Gallen/Zürich/Bacelona **Schilder/Hinweise** Barcelona: SHHH! Köln: Lasst uns schlafen! Lausanne: Claire de Lune **Imagekampagnen** Barcelona: Ssssplau Nancy: Bruit, nonmerci!

Sauberkeit	
Weiche Instrumente	Sensibilisierungskampagnen Patrouille von Mediatoren Schilder und Hinweise Künstlerische Interventionen
Planerisch/ Planungsrechtliche Instrumente	Zusätzliche Stadtreinigung
Regulative Instrumente	Ordnungsbehördliche Kontrollen Verkaufsverbot von Glasflaschen etc. Beschränkungen des Außenausschanks
Technische Instrumente	Aufstellen öffentlicher Toiletten Ausstellen zusätzlicher/größerer Mülleimer
Konkrete Maßnahmenbeispiele	Bern: Clubcontainer Köln: Zusätzliche Stadtreinigung am Brüsseler Platz

Sicherheit	
Weiche Instrumente	Patrouille von Mediatoren Schulung von Personal
Planerisch/ Planungsrechtliche Instrumente	Security-Konzept Städtebauliche Kriminalprävention
Regulative Instrumente	Verstärkte Polizeipräsenz Privater Wachschutz (Video-) Überwachung
Technische Instrumente	Beleuchtung (Video-) Überwachung Schließung von öffentlichen Anlagen/Parks Baumschnitt
Konkrete Maßnahmenbeispiele	Bern: Security-Konzept Manchester: Best Bar None Kopenhagen: Tryg Den Af Chattanooga (USA): Ab-, Einschalten nächtlicher Beleuchtung durch Polizei

Licht	
Weiche Instrumente	
Planerisch/ Planungsrechtliche Instrumente	Lichtkonzept/Lichtplanung
Regulative Instrumente	Abschalten von Beleuchtung; Lichtmodulation
Technische Instrumente	Beleuchtungsmedium
Konkrete Maßnahmenbeispiele	Florenz: Lichtkonzept Chattanooga (USA): Ab-, Einschalten nächtlicher Beleuchtung durch Polizei

Verkehrliche Erschließung	
Weiche Instrumente	Überblick der Mobilitätsangebote
Planerisch/ Planungsrechtliche Instrumente	Verkehrsplanung insb. ÖPNV (Taktung etc.)
Regulative Instrumente	Begrenzung vs. Ausdehnung der Fahrpläne
Technische Instrumente	Verkehrsanzeiger im öffentlichen Raum Apps
Konkrete Maßnahmenbeispiele	Diverse

Tab. 3: Beispiele für Steuerungsansätze für die nächtliche Vergnügungswirtschaft / Quelle: Eigene Zusammenstellung auf Grundlage von Raab/Grube/Göbel 2015 und ISR 2016

Eine Steuerung der Stadtnacht besteht neben einer weiteren Erschließung durch Beleuchtung und Mobilitätsangebote insbesondere im Umgang mit Konflikten. Vereinzelt werden Instrumente zu einer gezielten Entwicklung nachtaktiver Orte oder zur Stärkung nächtlicher Ökonomien eingesetzt (Bsp. Großbritannien), meist geben jedoch raumzeitliche Konflikte der Stadtnacht Anlass für Reaktion und Prävention durch gezielte Eingriffe und Modifikationen. Weiche, auf Kommunikation, Dialog und Information ausgelegte Instrumente stellen Austausch und Sensibilisierung in den Vorder-

