

Philipp Rode von der London School of Economics über den dramatischen Wandel der Metropolen

„Wir müssen Verkehrsströme reduzieren“



○

DAS GESPRÄCH FÜHRTE UTA WINTERHAGER

Philipp Rode, wem gehört die Stadt?

Die Stadt gehört den Bürgern, die sie gestalten, die sie betreiben und bespielen. Doch es gibt zahlreiche Indikatoren dafür, dass zu viel von der Stadt speziellen Interessen, exklusiven Personen und Institutionen gehört. Das meine ich nicht nur im wörtlichen, sondern auch im übertragenen Sinne: Wenn wir schauen, wer Entscheidungen trifft, sehen wir, dass vieles zu undemokratisch abläuft. Im internationalen Vergleich sehen wir, dass das Grundprinzip, die Stadt gehört den Bürgern, in Köln noch relativ ausgeprägt ist ... was nicht heißen soll, dass alles im Guten ist. Nein, alles, was man im Sinne einer Bürgergesellschaft hat, muss man wertschätzen und auch in Zukunft aktiv verteidigen. Die Stadt ist ein gesamtgesellschaftliches Projekt, eine wichtige und kontinuierliche Auseinandersetzung. Entscheidend für das Gelingen ist das commitment jedes einzelnen.

Der Immobilienmarkt zeigt deutlich, dass andere Kräfte viel potenter sind als die Kommunen. Warum schließen Städte Verträge ab, bei denen sie am Ende noch

draufzahlen müssen?

Wir müssen uns eingestehen, dass wir am Ende eines Zyklus stehen, an dessen Beginn man den privaten Sektor eingeladen hat, Rollen zu übernehmen, die vorher die Stadt innehatte. Zum Beispiel haben viele Kommunen die Kernaufgaben der Ver- und Entsorgung in die Hände privater Firmen gegeben. Von der Privatisierung hatte man sich viel versprochen, heute sehen wir, dass sie zum Problem wird, wenn die strategische Steuerung von Stadtentwicklung darunter leidet. Beispiele dafür sind neben dem sozialen Wohnungsbau auch die Energieversorgung, städtische Dienstleistungen oder das Verkehrswesen. Ich würde spekulieren, dass wir in vielen Bereichen wieder eine Zunahme von öffentlichen Institutionen sehen werden, wo dann eventuell auch wieder der Immobilienbesitz diese neue Wertschätzung widerspiegelt.

Muss man den Städten dann nicht grundsätzlich raten, nichts mehr zu verkaufen, sondern im Gegenteil selbst zu kaufen und Grundstücke zum Beispiel nur noch in Erbpacht entwickeln zu lassen?

In der Vergangenheit waren die Haushalte der Kommunen oft so belastet, dass sie gezwungen waren, Land zu verkaufen, um Kindergärten, Schwimmbäder oder ÖPNV weiter betreiben zu können. Jetzt nichts mehr zu verkaufen, könnte ein gutes Prinzip sein, insbesondere in Zeiten großer Unsicherheit, wie wir sie derzeit erleben. Auch, weil man dadurch Druck erzeugt, alternative Einnahmequellen aufzutun.

Im Sinne des Gemeinwohles sollten die besseren, härteren und smarteren Köpfe bei Verhandlungen auf der Seite der Stadt sitzen. Doch diese Positionen erscheinen vielen uninteressant, weil auf der anderen Seite mehr Geld, mehr Gestaltungsspielraum lockt. Lässt sich das umkehren?

In Städten, wo wir wirklich erfolgreiche öffentliche Administration erlebt haben, z.B. bei Transport for London, hatte es viel damit zu tun, dass wirklich gute Gehälter gezahlt wurden und damit auch international hervorragendes Personal rekrutiert werden konnte. Damit konnte die Stadt auch gegenüber privaten Firmen viel besser auftreten und Verträge abschließen, von denen die Öffentlichkeit deutlich profitiert. Natürlich sind Städte geografisch begrenzt und konzentrieren sich auf ihren eigenen Raum, während die international agierenden Firmen ihre

Expertise heranziehen und aus unterschiedlichen Verfahren lernen. Um hier mithalten zu können, sollten die Städte sich viel stärker vernetzen und sich absprechen, um zu verhindern, dass ein Investor die eine Stadt gegen die andere ausspielt.

Die ökologische und soziale Transformation einer Stadt ist teuer, doch Städte und Kommunen haben kaum Geld. Gibt es Überlegungen oder Beispiele, wie der Wandel sich finanzieren ließe?

Ja, die ökologische Modernisierung ist teuer, aber wir hören es in diesen Tagen gerade nach dem Abschluss der Klimakonferenz in Glasgow immer wieder, dass öffentliche Institutionen als Hauptpriorität alle CO₂-intensiven Investitionen dramatisch reduzieren müssen. Da lohnt es sich bestimmt auch in Köln mal zu schauen, wo Geld dafür ausgegeben wird, um indirekt oder direkt CO₂-intensiven Verhalten oder Infrastrukturen fördern. Mit dem Verzicht auf konventionellen Straßenbau kann man relativ große Budgets für ÖPNV und Radverkehr aufbauen. Wir brauchen aber auch neue Einnahmequellen, am besten solche mit positiven Konsequenzen. Ich denke, die deutschen Städte wären sehr gut beraten, echte Steuerungsinstrumente wie eine City-Maut und dramatisch erhöhte Parkgebühren einzusetzen. Das wird in Deutschland von keiner Stadt bisher ordentlich gemacht.

