

Carlos Moreno, *Die 15-Minuten-Stadt*



Carlos Moreno wurde 1959 in Kolumbien geboren und lebt heute in Frankreich. Er lehrt als außerordentlicher Professor am IAE der Pariser Universität Pantheon-Sorbonne und ist Mitbegründer und wissenschaftlicher Leiter des Lehrstuhls ETI (Entrepreneurship Territory Innovation). Der Forscher und Experte für moderne Stadtplanung ist international bekannt für seine bahnbrechenden Arbeiten zu nachhaltigen Städten. So entwarf er 2006 das Konzept der »sustainable digital city« und prägte 2015 auf der UN-Klimakonferenz in Paris das Konzept der »15-Minuten-Stadt«, welches im UN-HABITAT World Cities Report 2022 empfohlen und von der Pariser Bürgermeisterin Anne Hidalgo zur tragenden Säule ihrer zweiten Amtszeit erklärt wurde. Moreno erhielt zahlreiche Auszeichnungen, u. a. wurde er zum Chevalier de l'Ordre de la Légion d' Honneur ernannt.

Carlos Moreno

Die 15-Minuten-Stadt

Ein Konzept für lebenswerte Städte

Mit einem Vorwort von Richard Sennett
und einem Nachwort von Saskia Sassen

Aus dem Französischen übertragen
von Bettina Seifried



Alexander Verlag Berlin

Alexander Verlag Berlin –
unabhängiger Verlag seit 1983

Der Verlag dankt Michael Kraus für seine Hilfe.

Die Originalausgabe erschien unter dem Titel
Droit de cité. De la ville-monde à la ville du quart d'heure
© by Éditions de l'Observatoire/Humensis 2020, Paris

Diese deutsche Erstaussage wurde von Carlos Moreno leicht
aktualisiert.

© by Alexander Verlag Berlin 2024

Alexander Wewerka, Fredericiastr. 8, D-14050 Berlin

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Abdrucks und der
Digitalisierung, vorbehalten.

Satz und Gestaltung: Antje Wewerka

Umschlagzeichnung: © by Micaël Queiroz. www.micaeldessin.com

ISBN 978-3-89581-621-5

Printed in the EU (September) 2024

Inhalt

- 7 **Vorbemerkung**
- 20 **Vorwort**
von Richard Sennett
- 22 **Einführung**
Stadtrecht und Existenzrecht
- 29 **1 – Lebendige Stadt**
Stadt als Lebensraum – gestern, heute, morgen
- 45 **2 – Herausforderung Klimakrise**
Stadt und Großstadtleben in Zeiten des Klimawandels
- 64 **3 – Urbane Komplexität**
Die multiple Stadt – unvollendet, unvollkommen, fragil
- 79 **4 – Recht auf Stadtleben**
Vom Recht auf Stadt zum Recht, in der Stadt zu leben
- 98 **5 – Nachhaltige Metropolen**
Nichts ist nachhaltiger als die Stadt
- 116 **6 – Stadt der Nähe auf dem Prüfstand**
Die 15-Minuten-Stadt

- 134 **7 – Die großen Veränderungen**
Metropolisierung, Globalisierung und ländliche
Region
- 148 **8 – Auf dem Weg zur ubiquitären Stadt**
Technologie im 21. Jahrhundert – vernetzte Urbanität
- 163 **Ausblick**
Vielversprechende Ansätze rund um den Globus
- 173 **Nachtrag**
Und in Zukunft?
- 177 **Nachwort**
von Saskia Sassen
- 180 **Dank**
- 183 **Anmerkungen und Quellen**

Vorbemerkung

Liebe Leserin, lieber Leser,

die Grundidee des mittlerweile weltweit eingeführten Konzepts der *15-Minuten-Stadt* ist so einfach wie folgenreich: Alle Stadtbewohner sollen die Möglichkeit erhalten, ihre alltäglichen Grundbedürfnisse im Nahbereich und über kurze Entfernungen zu Fuß, mit dem Fahrrad oder anderen umweltfreundlichen Mobilitätsmitteln zu erledigen. Um dies in einem angemessenen Radius zu gewährleisten, braucht es polyzentrisch strukturierte Städte. Der Ansatz gründet auf meiner Überzeugung, dass bürgernahe Versorgung, sozial und funktional gemischte Quartiere, Mehrfachnutzung von Gebäuden und Flächen sowie weniger Abhängigkeit vom Auto die Schlüsselfaktoren sind, um unsere Städte lebenswerter, menschenwürdiger und weniger fragmentiert zu gestalten, gerade angesichts der drängenden Frage, wie wir trotz Klimawandel unser Überleben auf dem Planeten Erde sichern wollen.

Seit über achtzig Jahren leben wir in Großstädten, die sich immer weiter ausdehnen, zerklüften, sich in funktionale Zonen gliedern und aufspalten. Der Arbeitsort liegt getrennt vom Wohnort; es gibt wohlhabende Gegenden, Mittelklassequartiere und Arbeiterbezirke, Problem- und Elendsviertel, Verwaltungszonen, historische Zentren, Einkaufszentren und dergleichen mehr. Und seit über achtzig Jahren nehmen wir die Zerklüftung unserer städtischen Umgebung als unvermeidliche Tatsache hin, akzeptieren lange Anfahrtswege, weite Entfernungen, und opfern unsere wertvolle Lebenszeit dem täglichen Hin und Her, anstatt sie unserer Familie, den Freunden und unserem Wohlbefinden zu widmen. Wir fin-

den es völlig normal, eine, manchmal zwei Stunden am Tag allein für Fahrtzeiten zwischen verschiedenen Orten in der Stadt aufzubringen, oft unter misslichen Bedingungen. Denn wir bestehen auf der Freiheit, jede(r) für sich allein in immer größeren, die Umwelt verpestenden Privat-Pkws jeden Tag aufs Neue im Stau stecken bleiben zu dürfen.

Die hier vorgestellten Konzepte der »15-Minuten-Stadt« (oder »Viertelstunden-Stadt«) bzw. der »30-Minuten-Region« (oder »Region der halben Stunde«) zielen deshalb ab auf Dezentralisierung, Dekarbonisierung und Verkehrsentlastung zur Schaffung von polyzentrisch strukturierten und multifunktionalen städtischen und ländlichen Räumen.

Das Konzept einer Stadt oder Region mit vielen kleineren Zentren wird unter dem Stichwort der funktionalen und sozialen Vielfalt bereits an vielen Orten verfolgt. Die Schaffung von vielen Stadtteilen mit Sozial- und Mietwohnungen und attraktivem Wohnraum für die Mittelschicht fördert eine sozial gemischte Bevölkerungsstruktur. Dennoch ist die Frage von Wohn- und Mietangeboten nicht allein entscheidend. Parallel dazu muss ein verdichteter Aktionsradius im Nahbereich entstehen mit Arbeitsplätzen, leicht erreichbaren Geschäften und Handwerksbetrieben, medizinischer Versorgung, kulturellen Angeboten und so fort, die zu Fuß, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Nahverkehr aufgesucht werden können, um nicht mehr vom privaten Pkw abhängig zu sein. Ziel ist es, die zurückgelegten Wege und Fahrtzeiten im Alltag zu verringern und die Mittel der Mobilität frei wählen zu können.