grund, werden insbesondere im Zusammenhang mit konfliktreichen Situationen des Nachtlebens eingesetzt. Neben situationsgebundenen kurzfristigen Interventionen sind es meist längere Abwägungsprozesse, deren Wirkung u.a. von der Bereitschaft zur Beteiligung relevanter Akteure und einer Akzeptanz der Maßnahmen durch Betroffene abzuhängen scheint (vgl. Raab/Grube/Göbel 2014). Einige Instrumente werden bottom-up von Anwohnern initiiert, andere werden gezielt von der öffentlichen Hand eingesetzt und häufig durch regulative Maßnahmen z.B. im Rahmen von Lizensierung ergänzt. Für direkte kurzfristig wirksame Lösungen stehen repressive regulative Maßnahmen, wie erhöhte ordnungsbehördliche Kontrollen, Wachschutz und Strafen bei Fehlverhalten, im Vordergrund, die schnelle Ergebnisse versprechen und deren Wirkung durch technische Instrumente wie Beleuchtung und Überwachungstechnik unterstützt wird.[8]

Planerische bzw. planungsrechtliche Instrumente bieten neben der Konfliktbehebung Potenziale für eine gezielte Steuerung, Strukturierung und Entwicklung von Stadtnacht, werden derzeit jedoch nur bedingt eingesetzt. Stadtnacht wird nicht als eigenständige Planungsaufgabe begriffen, vermittelt vielmehr ein Gefühl von Nicht-Planbarkeit und wird in der Praxis als Planungsproblem wahrgenommen (vgl. ISR 2016). Neben der Haltung, dass die Spontanität der Nachtentwicklung als besondere Charakteristik schützenswert ist, „(...) fehlen gerade Akteur_innen der Verwaltung konkrete Handlungsinstrumente bzw. die Offenheit und Flexibilität, gegebene Steuerungsmöglichkeiten anzupassen oder umzudenken. Dies hängt zum einen mit dem geringen Umfang rechtlicher und planerischer Grundlagen zusammen, wird aber auch von einem lange Zeit fehlenden Verständnis für die Bedeutung des Themas bedingt. Stadtnacht wird nach wie vor in erster Linie singulär und konfliktbezogen betrachtet und stellt kein integriertes Handlungsfeld im Zusammenhang mit der Erarbeitung von gesamtstädtischen Konzepten dar. Somit fehlen häufig nicht nur die Grundlagen, sondern auch ein Verständnis eines möglichen vorausschauenden und differenzierten Umgangs mit Nachtökonomie“ (ISR 2016: 126 f.). Dabei sind es nicht gänzlich neue, sondern überwiegend modifizierte Instrumente der „täglichen“ Planung, die für die Steuerung der Stadtnacht eingesetzt werden sowie mögliche Perspektivwechsel, die zur Konfliktvermeidung beitragen könnten. Ein Beispiel dafür ist die Bestrebung der Clubcommission in Berlin, u.a. zum Schutz von Clubkultur im Rahmen der Bauordnung sicherzustellen, dass (an Clubs und Bars) heranrückender Neubau bei zu erwartendem Lärmkonflikt für den erforderlichen Schallschutz sorgt, anstatt Lärmschutz ausschließlich als Aufgabe der lärmintensiven Betriebe zu sehen (vgl. ISR 2016).

Doch bürokratische Hürden und ungeklärte Zuständigkeiten bezüglich der Durchführung oder Finanzierung von Maßnahmen hemmen die Handlungsfähigkeit relevanter Akteure und erschweren Prozesse. Auch gibt es nicht für jede Herausforderung der Stadtnacht die passende Lösung oder Herangehensweise. Teilweise stehen sich Maßnahmen gegensätzlich gegenüber, ihre Auslegung stellt eine Einzelfallentscheidung dar. Amsterdams Nachtbürgermeister Mirik Milan sieht die Lösung einiger Konflikte in einer Ausweitung der Lizensierung: „Twenty-four-hour licenses are also an experiment

8 Es ist zu berücksichtigen, dass repressive Maßnahmen und insbesondere Überwachung ihrerseits zu Konflikt- und Aggressionsherden werden können. Sie stellen also nicht per se einen Sicherheitsaspekt, sondern mitunter ein eigenes Konfliktpotenzial dar.