Wie kann der Wandel, der unsere Städte auch in Zukunft lebenswert machen kann, politisch vollzogen werden?

Die Angst der Politik ist groß, sich unbeliebt zu machen. In unserer demokratischen Zivilgesellschaft möchte man nicht im Rahmen von Notstandsgesetzen gegen die Bevölkerung handeln. Covid hat uns gelehrt, dass wir für die Transformation eine gute Basis in der Bevölkerung haben müssen. Ein demokratisches Instrument, das über die repräsentativen Institutionen hinausgeht, ist eine citizen assembly oder emergency assembly, ein Rat der Bürgerschaft, der neben einem Expertenrat einberufen wird, mit denselben Inhalten informiert wird und eine sehr breite Gruppe repräsentiert. Wir müssen dem Wandel aber auch Zeit geben, gerade Verhaltensänderungen gelingen nicht von heute auf morgen. Wir sehen häufig, dass radikale Veränderungen nach anfänglich deutlich geäußertem Unmut nach ein paar Monaten doch als etwas Positives wahrgenommen werden und sich damit die Glaubwürdigkeit der politisch Verantwortlichen wieder erhöht.

Wenn wir den Kraftverkehr auf ein Drittel seines jetzigen Aufkommens reduzieren, wäre in der Stadt Platz. Können wir, so wie wir heute leben, damit überhaupt umgehen?

In deutschen Städten wurde nach dem Krieg viel Raum für den Verkehr geschaffen. Jetzt müssen wir die Verkehrsströme dringend reduzieren und uns fragen, was wir dann mit dem wiedergewonnenen Raum machen wollen. Um gegen die Wohnungsnot vorzugehen, können wir Flächen für Parkhäusern oder Parkplätze nachverdichten und die nachhaltige Infrastruktur in den Quartieren ausbauen. Hüten muss man sich aber vor einer weiteren Kommerzialisierung des öffentlichen Raumes. Vielmehr sollten wir die Chance zum kulturellen Wandel nutzen. Kinder brauchen wieder Räume zum Spielen und Erleben, wo Kindheit in der Stadt wieder etwas völlig Neues bedeutet. Wir brauchen auch deutlich mehr entsiegelte Flächen, mehr Bäume, die uns helfen Hitze und Regen besser zu bewältigen. Und dann kommen wir zu Kunst und Kultur im öffentlichen Raum, wo wir noch unendliche Möglichkeiten zum Weiterdenken haben. Als Planer müssen wir geduldig sein, und nicht direkt im Vorfeld sagen, was dort passieren soll. Lasst uns erst einmal die Möglichkeiten schaffen.

Wenn eine Stadt wie Köln den Wandel hin zu mehr Nachhaltigkeit, mehr Transparenz, mehr Demokratie nicht nur punktuell, sondern ganzheitlich und nachhaltig umsetzen möchte, wer sind ihre wichtigsten Partner?

In erste Linie ist es die formale Politik, die Bürgermeister, die politischen Vertreter, die sich darauf eingelassen haben und gewählt wurden, Politik zu gestalten. Als zweites würde ich die Personen nennen, denen jenseits von kommerziellen Interessen an ihrem Ort gelegen ist, die sich einbringen, eine bestimmte Loyalität haben. Das kann auf der Ebene der Nachbarschaft, eines Straßenzugs sein, bis hin zur gesamten Stadt. Diese Tradition ist in Deutschland zwar relativ ausgeprägt und sollte von der Politik stärker aktiviert werden. Innovative Städte, zum Beispiel Wien, haben Budgets etabliert, so dass jeder eine Förderung beantragen kann, wenn man im öffentlichen Raum etwas gestalten möchte. Das gibt den Menschen, die sich in ihren Nachbarschaften am besten auskennen, die Möglichkeit aktiv mitzugestalten.

ZUR PERSON

Philipp Rode ist einer der weltweit führenden Experten für Stadtentwicklung. Rode ist Executive Director des Forschungsinstituts LSE Cities an der London School of Economics. Er forscht seit 20 Jahren zu Fragen von urbanen Steuerungssystemen, Städtebaupolitik sowie nachhaltiger Verkehrs- und Siedlungsentwicklung.

Vor zwei Wochen hat der „Kölner Stadt-Anzeiger“ zusammen mit dem Konzeptkünstler Merlin Bauer die Sonderausgabe „Liebe deine Stadt“ herausgebracht, in der wir Fragen nach der Zukunft des Lebens in der Stadt gestellt haben. Fragen, die wir nun in loser Folge weiter stellen werden. (cbo)