Mehr sozial und funktional gemischte Stadtteile erhöhen die urbane Vielfalt und wirken der Segregation in verschiedene, monofunktionale Zonen entgegen. Sie erlauben den Anwohnern, sämtliche Verrichtungen des täglichen Bedarfs im Nahbereich zu erledigen, wann sie wollen. Eine solche Entwicklung wäre zudem ein großer Schritt dahin, das 1,5-Grad-Ziel des

Pariser Klimaabkommens der Vereinten Nationen von 2015 noch einhalten zu können.

Bisweilen wird unterstellt, die Viertelstunden-Stadt bedeute ein Zurück ins letzte Jahrhundert, zu einem Leben in dörflichen Strukturen. Doch dieses Leben damals stand weder unter den Vorzeichen einer Klimakatastrophe, noch gab es Internet und digitale Technologie. Deshalb hinkt der Vergleich, obwohl unser Konzept durchaus auf unmittelbare Nähe, Nachbarschaft und auf Geschäfte und Läden an möglichst jeder Ecke sowie sichere Straßen für unsre Kinder abzielt. Doch im 21. Jahrhundert werden »kurze Wege« nicht mehr allein in Metern gemessen. Dank Digitalisierung und Internet, innovativer Anwendungen und webbasierter Dienstleistungen entstanden neue Formen der Nähe und »hybride Proximitäten«, die anders strukturiert sind als im Dorfleben von einst.

Nähe, Austausch und Begegnungen sind heute auch mit weit entfernten Menschen am anderen Ende der Stadt, in anderen Ländern und über die Meere hinweg möglich. Die Nähe-Verhältnisse wurden revolutioniert. Diese Revolution führte nicht nur zu einem Wandel unserer Lebensweise, sondern auch zu veränderten Vorstellungen von gelebter Nachbarschaft und Stadtleben. Sie strukturierte unser Leben auf völlig neue Weise und ermöglichte die Schaffung neuer Arbeitsräume, welche die großen Zeitfresser der Gegenwart – erzwungene, zeitraubende, zermürbende Fahrtwege – bremsen, die allzu häufig der Grund für unsere berufliche Unzufriedenheit darstellen, weil wir das Gefühl nicht loswerden, dass unser Familienleben und unsere individuelle Entfaltung dadurch zu kurz kommen. Durch diese neuen Formen der Arbeit bleibt uns mehr Zeit für unsere Nächsten, für Freizeitaktivitäten und Aufenthalte in der Natur, die wir so wieder zu schätzen lernen. Die »Revolution der Nähe« steht deshalb auch für die Begrünung unserer urbanen Umgebung, für eine Verringerung

unseres CO₂-Fußabdrucks, für Anpassung und Widerstandsfähigkeit angesichts des Klimawandels und für den Schutz unserer Wasserressourcen. Im Kern humanistischen Werten verpflichtet, weist diese Revolution jedoch über ein in Metern messbares Verständnis von Nähe hinaus. Grundsätzlich geht es darum, ein Bewusstsein für eine auf menschliche Bedürfnisse abgestellte, andere Form des Städtebaus zu schaffen, die eine dringend nötige Neuausrichtung unserer Lebensweise ermöglicht und den Menschen, aber auch den Schutz unseres Planeten ins Zentrum rückt.

Die digitale Revolution und die Entwicklung des Internets, die netzbasierte Echtzeitkommunikation erlauben, führten zu viel Technikoptimismus und erzeugten rasch die Illusion, dass komplexe Probleme wie etwa die Verbesserung von Lebensqualität in Großstädten auch technisch gelöst werden könnten. Große Tech-Konzerne haben diese Idee gekapert, um neue Geschäftsmodelle zu entwickeln, die unter dem Stichwort »intelligente Stadt« oder Smart City gut ankommen. Diese Labels funktionieren heute als eine Art Gütesiegel nach dem Motto »Die Installation von intelligenten Ampelsystemen löst jedes Verkehrsproblem, und die Entwicklung selbstfahrender Autos entlastet die Fahrer im Verkehr«. Das ist deshalb illusorisch, weil Verkehrsinfarkte und Staus weder von Ampelschaltungen noch von der »Intelligenz« der Fahrzeuge abhängen. Die eigentliche Frage ist, warum wir uns ständig über so weite Strecken hinweg fortbewegen und warum so viele Menschen immer wieder zur selben Zeit mit dem eigenen Pkw herumfahren müssen. Und dieses Problem lässt sich nicht technisch lösen, sondern nur durch die Klärung der zentralen Fragen: »Aus welchem Grund bin ich ständig auf der Straße unterwegs? Und muss ich für eine Strecke von vier oder fünf Kilometern wirklich mein Auto nehmen?« Es gilt, die Mobilitätspyramide auf den Kopf zu stellen und endlich den Fußgängern, Radfahrern, dem öffentlichen Nahverkehr und der E-Mobilität

in den verdichteten Kernzonen der Großstädte Vorfahrt zu gewähren. Privatautos, besonders Dieselerbrenner, gehören aus diesen Zonen verbannt. Die Idee der »intelligenten Stadt« mit smartem Verkehrsmonitoring ist auch gescheitert, weil sie ihr großes Versprechen (der Verkehrsentslastung) nie halten konnte. Es bedarf dazu nämlich eines menschenzentrierten, holistischen Konzepts, das auch den Klimawandel und entsprechende Anpassungsmaßnahmen mitdenkt.

Die Grundlage für eine verbesserte Lebensqualität in der Großstadt sind angemessen verteilte, dezentral angelegte, vielfältige Dienstleistungsangebote und ein Bürgerservice in unmittelbarer Nähe des Wohnorts und Lebensmittelpunkts. Deshalb ist die strukturelle Förderung des Einzelhandels, kleiner Handwerksbetriebe und (Micro-)Dienstleister im Bereich Medizin, Kultur, Bildung, Unterhaltung und Sport im lokalen Umfeld von entscheidender Bedeutung. Nur so werden lange Wege hinfällig und der Umstieg vom Auto aufs Rad erleichtert. Zur Rettung unseres Planeten ist eine Umstellung unserer Lebensweise nötig, die jedoch mit der Verbesserung unserer individuellen Lebensqualität einhergeht, wobei neue Formen der Arbeit viele lange, unnötige Wegstrecken mit dem Pkw einsparen.

In Südamerika, einem Kontinent, der mir aus persönlichen wie beruflichen Gründen bestens vertraut ist, wird in den meisten Millionenstädten die Hälfte der Fläche von informellen Ansiedlungen beansprucht, (Elends-)Quartieren, in denen Vertriebene aus ländlichen Regionen in großer Zahl hausen, weil sie vom falschen Versprechen eines besseren Lebens in der Stadt angelockt wurden. Lateinamerikanische Städte sind in hohem Maße fragmentiert und segregiert in moderne, wohlhabende Stadtteile, gesäumt von Wolkenkratzern, in denen Führungskräfte und Teile der Mittelschicht gut dotierten Jobs nachgehen. Diese Bezirke befinden sich in der Regel im Norden der

Stadt, während der ärmere Teil der Bevölkerung häufig in den südlich gelegenen Vierteln lebt, an die sich die Favelas und Slums anschließen. [In Mitteleuropa gibt es traditionell ein West-Ost-Gefälle, was mit den vorherrschenden Westwinden zusammenhängt. A. d. Ü.]