to see whether city-wide closing times, which ensure thousands of unhappy people are kicked out on to narrow, city centre streets at 4 or 6 am (...) may not always be a good idea (...) the night can end more naturally" (Milan zit. nach Henley 2016). Auf der anderen Seite arbeitet London seit einigen Jahren mit einer Verschärfung der Lizensierungs- und Reglementierungspraxis, setzt Maßnahmen wie Sperrstunden, das Aufstellen von Ausweisscannern und Metalldetektoren vor Clubs und Bars und das verstärkte Versagen bzw. die Abnahme von Lizenzen ein. Eine Vorgehensweise, in deren Folge ein anhaltendes Clubsterben, auch von etablierten Bars und Clubs in London, zu beobachten ist (vgl. Harris 2015).

Nicht nur zwischen unterschiedlichen Städten, sondern auch innerhalb einer Stadt lässt sich eine durch Widersprüche gekennzeichnete Politik der öffentlichen Akteure bezogen auf die Stadtnacht erkennen. Solche Widersprüche städtischer Politik werden am Beispiel eines Hamburger Stadtviertels exemplarisch von Vogelpohl (2011) beleuchtet: „»Das Schanzenviertel (kurz: Schanze) ist das beliebteste Quartier für Nachtschwärmer, bevor diese nach St. Pauli und zur Reeperbahn weiterziehen. Die Dichte an Kneipen und Bars ist hoch – hier ist für jeden etwas dabei. So wird auf den Internetseiten der Stadt Hamburg sowohl unter den Rubriken Bars und Kneipen als auch Shopping das Schanzenviertel für TouristInnen vorgestellt. Solche und ähnliche Verknüpfungen eines pulsierenden Nachtlebens mit Konsummöglichkeiten und Tourismus verfolgen verschiedene Ziele gleichzeitig: sie zielen auf eine Art Wirtschaftsstimulation, die Gastronomie und Einzelhandel fördert; sie versprechen aufregende Erlebnisse in einer unüberblickbaren Vielfalt von Angeboten; sie entwerfen das Bild einer lebendigen Stadt, die für BewohnerInnen und potenzielle Zuziehende attraktiv erscheint. Dass diese Stoßrichtungen miteinander in Widerspruch geraten können, darauf weisen schon die so implizit angesprochenen Zielgruppen hin. Statt diesen Gedanken jedoch aufkommen zu lassen, wird eine harmonische Koexistenz suggeriert, in der ‚für jeden etwas dabei' ist." (Vogelpohl 2011: 13). Im Versuch, Nachtleben zur zeitgleichen Bedienung unterschiedlicher Interessen einzusetzen, wird das nächtliche Konfliktpotenzial durch das Vorgehen öffentlicher Akteure noch verstärkt, das notwendige Abwägen zwischen unterschiedlichen Interessen bleibt zugunsten einer Vermarktung von Stadtnacht aus.

Gerade weil sich eine Vielzahl unterschiedlicher, subjektiv geprägter Interessen gegenübersteht, ist aber die öffentliche Hand der Akteur, der die Mittlerrolle übernehmen muss und konfligierende Erwartungen kennen, berücksichtigen, nicht jedoch selbst produzieren sollte: „According to Alain Reynaud (Reynaud 1981), public authorities must play a redistributive role in order for justice to be. To correct spontaneous evolutions, public authorities can adopt three positions:

> They can assist, or passively arrange things. Public policies then adapt to evolutions without questioning their legitimacy;

> They can accelerate spontaneous tendencies. Public authorities then favor the most dynamic socio-spatial classes, to the detriment of others, resulting in a reinforcement of differences;

> They can correct spontaneous tendencies, or voluntarily arrange them. Public authorities then go against laissez-faire and individual interests in order to favor public interest" (Mallet 2014: 13).

