



Städte erleben einen dramatischen Wandel, der entweder neue Herausforderungen stellt oder bestehende Entwicklungen verstärkt.

Cities are experiencing a dramatic change, which poses either new challenges or reinforces existing developments.

By Alexander Neuhuber

The Future of the Cities

in a global world

Das 20. Jahrhundert galt in der Geschichte der Stadtforschung als „Jahrhundert der Metropolen“. Von 1900 bis 2000 vervierfachte sich die Erdbevölkerung von 1,6 Milliarden auf 6,1, dabei ist die in den Großstädten lebende Bevölkerung fast dreimal so rasch angewachsen wie die Bevölkerung außerhalb. Im Jahr 1900 lebte gerade einmal jeder 40. in einer Millionenstadt, derzeit ist es etwa jeder 6. 2030 werden wir eine urbane Weltbevölkerung von etwa 60 Prozent haben, was einer Verdoppelung seit den fünfziger Jahren entspricht. Es entstehen immer mehr Megastädte und sogenannte „Stadttagglomerationen“ mit über fünf Millionen Einwohnern. Mittlerweile gibt es weltweit 45 Megastädte in 28 Ländern – die größte Anzahl dieser Global Cities weisen China, Indien und die USA auf.

Die Herausforderungen, vor denen die Städte stehen, sind enorm und nehmen in einem umso stärkeren Ausmaß zu, je größer die Stadt ist und je schneller sie gewachsen ist. Die US-amerikanische Soziologin und Wirtschaftswissenschaftlerin Saskia Sassen meint: „Die Stadt ist ein strategischer Schauplatz für die Erkundung der dringendsten Themen, mit denen die Gesellschaft zu kämpfen hat.“

In Europa können wir durchaus von gewachsenen Stadtstrukturen sprechen, die auch erstaunlich konstant sind. Wo vor 800 Jahren das Zentrum von Markt, Rathaus und Kirche stand, da ist auch heute noch das Zentrum. Die Städte sind zwar oftmals zerstört, erweitert, umgebaut oder ergänzt worden, aber ihre Grundmuster haben sich kaum verändert. Europas Städte beziehungsweise die der Industriestaaten stehen auch vor ganz anderen Herausforderungen als die schnell gewachsenen Megacities in den Schwellenländern. So haben wir es in Europa, global gesehen als Beispiel der Industriestaaten, auch teilweise mit dem Phänomen der schrumpfenden Stadtregionen zu tun. Abwanderung aus den ländlichen Gebieten findet da wie dort statt, aber Städte, die kleiner werden, gibt es de facto in den aufstrebenden Staaten nicht.

Auf die europäischen Städte kommt damit eine schwierige Gratwanderung zu. Während die einen ein Bevölkerungswachstum verzeichnen, schrumpfen die anderen. Manche Regionen müssen mit massiven Bevölkerungsrückgängen rechnen, andere entwickeln sich zu regelrechten Wachstumsregionen und wieder an-

dere trotzten diesen Trends, weil sich ihre Einwohnerzahl wider Erwarten stabilisiert. Schrumpfungs- und Wachstumsprozesse beeinflussen sich gegenseitig: Siedlungen am Rande der Stadt durchleben einen Schrumpfungsprozess, während gleichzeitig die Alt- und Innenstadt ihre Magnetwirkung entfalten. Deutsche Städte wie Kiel, Osnabrück, Duisburg oder Bremerhaven sind unter anderem davon betroffen. Sinkende Steuereinnahmen und somit weniger Geld für Investitionen, Sanierungen, Erhaltung und Verbesserung der Infrastruktur, Freizeit, Bildung, Kultur und Soziales sind die Folge. Die Stadtsoziologie spricht von „geteilten Stadträumen“ und „gespaltenen Stadtgesellschaften“ mit unterschiedlichen Lagern von Gewinnern und Verlierern. Ein Auseinanderdriften der Stadtgesellschaft ist die zwangsläufige Folge. Zu benachteiligten Wohnquartieren gesellen sich benachteiligte Bewohner.