Bei meinen Besuchen in diesen unterprivilegierten städtischen Quartieren versuche ich immer wieder zu erklären, dass es sich bei der Idee der 15-Minuten-Stadt nicht um die strikte Einhaltung eines zeitlichen Radius dreht, es geht nicht um die Frage, ob es nun genau zehn, fünfzehn oder zwanzig Minuten dauert, um zum Ziel zu gelangen. Nicht die Minutenzahl, sondern der Anspruch auf einen nah erreichbaren Zugang zu allen wichtigen Grundleistungen im Alltag ist ausschlaggebend. Dazu gehört der Anspruch auf eine angemessene Unterkunft und einen Arbeitsplatz zu bestmöglichen Bedingungen (was gute Erreichbarkeit einschließt), Einkaufsmöglichkeiten und ausreichend medizinische Versorgung und Gesundheitsvorsorge in der Nachbarschaft, Bildungs- und Freizeitmöglichkeiten sowie öffentliche Plätze, die so gestaltet sind, dass sie zu Begegnungen einladen und als Treffpunkte für die Anwohner dienen. Nichts davon, so erfahre ich dann immer wieder, entspricht der Lebenswirklichkeit der Bewohner solcher Armutsviertel. Die Umsetzung des Konzepts der 15-Minuten-Stadt verspricht deshalb nichts Geringeres als ein menschenwürdiges Leben in der Großstadt. Dies muss mit aller Dringlichkeit an die Stadtpolitik herangetragen werden, weshalb ich Bürgermeisterinnen und Bürgermeister stets ermutige, zuerst in diese Bezirke zu gehen, um das direkte Gespräch mit den Bewohnern zu suchen und auf ihre Bedürfnisse zu hören. Daraus könnte sich ein konstruktiver städtebaulicher Dialog entwickeln.

Henri Lefebvres bereits in den 1960er Jahren postuliertes »Recht auf Stadt« geht im 21. Jahrhundert weit über die Forderung nach angemessenem Wohnraum hinaus. »Wohnen« bedeutet nicht nur, ein Dach über dem Kopf zu haben, son-

dern den städtischen Raum, das urbane Wohnumfeld im wahren Sinn des Wortes zu »bewohnen«, sich in diesem »Wohn-Raum« einzurichten und heimisch und wohl zu fühlen. Eine angemessen vielfältige Grundversorgung im Nahbereich sowie sozial und funktional gemischte Quartiere sind dafür die unabdingbaren Voraussetzungen.

Als leidenschaftlicher Verfechter einer auf »gelingender Nähe« und Nachbarschaft basierenden Urbanität lade ich nun alle Leserinnen und Leser ein, die hier vorgestellten Grundideen der 15-Minuten-Stadt und der 30-Minuten-Region in weniger dicht besiedelten Landesteilen auszuloten und sich zu fragen, wie es wäre, wenn dieses Konzept, fußend auf vielseitigen Dienstleistungen in allen wichtigen Lebensbereichen, Mehrfachnutzung von Gebäuden, Stärkung der sozialen Infrastrukturen und einem Wandel des Takts und der zeitlichen Abläufe im städtischen Raum, verwirklicht würde. Nur gemeinsam können wir die Transformation hin zu mehr Lebensqualität in unseren Großstädten vorantreiben und menschenwürdige urbane Räume gestalten. Die 15-Minuten-Stadt kündigt einen Paradigmenwechsel im Hinblick auf großstädtische Lebensweisen an, die Klima- und Umweltschutz, Vernetzung und Verkehrsentlastung in den Mittelpunkt rücken und enge, positive Bezüge zur unmittelbaren Nachbarschaft und Engagement für die urbane Umgebung fördern.

Nach der Corona-Pandemie, dem Angriffskrieg auf die Ukraine, mit der Energiekrise und der hohen Inflation stieg auch das Bewusstsein, wie verwundbar und in vielerlei Hinsicht schlecht aufgestellt unsere Metropolen sind. Dennoch bewahrheitete sich ein umfänglicher Verlust von wirtschaftlicher Produktivität etwa durch Entwicklungen wie Homeoffice und neue hybride Arbeitsformen nicht. Die hundertprozentige Anwesenheitspflicht am auswärtigen Arbeitsort scheint obsolet geworden zu sein. Die Generation der Menschen zwischen

20 und 40 favorisiert in zunehmendem Maß hybride Arbeitsformen, die nur eine gelegentliche Anwesenheit im Büro erfordern und genügend Spielraum für Telearbeit bieten, was Ansprüche auf einen bequemen Zugang zu Grunddiensten in kurzer Entfernung weiter befördert, aber auch unnötig lange Fahrten zum Arbeitsplatz einspart. Dezentral und über den ganzen Stadtraum verteilt entstehen neue »Coworking Spaces«, und Akteure aus der Privatwirtschaft setzen immer häufiger auf Misch- und Umnutzung und Multifunktionalität ihrer bislang strikt als Bürogebäude genutzten Immobilien. Allein in Frankreich ging die Höhe der Investitionen in Gewerbeimmobilien im 3. Quartal 2023 um 74% zurück im Vergleich zum selben Quartal des Vorjahres.

Auch die Frage der Energieabhängigkeit von Öl und Gas steht mit den Multikrisen zunehmend auf dem Prüfstand. Internationale Konflikte zeigen immer wieder, wie brüchig Lieferketten sein können und verweisen auf die Notwendigkeit der Rückverlagerung von Produktion und Wertschöpfung ins Inland, um die Transportwege kurz zu halten und sich unabhängig von internationalen Zulieferern zu machen. Auch dies führt zu einer Stärkung der lokalen Wirtschaft und der Widerstandsfähigkeit gegenüber Störungen von außen.

Nicht zuletzt setzen europaweite Pläne zur Förderung des Radverkehrs, der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, Car-sharing-Modelle und Sammeltaxis verstärkt auf einen zunehmenden Verzicht aufs Privatauto als Beitrag zum Klimaschutz, aber auch zur Schonung des eigenen Geldbeutels.

Vor dem Hintergrund der vielen Krisen der Gegenwart erfährt das Konzept der 15-Minuten-Stadt einen internationalen Aufschwung als holistisch ansetzendes, praktikables Modell, das im richtigen Moment (»Kairos«) eine Anleitung zum Wandel genau jenes Bereichs anbietet, in dem weltweit die meisten Menschen leben: dem urbanen Raum. Dabei geht es nicht

nur um eine Verringerung der Entfernungen zwischen Wohn- und Arbeitsort, sondern generell um Anpassungsmaßnahmen und systemische Lösungen vor dem Hintergrund des Klimawandels. Weniger mit dem Auto zu fahren, bedeutet weniger Treibhausgasemissionen, bessere Luft und Umweltschutz. Dazu fördert der Verzicht lokale Strukturen, das Gewerbe vor Ort, die Nutzung rasch erreichbarer medizinischer und kultureller Einrichtungen in der Nachbarschaft und die Aufwertung von öffentlichen Plätzen als Treffpunkte und Begegnungsorten. Auf ganzheitliche Weise wird die Stadt somit widerstandsfähiger gegenüber den Herausforderungen des Klimawandels und der zunehmenden Erderwärmung.