Im Umgang mit Stadtnacht wäre also die dritte Vorgehensweise gegenüber den anderen zu priorisieren, ein bewusstes Einwirken auf Entwicklungen vor dem Hintergrund eines Interessenausgleichs bzw. eines öffentlichen Interesses. Es geht dabei nicht primär um das Lösen von Konflikten in der Stadtnacht, sondern um deren Einhegung, um eine Abmilderung der Konsequenzen und eine verträglichere Gestaltung der Nacht bzw. nächtlichen Lebens.

Obwohl die Notwendigkeit einer nächtlichen Steuerung zunehmend von Städten erkannt zu werden scheint, handelt die öffentliche Hand derzeit stärker reaktiv als proaktiv. Die Vielzahl an Konflikten und offenen Fragen im Zusammenhang mit der weiter fortschreitenden Kolonisierung der Stadtnacht legen jedoch eine gezieltere Auseinandersetzung mit dem Thema Stadtnacht als eigenes Planungsfeld, als eigenen Planungs-Zeit-Raum nahe. Dies setzt eine systematische Analyse stadtnächtlicher Dynamiken, aber auch der Unterschiede zwischen der Tag- und der Nachtstadt voraus. Erst eine bewusste, situationsbedingte Priorisierung von Entwicklungen unter Prüfung und Abwägung möglicher Verteilungsmöglichkeiten bzw. -wirkungen und Konsequenzen würde Städte befähigen, Stadtnacht in zielgerichteter, vorausschauender und ansatzweise konsistenter Weise zu gestalten. Dabei muss nicht zwingend eine einheitliche Vorgehensweise verfolgt werden. Vielmehr sollte der Unterschiedlichkeit von Räumen und ihrer (möglichen) zeiträumlichen Gestaltung, auch im Sinne der Chronotope[9], Rechnung getragen werden, indem für unterschiedliche Räume unterschiedliche Regeln und Zielrichtungen gelten können.

6 Normative Fragen der Stadtnacht

Obwohl wir noch weit entfernt von einer tatsächlichen 24/7-Gesellschaft sind, wirft die zeitliche Ausdehnung von Aktivitäten und Nutzungsmöglichkeiten in die Nacht hinein Fragen der zeitlichen Gerechtigkeit von Städten auf.

Öffentlicher Raum gilt als Plattform des Aushandelns von Macht- und Gesellschaftsfragen, ist Raum für Begegnung, Teilhabe, Konfrontation und Austausch. Wenn sich eine zunehmende Veröffentlichung der Nacht, eine Entwicklung eines nächtlichen öffentlichen Raums beobachten lässt, stellt sich die Frage, ob dieser ebenso zu einer gesellschaftlichen Plattform wird, nächtlicher öffentlicher Raum die gleichen gesellschaftlichen Aufgaben übernimmt, ob in der Nacht also die gleichen Voraussetzungen und Rechte wie am Tag gelten sollten (vgl. Gwiadzinski 2015). Das 2014 in São Paulo erarbeitete „Manifesto da Noite" fordert genau dieses „right to the city's night" (Colaboratório 2014: 22), sieht die Nacht, insbesondere Nachtleben, als gesellschaftswirksamen Zeitraum, der durch gleiche Zugangschancen einen Beitrag zur gerechte-

9 Siehe Beitrag „Regionalisierung zeit-räumlicher Stadtstrukturen" von Pohl in diesem Band.

ren und diverseren Gestaltung von Stadt leisten sollte.[10] Gleichzeitig rückt die verstärkte Nutzung der Nacht, insbesondere eine Ausweitung der Night-Time-Economy, als Ausdruck einer (zeitlichen) Ausweitung des Kapitalismus in den Fokus kritischer Stadt- und Sozialforschung. Diese problematisiert die Kommerzialisierung des nächtlichen öffentlichen Raums und seine an neoliberalen Prämissen orientierte Entwicklung (vgl. Eldridge 2016). Es muss also unterschieden werden, mit welchem Ziel die zeitliche Ausdehnung von Aktivitäten erfolgt, ob sie an den Bedürfnissen der Stadtnutzer orientiert bzw. von ihnen selbst gestaltet wird oder, ob vor dem Hintergrund ökonomischer Interessen „künstlich" exklusive Bedürfnisse geschaffen werden, die verstärkt zu einer ungleichen und ungerechten Stadt(nacht)entwicklung beitragen. Es geht also auch darum, von wem und für wen das „Recht auf Nacht" ausgestaltet wird, denn das Recht der einen kann immer auch zur Benachteiligung bzw. Pflicht der anderen führen.

Somit macht die Forderung nach einem Recht auf Nacht, einer zugänglichen, gerechten Stadtnacht, das Erfassen und Systematisieren nächtlicher Ungleichheiten, je nach Vorhandensein von trade-offs, von räumlichen, zeitlichen und sozialen Ungerechtigkeiten in der Stadtnacht notwendig, um Handlungsnotwendigkeiten zu erfassen und auszuloten. Es stellt sich die Frage, wer die Verlierer und wer die Gewinner der Stadtnacht sind, wie sich diese Verteilung ergibt und wie ein Gleichgewicht zwischen ökonomischen, sozialen und ökologischen Potenzialen, Notwendigkeiten und Konflikten hergestellt werden könnte. Dazu ist eine situationsbezogene Betrachtung notwendig, da die Grenzen zwischen Gewinnern und Verlieren mitunter fließend sein können. So können Lärmverursacher wie Clubs, die z. B. von Restrukturierungs- und Gentrifizierungsprozessen bedroht sind, als kulturelles Gut, aber auch als Ausdruck der Selbstgestaltung und Aneignung von Stadt ebenso schützenswert sein wie StadtbewohnerInnen, deren Lebensqualität durch stadtnächtliche Konflikte wie Lärm eingeschränkt wird.

Wie könnte also diese gerechte Gestaltung der Stadtnacht aussehen? Ist es die verstärkt restriktive Reglementierung, eine Eindämmung ungewünschter Aktivitäten in der Nacht, die Ungleichheiten und Konflikte minimiert? Oder ist es eine gezielte Liberalisierung und Diversifizierung nächtlicher Aktivität, die den Zugang zu einer sicheren und gerechteren Stadtnacht erhöht, wie Garrett in einem Artikel im Guardian (2015) vermutet: „Perhaps if we take the lead from the Netherlands, and begin making more diverse use of public space at night rather than continuing to govern it in the spirit of the suspicions of William the Conqueror, we can both expand our rights to the city at night, and make our night-time cities safer by making night space participatory rather than exclusionary." Vor dem Hintergrund der Zeitgerechtigkeit scheint die zweite Vorgehensweise, eine vorherige Aushandlung von Zielrichtungen und das Abwägen von Interessen vorausgesetzt, zu favorisieren.

10 Dabei muss berücksichtigt werden, dass auch der Tag keinesfalls ein vollständig gerechter, für alle zugänglich und inklusiv gestalteter Raum ist (vgl. Eldridge 2016).

7 Fazit

Die zunehmende Kolonisierung der Stadtnacht eröffnet eine Reihe von Potenzialen, Konflikten und Fragen, nicht selten von Widersprüchlichkeiten. Fragen der Zugänglichkeit beziehen sich auf die Erreichbarkeit der Nacht zum einen für die, die im Rahmen von Nachtarbeit darauf angewiesen sind, zum anderen für solche, die das nächtliche Vergnügen suchen, und können schließlich auch Indikator für die Lebensqualität unterschiedlicher Gruppen in einer Stadt sein.