Auch angesichts der angespannten geopolitischen Gemengelage empfiehlt sich unser Konzept als geeigneter stadtplanerischer Hebel zur wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Wende. Nach dem »Triumph der Stadt«, den der Ökonom Edward Glaeser¹ sowie die Soziologin Saskia Sassen² für die vergangene Epoche feststellten, scheint nun der Kairos-Moment für eine »Stadt der Nähe« gekommen. Aus »off-shore« wird »near shore«. Öffentliche Gebäude wie Schulen, aber auch private Gewerberäume, die oft zu 60 % der Zeit leer stehen, weil sie nur eine Funktion erfüllen, sollten sich Konzepten der Mehrfachnutzung öffnen. Eine Diskothek könnte so nachmittags zum Sporttempel für Zumba- oder Salsakurse werden, der Schulhof könnte sich am Samstag zum Marktplatz im Viertel wandeln.

Noch unter dem Schock weltweiter Lockdowns in der Corona-Pandemie hielt die Idee der 15-Minuten-Stadt und der »gelingenden Nähe« Einzug in die Agenda der im April 2020 gegründeten *C40 Global Mayors COVID-19 Recovery Task Force*³, und die Pariser Bürgermeisterin Anne Hidalgo erklärte sie zur tragenden Säule ihrer zweiten Amtszeit. Mailands Bürgermeister Giuseppe Sala formulierte explizit die Absicht, allen Bewohnerinnen und Bewohnern Grunddienste zu garan-

tieren, die fußläufig erreichbar sind, um nach dem Lockdown fortan unnötige Fahrten mit dem Pkw zu vermeiden und damit einhergehende CO₂-Emissionen und Umweltverschmutzung einzudämmen. Bürgermeister von Millionenstädten rund um den Globus schlossen sich der Idee an und nutzen das Modell, um ihre Städte grüner, resilienter und damit fit für die Zukunft zu machen.

Seitdem ist noch mehr geschehen:

- die WHO⁴ empfahl im Dezember 2020, dass Großstädte das Konzept der 15-Minuten-Stadt verstärkt nutzen, um allen Bewohnern die fußläufige Erledigung von Grunddiensten und -bedürfnissen in diesem Zeitrahmen zu ermöglichen, einschließlich des Zugangs zu grünen, blauen und anderen naturnahen Zonen«.
- Das Zwischenstaatliche Expertengremium für Klimaveränderungen IPCC⁵ verweist in einem Arbeitspapier vom April 2022 darauf, dass »eine gelungene Umsetzung des Konzepts der ›15-Minuten-Stadt‹ bis 2050 den Energieverbrauch in Großstädten um 20–25 % senken kann.«⁶
- Im Oktober 2021 wurde ich mit dem renommierten OBEL AWARD der dänischen Henrik Frode Obel Foundation geehrt, denn die Jury befand: »Die Viertelstunden-Stadt ist das richtige Projekt zum richtigen Zeitpunkt und hat den Preis mehr als verdient.«
- Die internationale Organisation *United Cities and Local Governments* (UCLG)⁷ nahm das Konzept in den »Pakt für die Zukunft der Menschheit« auf, an dem ich mitarbeiten konnte und der auf der Generalversammlung im Oktober 2022 im südkoreanischen Daejeon verabschiedet wurde.⁸
- Die Umsetzung des Konzepts der 15-Minuten-Stadt gehört zu den sechs wichtigsten Empfehlungen von UN-HABITAT⁹ im World Cities Report 2022.¹⁰

- Auf der zweiten Generalversammlung von UN-HABITAT im Juni 2023 im kenianischen Nairobi durften mein Team von der IAE Paris-Sorbonne Business School und ich gemeinsam mit der Organisation UCLG und dem Netzwerk *C40 Cities*¹¹ unseren globalen Monitor¹² für nachhaltige städtebauliche Nähe-Modelle vorstellen, um die stetig wachsende Bewegung rund um die Vision der 15-Minuten-Stadt besser zu koordinieren und Kräfte zu bündeln.

Über alle Grenzen hinweg schließen sich immer mehr lokale Regierungen und Stadtpolitiker unterschiedlicher Couleurs dieser städtebaulichen Entwicklungsrichtung an, vereint durch die Vision einer nachhaltigen, bürgernahen und dienstleistungszentrierten Stadt, die sie entschlossen vorantreiben. In diesem Kontext sind die Frauen und Männer, die als Bürgermeister den Stadtverwaltungen vorstehen, tatsächlich Vorkämpfer einer neuen Urbanität, in der die Stadt als Motor für Wohlstand, Gleichheit und Nachhaltigkeit fungiert. Die Bewegung zeigt auch, wie der Wille zu Innovation und Kooperation auf globaler Ebene ein machtvolles Bündnis hervorbringen kann und ein einfaches internationales Momentum erreicht, wenn nur genug politisch Verantwortliche für sie eintreten.

Die Vision einer Stadt, in der sanfte Mobilität Vorrang erhält, um uns unabhängiger vom Auto zu machen, in der öffentliche Plätze als Nachbarschaftstreffpunkte zum Verweilen einladen und in der die Betonung klar auf Umweltschutz und Nachhaltigkeit liegt, revolutioniert auch die Art und Weise, wie wir den uns umgebenden urbanen Raum (er-)leben, bewohnen, für uns einnehmen und betrachten.

Paris, Mailand, Portland, Cleveland, Buenos Aires, Sousse, Melbourne, Busan, Pleszew, Saint-Hilaire-de-Brethmas, die Region Île-de-France und ganz Schottland sind bereits dabei, diese Vision umzusetzen, und weitere spannende, inspirie-

rende Initiativen für eine gelingende (Bürger-)Nähe in der Stadt wollen sich anschließen.

Unser frei zugänglicher, mehrsprachiger globaler Monitor – »15-Minute City Initiative Explorer« – ist auch ein wunderbares Rechercheinstrument, um stadtpolitische und städtebauliche Richtungsentscheidungen, Programme und Projekte von unterschiedlichen Städten in aller Welt zu erkunden und die zahlreichen urbanen Entwicklungen hin zu mehr Nachhaltigkeit, Nähe und bequemer Erreichbarkeit sichtbar zu machen. Doch das ist noch nicht alles. Der Explorer benennt auch stützende strukturelle Maßnahmen aus der Politik, ohne die viele Aspekte des hier vorgestellten städtebaulichen Konzepts der 15-Minuten-Stadt nicht realisierbar wären: Das reicht von infrastrukturellen Investitionen etwa in den Nahverkehr, Verordnungen und Maßnahmen, die dazu beitragen, die Abhängigkeit vom Pkw verringern, steuerlichen Anreizen, die den Wohnungsbau im Sinne der neuen Nähe begünstigen u. a. m.