Stadtnacht rückt als Wettbewerbsfaktor in den Vordergrund der Auseinandersetzung, wird als feste Komponente der Stadt und mögliches Alleinstellungsmerkmal zum Bestandteil von Tourismus- und Stadtmarketingstrategien. Im Zentrum des Interesses steht dabei das Nachtleben als eine Facette der Stadtnacht, das sich durch den Bezug zur Nachtökonomie als eigener Wirtschaftssektor und die damit verbundenen ökonomischen Potenziale auszeichnet. Neben direkten (Steuer-)Einnahmen gilt Nachtleben zunehmend als Teil der Attraktivität einer Stadt, soll Besucher, Unternehmer und Bewohner gleichermaßen anziehen und langfristig an die Stadt binden. Die Widersprüchlichkeit dieser Bestrebung manifestiert sich in zahlreichen raumzeitlichen Konflikten. Am deutlichsten zeigen sich auch diese im Zusammenhang mit dem Nachtleben, da sie hier medienwirksam kommuniziert und zum Bestandteil öffentlicher Debatten werden – mehr als dies für Konflikte um Nachtarbeit oder ökologische Auswirkungen der Ausdehnung von Licht und Aktivitäten in die Nacht hinein der Fall ist.

Lösungsversuche von Konflikten und Steuerungsmöglichkeiten der Stadtnacht zielen dabei nicht auf eine vollständige Lösung oder Prävention von Konflikten ab, sondern bemühen sich um eine Einhegung und Abmilderung der Konsequenzen. Wie das Beispiel der Einführung der Londoner Night Tube zeigt, gibt es nicht die gerechte Lösung. Es geht immer um offenes Austragen der Konflikte, die Analyse der trade-offs und Verteilungswirkungen, der Pros und Contras sowie um akzeptable Prozeduren für die Entscheidungen. Es bleiben immer Entscheidungen mit Nebenwirkungen. Ausschlaggebend sollte es in diesem Sinne sein, dass Vorteile nicht zum Nachteil bzw. auf Kosten anderer entstehen, dass es ein möglichst ausgeglichenes Verhältnis zeiträumlicher Bevorzugung und Benachteiligung gibt. Weniger als um eine Gerechtigkeit, die zu jeder Zeit an jedem Ort für jeden gilt, geht es um die Herstellung von Gerechtigkeiten, von individuell ausgeloteten Situationen, die nach intensiver Abwägung die eine oder andere Zielrichtung favorisieren und mitunter zur Abgrenzung unterschiedlicher Räume mit unterschiedlichen Zielvorstellungen führen. Grundsatz sollte aber – wie in der praktischen Steuerung der Nacht in Basel – der Ansatz sein, eine inklusive Nachtpolitik zu betreiben mit dem Ziel, dass sich zukünftig alle völlig frei in der Nacht bewegen können (vgl. Kessler 2015; vgl. auch Colaboratório 2014).

Um dies gewährleisten zu können reicht es nicht, die Nacht partiell und nur dann zu betrachten, wenn Potenziale oder Konflikte dies nötig erscheinen lassen. Vielmehr sollte eine auch temporal ganzheitliche und integrative Planung verfolgt werden, in der Stadtnacht als Planungs-Zeit-Raum wahrgenommen wird. Eine zeitgerechte Stadt erfordert ebenso wie eine Gestaltung des Tages auch eine Gestaltung der Nacht, nicht aber um Nacht einer starren Planung zu unterwerfen, sondern um einer rein von ökonomischen bzw. Partikularinteressen geleiteten Entwicklung entgegenzuwirken, um

Freiräume für die charakteristische Spontanität der nächtlichen Entwicklung zu erhalten und gleichzeitig ein Gleichgewicht zwischen wünschenswerter nächtlicher Erschließung und einem notwendigen Schutz der Nacht herzustellen.

Literatur

ARE – Bundesamt für Raumentwicklung (Hrsg.) (2015): Raumentwicklung und Nacht: Die Folgen der 24-Stunden-Gesellschaft. Bern. = Forum Raumentwicklung 3.

Atkinson, R. (2003): Domestication by Cappuccino or a Revenge on Urban Space? Control and Empowerment in the Management of Public Spaces. In: Urban Studies 40 (9), 1829–1843.

BAFU – Bundesamt für Umwelt (2011): Lärm entwertet Mietliegenschaften. http://www.bafu.admin.ch/laerm/13598/16674/index.html?lang=de (02.01.2017).

Barck, S. (2001): Die unfreiwillige ökologische Avantgarde. Frauen im Verkehr. Größtes Hemmnis für Mobilität sind Angst und Unsicherheit im Dunkeln. In: Freitag (09.02.2001).

Beaumont, M. (2016): The heart of darkness that still beats within our 24-hour cities. https://www.theguardian.com/culture/2016/aug/14/london-night-street-lighting-24-hour-city (14.09.2016).

Bromwich, K. (2016): Countdown to a non-stop capital: London goes 24-hour. https://www.theguardian.com/cities/2016/aug/14/night-time-economy-london-countdown-to-non-stop-city (14.09.2016).

Colaboratório (ed.) (2014): Manifesto da noite em busca de uma cidadania 24h: Invisíveis Produções. São Paulo.

Davis, M. (2002): Urbanität: Die Nacht ist lang. http://www.zeit.de/2002/52/Titel_2fDark_Sky_52 (11.06.2015).

Eldridge; A. (2016): Berlin Paper: Whose 24 Hour City? Vortrag im Rahmen der „Nights 2016 – Stadt Nach Acht Conference" vom 25.11.2016 in Berlin. Nachträglich in schriftlicher Form zur Verfügung gestellt.

Furedi, F. (2015): Forward into the night: The changing landscape of Britain's cultural and economic life. Report, Night Time Industries Association, UK, 19 June 2015. http://www.ntia.co.uk/wp-content/uploads/2015/06/Forward-into-the-Night-Report.pdf?567959&567959 (07.07. 2015).

Garrett, B. (2015): Cities at night: Why our right to use public spaces after dark is under threat. https://www.theguardian.com/cities/2015/nov/19/cities-at-night-right-to-use-public-spaces-after-dark-curfews-lockout-laws (13.09.2016).

Geissler, B. (1998): Alltagszeit und die „Zeiten der Stadt" – Von Italien lernen. In: Mückenberger, U. (Hrsg.): Zeiten der Stadt: Reflexionen und Materialien zu einem neuen gesellschaftlichen Gestaltungsfeld. Bremen, 35-42.

Gwiadzinski, L. (2015): Zwischen Bewahrung und Eroberung der nächtlichen Stadt. In: Forum Raumentwicklung 2015 (3), 4-7.

Hadfield, P.; Lister, S.; Hobbs, D; Winlow, S. (2001): The 24-hour city – condition crucial. In: Town and Country Planning 70(11) 300-302.

HafenCity Universität Hamburg (Hrsg.) (2015): stadtnachacht: Management der Urbanen Nachtökonomie. https://www.hcu-hamburg.de/fileadmin/documents/Professoren_und_Mitarbeiter/Projektentwicklung__-management/Forschung/stadtnachacht_2015.pdf (17.01.2016).

Harris, J. (2015): End of the party: How police and councils are calling time on Britain's nightlife. https://www.theguardian.com/music/2015/jun/26/fight-for-britains-nightlife-police-council-strangling-night-time-economy (13.09.2016).

Henckel, D. (2018): Die Eroberung der Stadtnacht – auf dem Weg zur 24/7-Stadt? (In Vorbereitung).

Henley, J. (2016): The stuff of night mayors: Amsterdam pioneers new way to run cities after dark. https://www.theguardian.com/cities/2016/mar/21/night-mayor-amsterdam-holland-mirik-milan-night-time-commission (13.09.2016).

Imhoff, M.; Elvidge, C. (1995): Artificial lights showing the locations of light pollution. https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/ca/Earth_at_Night.jpg (23.01.2017).

ISR – Institut für Stadt- und Regionalplanung (Hrsg.) (2016): Konflikte der Nachtökonomie: Vergleich Berlin und Mailand. Studienprojekt WS 2015/16. Berlin (TU Berlin, vervielfältigt).