Doch auf übergeordneter Ebene geht es stets um:

- die Stärkung von Kreislaufwirtschaft und die Schaffung von Räumen, die Näheverhältnisse zwischen den Anwohnern und am Lebensmittelpunkt begünstigen. In dieser Hinsicht spielen Parks, öffentliche Plätze, Straßenmärkte und ein einladendes Quartiersumfeld eine entscheidende Rolle als Begegnungsorte, an denen im Herzen der Stadt soziale Kontakte geknüpft werden können.
- eine Wende hin zur lokalen Wirtschaft und einer lebendigen Gewerbelandschaft in den Stadtteilen durch Förderung des Einzelhandels und handwerklicher Betriebe vor Ort. Kurze Wege und direkte Lieferketten auch zwischen (regionalen) Produzenten und Konsumenten verringern nicht nur Entfernungen, sondern schonen auch die Umwelt.
- die harmonische Einbeziehung der natürlichen Umwelt in den Städtebau mit vielen Grünflächen, Gemeinschaftsgärten und Begrünungsprojekten im gesamten urbanen

Raum unter Berücksichtigung des ökologischen Gleichgewichts, um unsere Städte nachhaltiger und lebenswerter zu gestalten.

Die Vision der 15-Minuten-Stadt gründet auf dem weit in die Geschichte reichenden intellektuellen Vermächtnis vieler Vordenker und Experten über alle geografischen und historischen Grenzen hinweg, auf deren Spuren wir uns nun für die zukünftige Gestaltung des urbanen Raums einsetzen, bei der Bürgernähe und Nahversorgung, Nachhaltigkeit und ein harmonisches gesellschaftliches Miteinander im Alltag die zentralen Säulen bilden. Mit dieser humanistischen Vision von Stadt wollen wir einen Beitrag leisten zur Gestaltung des Urbanen, die den Wünschen und Bedürfnissen derer Rechnung trägt, die in den Metropolen des 21. Jahrhunderts wohnen.

Carlos Moreno, Mai 2024

Richard Sennett

Vorwort

Carlos Moreno stellt uns hier einen neuen Ansatz in der Stadtplanung vor, der Hoffnung macht im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung unserer Städte.

Das Recht auf Stadt ist in seiner Lesart gleichzusetzen mit dem Recht, in der Stadt zu leben, mit dem Recht auf eine lebendige Stadt. Was besagt diese scheinbar schlichte Formel? Im Grunde vor allem dies: Dichte und Distanz müssen eine Entkopplung erfahren. Im Kontext von Stadt ist Verdichtung eine Qualität, Entfernung eine Qual. Dichte erzeugt wirtschaftliche und kreative Agglomerationseffekte. Synergien und Innovation entstehen aus der geballten Kraft verschiedenartiger Akteure, die zusammenarbeiten oder konkurrieren. Das Ganze, das daraus erwächst, ist am Ende größer als die Summe seiner Teile. Dichte bedeutet, dass viele Menschen auf engem Raum zusammenkommen und sich durch ihre Gegenwart wechselseitig beflügeln. Nicht zuletzt ist Dichte auch eine Grundvoraussetzung für Demokratie – man denke an die Agora in der Antike; und auch in modernen Großstädten müssen sich Menschen versammeln, um im Dialog und in der Auseinandersetzung miteinander Lösungen zu finden. Entfernung und Distanz hingegen sind der Makel unserer Städte. Je weiter die Ausdehnung und Segregation fortschreitet, desto größer werden die Ungleichheiten in der Bevölkerung. Wer reich ist, kann sich die besten Lagen und Räume sichern, an denen sich in der Folge nicht nur wirtschaftliche Macht bündelt und homogenisiert, während ärmere Bezirke systematisch vernachlässigt und knappgehalten werden. Große Entfernungen erzeugen eine räumliche Trennung nach Klassen

und kulturellen Ethnien, was allzu häufig zu einer Verfestigung von Identitäten und Weltbildern führt. Isoliert voneinander, leben Menschen dann genau dort, »wo sie hingehören«. Und die Möglichkeiten, sich der damit einhergehenden sozialen Kategorisierung zu entziehen, werden immer begrenzter.

In der Moderne erfolgte eine Unterordnung von Dichte zugunsten von Distanz. Carlos Moreno schlägt nun vor, dieses Verhältnis umzukehren. Sein Konzept der 15-Minuten-Stadt betrifft weit mehr als nur die Frage, wie unsere Großstädte für Radfahrer und Fußgänger zugänglicher werden. Es könnte, einmal implementiert, die Machtkonstellationen in den globalen Metropolen zukünftig radikal umkehren, denn die Dezentralisierung von Verdichtung und Verringerung von Distanz befördert die Entwicklung hin zu einer sozial gerechteren Stadt.

Unsere Städte stehen vor komplexen Herausforderungen, und es sind zu viele, um sie durch *das eine* Rezept für Wandel und Wachstum zu bewältigen. Das vorliegende Buch misst die anstehenden Probleme an einer grundlegenden Erfahrung der Menschen in den Metropolen: Leben in der Stadt steht für ein Leben in und mit der urbanen Komplexität und nicht für den Versuch, dieser Komplexität zu entkommen.

Der Soziologe Richard Sennett, geboren 1943 in Chicago, lehrte u. a. an der London School of Economics and Political Science sowie an der New York University; er war Vorsitzender der UN-HABITAT Urban Initiatives Group (UIG) und wurde für seine Arbeit mehrfach ausgezeichnet.

Stadtrecht und Existenzrecht

Beginnen möchte ich mit einer Würdigung des Philosophen Edgar Morin, dessen Ideen und Schriften mich sehr geprägt haben. Im September 2018 hatte ich anlässlich der Vorbereitung einer Tagung zum Thema »La Fabrique de la Ville« [Die Herstellung der Stadt]¹³ die Gelegenheit, eine bisher unveröffentlichte Rede von ihm mitzuschneiden, in der er über die Komplexität der Stadt und des urbanen Lebens nachdenkt. Mit seiner freundlichen Genehmigung zitiere ich hier einen Ausschnitt, der die Problematik veranschaulicht, die ich in diesem Buch behandle:

Wesentlich ist der komplexen Denkweise und dem komplexen Wissen, dass sie vereinzelte, fragmentierte und parzellierte Erkenntnisse zu einem Ganzen verweben. Das setzt voraus zu wissen, wie dieses Verweben gelingen kann. Darin liegt das Problem. Das oberste Gebot lautet *Kontextualisierung*. Eine Stadt lässt sich nur in ihrer spezifischen sozialräumlichen Komplexität und in ihrem weiteren, nationalen und sogar globalen Kontext begreifen, denn durch digitale Netzwerke und moderne Informationstechnologien sind Städte heute unmittelbar miteinander verbunden. Das in der Gegenwart vorherrschende Paradigma des Reduktionismus schränkt »die Stadt« jedoch regelmäßig ein auf Fragen der Architektur, der Stadtplanung und der Verkehrsströme. Doch die Stadt ist vielfältig, und der Mensch in der Großstadt lässt sich nicht auf diese Faktoren reduzieren. Was der Stadt wesentlich ist, ist die Gesamtheit der positiven und negativen Eigenschaften des urbanen Lebens. Dies schließt nicht nur sämtliche Interaktionen ein, sondern auch alle Rückkopplungseffekte. In diesem Sinne gilt: Das Individuum lebt in der Gesellschaft, aber auch die Gesellschaft lebt in ihm, und, analog: Wir leben in der Stadt,

aber auch die Stadt lebt in und durch uns. Insbesondere in den Städten sehen wir uns vor komplexe, oft widersprüchliche Anforderungen gestellt. Und dazu müssen wir wissen, wie wir mit dieser Komplexität umgehen können. Es genügt nicht, komplexe Zusammenhänge zu erfassen. Es braucht zugleich eine Methode, sie zu handhaben. Und die lässt sich nicht einfach improvisieren. Ich selbst habe viele Jahre der Ausarbeitung einer solchen Methodik der Komplexität gewidmet. Das muss man bedenken, es braucht methodische Schritte, wenn es um komplexe Probleme geht, insbesondere im Bereich des Urbanen.

Kleine, mittlere und große Städte sind heute Lebensmittelpunkte der Mehrheit der Erdbevölkerung. Indem sie Menschen an bestimmte Lebensräume binden, reihen sie sich ein in eine lange Geschichte der Menschheit, die im fünften Jahrtausend v. Chr. ihren Anfang nahm, als erste Siedlungen* organisiert und nach Plan entstanden: in Mesopotamien, am Nil, am Jordan, am Ganges, im Indus und am Ufer des Balkh-Äb, am Gelben Fluss und in der Hochebene Mexikos, in Etrurien. Etwas später entwickelten sich in Griechenland und in Rom erste Agglomerationen, die der heutigen Vorstellung von »Stadt« schon nahekommen.

Die Entstehung der Stadt war eng mit der Entwicklung der Agrikultur verknüpft, und so entstanden komplexe Wechselbeziehungen zwischen Region, Stadtraum und Ökosystem. Sesshaftwerdung, landwirtschaftliche Nutzung, Überschussproduktion standen am Anfang, aber auch neue soziale Funktionen, die sich ergaben durch die Ausdifferenzierung von Arbeit in handwerkliche Bereiche, Handel und Tausch, Verwaltung und Gesetzgebung, militärische Aufgaben und territoriale Verteidigung sowie religiös-transzendente Belange.

* Zum Beispiel Uruk, Ur, Babylon, Memphis, Scythopolis und die Dekapolis, Varanasi, Harappa, Balkh, Tsch'ou, Teotihuacan, die etruskische Dodekapolis.

Etymologisch entwickelte sich der französische Begriff »ville« für Stadt aus dem lateinischen Wort »villa«, was zunächst einfach »Haus in ländlicher Region, bäuerlicher Hof« bedeutete. Im fünften und sechsten Jahrtausend v. Chr. wuchsen solche »villas« zu Agglomerationen von bis zu fünfzig Gebäuden zusammen. Daraus wurden »villages« – Dörfer – später »villes«, also Städte, wie wir sie heute kennen. Der vorliegende Text geht den Beweggründen und Entwicklungen nach, welche die Bereitschaft, sich mit anderen Menschen ein Territorium und dessen Ressourcen zu teilen, im weiteren Verlauf nahmen. Sich ein Territorium im antiken Griechenland zu teilen, bedeutete etwa, sich an einem gemeinsamen Projekt zu beteiligen, das ein Zusammenleben nach bestimmten Regeln und einen kollektiv geteilten Lebensstil einschloss. Das gemeinschaftliche Teilen war eng gebunden an einen bestimmten Ort, einen konkreten Entwurf des Menschen, einen spezifischen sozialen Verband – die Polis, der Stadt-Staat, auf Französisch »cité«, abgeleitet vom lateinischen »civitas«. Die Bezeichnung verweist nicht auf den physischen Ort der Siedlung, sondern auf eine Gemeinschaft von Menschen, den »politischen [= staatenbildenden] Lebewesen«, wie es Aristoteles in seiner Schrift *Politik* ausdrückt. Das *zoon politicon* schließt sich aus freien Stücken und autonomer Entscheidung mit anderen »um eines Gutes willen« – nämlich das gute Leben – zusammen. Stadt und Mensch sind durch gemeinsame Regeln des Zusammenlebens und dem Streben nach Vervollkommnung des guten Lebens auf der Grundlage von Tugenden wie Gerechtigkeit und Moral miteinander verbunden. *Politik* ist, was sich durch die Befolgung von Gesetzen und Regeln als Recht im Zusammenleben der Gemeinschaft verfestigt. Als Teilhabende an den Entwicklungen in der Polis nehmen die Menschen als Bürger Gestalt an: »Außerdem ist der Zweck und das Ziel das Beste. Die Autarkie ist aber das Ziel und das Beste.«

Die Polis ist klar verortet, doch als *Stadt* existiert sie weder durch diese territoriale Verankerung noch durch geografische

Merkmale, so grundlegend sie auch sein mögen, wie die Beispiele von Athen oder Sparta zeigen. Als Stadt existiert sie allein durch die Anwesenheit denkender, sprechender »politischer« Lebewesen in ihr, die sich am gemeinsam bewohnten Ort freiwillig auf die Einhaltung von bestimmten Regeln geeinigt haben. Aristoteles schreibt:

Daß ferner der Mensch in höherem Grade ein staatenbildendes Lebewesen ist als jede Biene oder sonst ein Herdentier, ist klar. Denn die Natur macht, wie wir behaupten, nichts vergebens. Der Mensch ist aber das einzige Lebewesen, das Sprache besitzt. Die Stimme zeigt Schmerz und Lust an und ist darum auch den anderen Lebewesen eigen (denn bis zu diesem Punkte ist ihre Natur gelangt, daß sie Schmerz und Lust wahrnehmen und das einander anzeigen können); die Sprache dagegen dient dazu, das Nützliche und Schädliche mitzuteilen und so auch das Gerechte und Ungerechte.¹⁴

Die »Stadt Athen« stand also ursprünglich für »die stadt-staatliche *Gemeinschaft der Athener*«, so wie »Sparta« ein Kürzel für »die stadt-staatliche *Gemeinschaft der Lakedaimonier*« war. Dies verweist auf eine Gestaltung des Zusammenlebens, die weit über die etymologische Herleitung von »ville«/Stadt als einer Ortschaft mit Gebäuden und darin lebenden Menschen hinausging.

Die Dialektik von »Ansammlung von Häusern« und »Stadt als Gemeinschaft von Bürgern« ist heute, im Zeitalter der Städte und der ubiquitären Vernetzung, noch immer existent. Ob wir von kleinen, mittleren oder Großstädten sprechen, von Ballungsräumen, Metropolregionen oder Megastädten – stets stellt sich die Frage nach der Art der Beziehung zwischen städtischem Raum, Region und Ökosystem und der Stadt als Gemeinwesen mit sozialen Regeln, Gesetzen und Gewohnheiten.