Kessler, C. (2015): Gestaltung des städtischen Nachtlebens – Perpsektiven kommunaler Zeitpolitik. Vortrag auf der Tagung „Nacht.Leben: Eine Nachtung", 27.11.–28.11.2015 in München.

Laimer, C. (2011): Urban Nightscapes: Die Eroberung der Nacht. In: dérive (44), 4-7.

Mallet, S. (2014): The urban rhythms of neoliberalization. In: justice spatiale | spatial justice (6), 1-19.

Martinotti, G. (1997): Perceiving, conceiving, achieving: The sustainable city. A synthesis report. Dublin.

Melbin, M. (1987): Night as frontier: Colonizing the world after dark. New York/London.

Raab, S.; Grube, N.; Göbel, J. (2015): Stadtverträglicher Tourismus: Internationale Erfahrungen im Vergleich mit Berlin und best practice in Friedrichshain-Kreuzberg. Berlin.
Roberts, M.; Eldridge, A. (2013): Re-populating the nighttime city: Hospitality and gender. In: Henckel, D.; Thomaier, S.; Könecke, B.; Zedda, R.; Stabilini, S. (eds.): Space-time-design of the public city, 49-60. Dordrecht. = Urban and Landscape Perspectives 15.
Ruhne, R. (2003): Raum Macht Geschlecht: Zur Soziologie eines Wirkungsgefüges am Beispiel von (Un)Sicherheiten im öffentlichen Raum. Opladen.
Stabilini, S. (2015): Urban Times, Urban Nights and Chronomaps. Vortrag im Rahmen des Studienprojekts „Konflikte der Nachtökonomie" des Instituts für Stadt- und Regionalplanung an der Technischen Universität Berlin am 04.12.2015 in Mailand.
Statistisches Bundesamt (/Hrsg.) (2010): Arbeiten, wenn andere schlafen.
https://www.destatis.de/DE/Publikationen/STATmagazin/Arbeitsmarkt/2010_04/2010_04Nachtarbeit.html (13.09.2016).
Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2014): Abend- und Nachtarbeit.
https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Indikatoren/QualitaetArbeit/Dimension3/3_3_AbendNachtarbeit.html (13.09.2016).
Straw, W. (2014): The night and the city: Forthcoming in Michael Darroch and Janine Marchessault. Cartographies of place, Montreal.
Thomas, C. J.; Bromley, R. D. F. (1999): City-centre revitalisation: Problems of fragmentation and fear in the evening and night-time city. In: Urban Studies 37 (8), 1403-1429.
Transport for London (ed.) (2015): Night bus changes from 12 September: Faster journey times, more travel choices and new night bus routes.
https://consultations.tfl.gov.uk/buses/night-bus-review/ (08.02.2017).
Transport for London (ed.) (2016): The night tube.
https://tfl.gov.uk/campaign/tube-improvements/what-we-are-doing/night-tube (13.09.2016).
Urban Studies Journal Limited (2015): Special Issue: Geographies of the urban night. London. = Urban Studies 52 (3).
Vogelpohl, A. (2011): Lebendig, laut, lukrativ? Zur Produktion von Widersprüchen in 24/7 Quartieren. In: dérive (44), 13-16.
Volterra (ed.) (2014): Impact of the night tube on London's night-time economy.
http://content.tfl.gov.uk/night-time-economy.pdf (14.09.2016).
van Liempt, I; van Aalst, I.; Schwanen, T. (2014): Introduction: Geographies of the urban night. In: Urban Studies. Online veröffentlicht am 9. Oktober 2014.

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 in der 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.*

Charlotte Weber (**1991*), *B.Sc. Urbanistik, Studentin im Master-Studiengang Stadt- und Regionalplanung und studentische Mitarbeiterin am Institut für Stadt- und Regionalplanung an der TU Berlin (FG Stadt- und Regionalökonomie). Derzeitige Arbeitsschwerpunkte: Zeitstrukturen/Zeitpolitik, Nacht und urbane Gerechtigkeitsfragen.*