Vor etwas mehr als fünfhundert Jahren imaginierte der englische Gelehrte Thomas Morus eine fabelhafte Stadt, in der das

Zusammenleben der Menschen perfekt nach genau definierten Bereichen, Regeln und Sitten geordnet war. In Ableitung und Negation des griechischen Worts »topos«*, gab er seiner Geschichte den Titel *Utopia*¹⁵ – ein Ort, den es nirgendwo gab. Der von Morus geprägte Begriff steht seitdem für die Vorstellung eines glücklichen Lebens an einem Ort, an dem Arbeit, Erholung, Vergnügen und Muße in einem ausgewogenen Verhältnis stehen, ein Ort, an dem Gemeinschaftssinn ein hoher Wert ist, freie Menschen im Einklang mit der Natur leben und selbst entscheiden, an welchen Gott sie glauben. Er beschreibt jedoch auch die Grenzen und Schwächen der menschlichen Natur, verurteilt den Krieg, fordert transparente Verfahren und Bestrafung für Regelbrecher, immer im Bestreben, die Grundlagen einer idealen Gesellschaft sichtbar werden zu lassen, in welcher der Mensch im Dienste des Menschen lebt und handelt. Doch leider sind menschliche Errungenschaften voller Widersprüche und bringen allzu oft ihr Gegenteil hervor. Aus Utopie wird Dystopie, aus dem Traum ein Albtraum, und schon entsteht ein Kosmos, der weit entfernt von dem ist, was sich der große Humanist Thomas Morus für seine Insel vorstellte.¹⁶

Der Grat zwischen Utopie und Dystopie ist wahrhaft schmal in einer Welt voller Widersprüche. Unter dem Stichwort »Recht auf Stadt«, das auf den Soziologen Henri Lefebvre zurückgeht, werden heute urbane Widersprüche und Konflikte gebündelt, unter anderem die Forderung nach angemessenem Wohnraum in sozialräumlich segregierten städtischen Gesellschaften. Nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelten sich Städte in einem Klima wirtschaftlichen Wachstums und technischen Fortschritts, das Entfremdungseffekte erzeugte und dazu führte, dass viele Stadtbewohner heute unter kaum mehr würdigen Verhältnissen leben müssen. Wirtschaftliche

* Deutsch: Ort.

Krisen verschärfen die soziale Ausgrenzung und die Kluft zwischen Arm und Reich; zudem hat die Corona-Pandemie den armutsgefährdeten Teil der Bevölkerung stärker belastet. Sieht so unsere Zukunft aus? Die Frage stellt sich, wie wir in unserem hypervernetzten Kosmos verhindern wollen, immer tiefer in dystopische Szenarien zu versinken. Welchen Pfad wollen wir einschlagen, um das Zusammenleben in der Großstadt ökologisch, wirtschaftlich und sozial gerecht zu machen? Anders gefragt: Wie soll eine Stadt für alle aussehen?

Im alten Rom bezog sich *ius civitatis*, das »Stadtrecht«, auf die Zuerkennung der (Stadt-)Staatsbürgerschaft, die zunächst freien Männern vorbehalten war. Die Ausweitung dieser Bürgerrechte war ein wichtiger Faktor für die Anziehungskraft Roms. Wer sie besaß, genoss Rechte, die den zivilrechtlichen Kern der Bürgerrechte im Sinne einer Anerkennung auf Teilhabe an einer Gemeinschaft und einem gemeinsam bewohnten Territorium bedeuteten. »Avoir le droit de cité« steht für Eingebürgert- und Zugelassensein, für Anerkennung und Aufnahme in eine Gemeinschaft. Darum soll es in diesem Buch gehen. Wie kann es gelingen, zu einem menschenwürdigen Leben und Miteinander zurückzufinden, während die Städte immer schneller und weiter wachsen und zu Megalopolen werden? Wie sieht eine lebenswerte Zukunft in der Großstadt aus, und wie gestalten wir unser Zusammenleben in einer Welt, die wir – so die Prognosen – bis 2050 mit Robotern und Künstlicher Intelligenz in all ihren hybriden Erscheinungsformen teilen werden?

Dystopien des urbanen Lebens wurden in Filmen wie *Metropolis, 1984*, *Alphaville*, *Brazil* und *Blade Runner* verewigt, um nur einige zu nennen. Es wird ein Dauerthema bleiben und von den technischen Entwicklungen und rasanten Fortschritten im Bereich der Biogenetik und KI noch verschärft. Sechs Milliarden Menschen werden bis 2050 in Großstädten leben, und die Herausforderung ist nun, urbane Räume sozial gerecht,

inklusiv, ökologisch nachhaltig und menschenfreundlich zu gestalten, sowie technologische Entwicklungen in den Dienst der Menschen zum Zwecke der Erhöhung von Lebensqualität und Wohlbefinden zu stellen. Es gilt, den Folgen des Klimawandels entgegenzuwirken, das Artensterben aufzuhalten und die Ökosysteme und die biologische Vielfalt der Welt zu schützen. Wie können wir als Stadtplaner Stadtgesellschaft, Gemeinschaft und Nachbarschaften stärken und eine gemeinschaftliche, gemischte Nutzung von Gütern, Dienstleistungen und Infrastruktur ermöglichen? Wie schaffen wir eine Stadt, die auf ökologischen und humanistischen Werten basiert, ökonomisch auf Teilen, Tausch, das Kommunale, kurze Wege und Mischnutzung setzt, und soziale Inklusion nicht nur predigt, sondern verwirklicht?

Mit diesen und ähnlichen Fragen befasst sich das Buch. Und ich schicke voraus, dass ich zuversichtlich in die Zukunft blicke, weil es gelingen kann, die Voraussetzungen für eine neue urbane Kultur, ein Zusammenleben in der Großstadt auf altruistischer Basis und Gemeinwohlorientierung zu schaffen, weil wir klug genug sein werden, unsere Haltung, unseren Lebensstil, unser Produktions- und Verbrauchsmuster nachhaltig zu verändern, und auf die verlässliche Arbeit der Neuronen des menschlichen Gehirns setzen, anstatt sie durch künstliche neuronale Netze und Intelligenz zu ersetzen.

1

Lebendige Stadt

Stadt als Lebensraum –
gestern, heute, morgen

In einem wunderbaren Buch aus dem Jahr 1972 erzählt Italo Calvino von den »unsichtbaren Städten« und deren reichen Facetten.¹⁷ Die poetischen Städtebilder stellen die enge Beziehung von urbanem Raum und der Erinnerung, den Zeichen, Blicken, Namen, unsichtbaren Wechselbeziehungen, dem Himmel und den Toten dar. Er berichtet von fortdauernden, von fragilen und von verborgenen Städten. Erinnerungen an bestimmte Orte haben wir alle und sie begleiten uns ein Leben lang.

Ich entstamme einer bäuerlichen Familie aus den Anden, die, wie Millionen andere, eher unfreiwillig zu Stadtbewohnern wurde. Die Schaffung großflächiger Latifundien* und die Ausbeutung der vormaligen Kleinpächter führten zu einer Landflucht in der Hoffnung auf ein besseres Leben – und Überleben – in der Stadt. Meine Herkunftsgeschichte begrün-

* Diese Flächen umfassen oft zehntausende Hektar und dienen überwiegend der Viehzucht.

det auch meine Liebe zu Mutter Natur als nährenden Kraft und die Achtung vor natürlichen Zyklen, die ihrem ganz eigenen Schöpfungsmythos folgen. Obschon als Stadtkind Ende der fünfziger Jahre geboren, gilt mein Interesse den engen Verflechtungen von urbanem und ländlichem Raum. Wie so viele andere, die diesen Wandel erlebten, der einen überwiegend ländlich geprägten Kontinent mit Landlosenaufständen und anderen sozialen Konflikten überzog und in weniger als zwei Generationen von Grund auf veränderte, bin ich geprägt von der Dialektik zwischen Stadt und Land.

Früher lag der Anteil der Landbevölkerung bei 70 %; mittlerweile leben 80 % aller Südamerikaner in Städten, viele von ihnen vertrieben von Guerillabewegungen und gewalttätigen Kämpfen um Grund und Boden. Lateinamerika ist heute der am stärksten urbanisierte Kontinent, und diese Verstädterung, einhergehend mit dem Untergang der ländlichen Kultur, ist auch der Hauptgrund, warum die Guerillabewegungen von einst sich weitgehend überlebt haben. Industrialisierung und das immense Wachstum des Dienstleistungs- und des Finanzsektors, führten zu einem radikalen Wandel der Lebensformen und des sozioökonomischen Gefüges. Mein Blick richtet sich vor allem darauf, wie die urbanen Zentren der Welt unser Zusammenleben, unseren Alltag und unsere Handlungen prägen. Als ich mit Anfang zwanzig als entwurzelter Exilant* nach Frankreich kam und meine Heimat nur noch als Erinnerung mitbrachte, fing ich an, mich für die Unterschiede zwischen den Kontinenten und ihren Städten zu interessieren. »Den Mann, der lange durch wilde Gegenden reitet, überkommt die Sehnsucht nach einer Stadt«, schreibt Italo Calvino, und dieser Satz begleitet mich bei all meinen Erkundungen.¹⁸

Die Europäer waren seit jeher große Baumeister, vollendet in der Kunst der Konstruktion prachtvoller Kathedralen,

* Den Flüchtlingsstatus in Frankreich erhielt ich formal 1979.

getrieben davon, eine harmonische Gleichung zwischen Steinmetzhandwerk, Mathematik, Geometrie und religiösen Vorstellungen zu finden. Als Stadtforscher fasziniert mich diese Freude am Bauen, Gestalten und Strukturieren von Räumen, als Lebensräumen, Orten der Selbstverwirklichung, aber auch als Orten, die stets bestimmten Regeln und Anordnungen gehorchen. Bis heute bin ich tief beeindruckt von den Leistungen beim Wiederaufbau Europas nach dem Zweiten Weltkrieg. Damals erhob sich ein zerstörter Kontinent aus den Ruinen, die die Bomben hinterlassen hatten. Manche Staatsgebilde waren verschwunden, andere entstanden. Städte, deren Zentrum dem Erdboden gleichgemacht worden war, erfanden sich neu.

Von Paris aus, das glimpflich davongekommen war, erschien das Ausmaß an Verwüstung anderer europäischer Städte bestürzend. Berlin lag in Trümmern, Dresden, Warschau, Danzig, London ... Auch die französische Hafenstadt Le Havre war schwer getroffen, wurde jedoch unter der Ägide des Architekten Auguste Perret in Beton wiederaufgebaut: »Architektur macht sich den Raum zu eigen, begrenzt ihn, umschließt ihn, hegt ihn ein. Ihr Privileg ist es, durch menschlichen Erfindungsgeist und Ingenieurskunst Orte der Magie zu schaffen«, so der Meister des Betons, der dieses Material zur Erschaffung seiner Bauten favorisierte.¹⁹ Innerhalb weniger Jahre baute er die Stadt völlig neu, und seine Herangehensweise brach mit allen herkömmlichen Formen und Vorstellungen. Stadtentwicklung und Stadterneuerung sind in der Regel Prozesse, die sich über lange Zeiträume vollziehen und somit stets die Spuren der Vergangenheit als inhärenten Widerspruch oder Dialog zwischen der Erinnerung an Orte und neuen Formen des Bauens und Gestaltens tragen. Diesen Gegensätzen bin ich auf der Spur, wenn ich die urbanen Räume rund um den Globus durchmesse, die mittlerweile Heimat von vier Milliarden Menschen sind. Und dabei wird mir immer klarer, dass

wir die Städte neu erfinden müssen, um sie uns wieder zu eigen, zu unseren zu machen.

Denn Italo Calvinos poetischer Blick auf die »unsichtbaren Städte« zeigt: Jede Stadt besitzt eine Seele, die, einem roten Faden gleich, durch die Jahrhunderte wirkt. Die Stadt ist nicht nur der Ort, an dem man arbeitet oder schläft, sie ist lebendig, in Bewegung, lädt zur sinnlichen und emotionalen Erkundung ein und dazu, neue Handlungsräume und Orte der Gemeinschaft zu entdecken. Die Stadt als Lebensraum, als Ort, an dem Menschen *leben*, ist der Schlüssel zur urbanen Intelligenz, wenn dieser Begriff eine Relevanz für die Stadtplanung der Zukunft haben soll. Die entscheidende Frage ist: Wie gelingt es, eine Stadt für alle zu schaffen, Orte, an denen die Menschen sich wohlfühlen und gemeinsam aufhalten?

Ich zögere immer, von »der Stadt« zu sprechen, es klingt in Zeiten der Digitalisierung technisch und abstrakt, als ob es dort keine lebendigen Körper gäbe. Es scheint, als ob »die intelligente Stadt«, digitalisiert, vernetzt, funktionsfähig ohne menschliches Zutun, geradezu ausradieren würde, was ihr wesentlich ist, was sie als »Stadt« ausmacht. Doch der einseitige Blick auf die technischen Möglichkeiten hat in der Vergangenheit eher zu kümmerlichen Ergebnissen geführt. Zum Beispiel in Rio de Janeiro, das um 2010 als Speerspitze der digitalen Revolution galt, und dem im Zuge einer ungebremsten Smart-City-Euphorie verschiedene Technologien im »copy & paste«-Verfahren übergestülpt und so ein gigantisches Kontroll- und Überwachungssystem zur Verkehrsführung geschaffen wurde.²⁰ Rio wurde zum Pilgerort der globalen, technikaffinen *Smart-City-Aficionados*, doch heute gilt das Projekt als gescheitert. »Die Stadt« kann nicht getrennt von der Charakteristik ihrer Orte und lokalen Verhältnisse gedacht und verwaltet werden. Es gilt, beim technologischen Wandel das komplexe Zusammenspiel der Orte und der dort lebenden Menschen im Blick zu behalten. Die Verflechtun-