Außerdem bestimmt die Ökonomie zunehmend die Demografie der nächsten Jahre. Der Städtewettbewerb nimmt dramatisch zu – regional und überregional. Wirtschaftlich erfolgreiche Städte setzen sich durch, werden somit attraktiv und ziehen damit auch wieder mehr Einwohner an. Viele andere

werden mit den oben genannten Problemen konfrontiert. Ein besonders markantes Beispiel ist die US-amerikanische Autostadt Detroit: Die Bevölkerung hat sich seit den boomenden 50er-Jahren – von zwei Millionen auf eine Million – halbiert, ein Drittel der Stadtfläche ist nicht genutzt beziehungsweise nicht mehr nutzbar. Die Stadt verfällt. Wer es sich leisten kann, wandert ab, und das sind zumeist die gut Ausgebildeten.

Auch in der EU wird die Zahl der Erwerbstätigen zwischen 2010 und 2030 um 20 Millionen sinken. Daher bestimmt die wirtschaftliche Migration als Ausgleich für die alternde und schrumpfende Bevölkerung die politische Diskussion in Europa immer mehr. Zuwanderung bekommen vor allem die Großstädte zu spüren. Unbestritten ist aber auch, dass Zuwanderung langfristig den Wohlstand sichern hilft. Die Städteplanungs- und Wohnungspolitik wird sich in Zukunft als „Integrationspolitik“ verstehen müssen und auf diese Weise konzentriert „Inselbindungen“ verhindern helfen. Der hohe Ausländeranteil wird zudem auch die traditionelle Parteienlandschaft in den Städten verändern. Das Verkehrsproblem überrollt die Städte. Und je größer, desto problema-

tischer. Vor allem in den Schwellenländern, in denen die öffentliche Verkehrsinfrastruktur nicht mit der Geschwindigkeit der Ausdehnung der Stadt mithalten konnte, ist der Privatverkehr ein notwendiges Übel. Wie man zuletzt in Peking sah, als eine Smogwolke die Stadt tagelang gefangen hielt.

Eine Studie hat ergeben, dass in europäischen Städten die Hälfte aller Autofahrten kürzer als fünf Kilometer ist, fast ein Drittel aller Fahrten mit dem Pkw ist sogar kürzer als drei Kilometer. Derzeit gibt es noch keine wirkliche Alternative zum Auto und neue Konzepte wie Car-Sharing, kleine Elektroautos, Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes und der Fahrradwege werden in verschiedenen Kombinationen ausprobiert. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes oder die Änderungen der

about sixty per cent, which represents a doubling since 1950. There are a growing number of megacities and so-called “urban agglomerations” with over five million inhabitants. Meanwhile, there are 45 megacities worldwide in 28 countries; the largest number of these global cities is to be found in China, India and the United States. The challenges faced by cities are enormous and are increasing, to a great extent; the larger the city the faster it grew. “The city is a strategic arena for the exploration of the most pressing issues which society has to tackle,” says the American sociologist and economist Saskia Sassen.

In Europe we can justifiably speak of mature city structures that are also remarkably constant. Where market centres, town halls and churches stood

magnetic effect. German cities such as Kiel, Osnabrück, Duisburg or Bremerhaven are among those affected. Falling tax revenues and thus less money for investment, redevelopment, maintenance and improvement of infrastructure, recreation, education, culture and society is the result. Urban sociology speaks of “shared urban spaces” and “divided urban societies” with various encampments of winners and losers. A drifting apart of the urban society is the inevitable consequence. Disadvantaged neighbourhoods appeal to disadvantaged residents.

In addition, the economy increasingly determines the demographics of the coming years. The competition bet-



The traffic problem is overrunning the cities and the bigger the city the more problematic. Above all, in emerging countries, where public transport infrastructure cannot keep pace with the expansion of the city, private transport is a necessary evil. Recently, Peking was held prisoner in a smog cloud for days.

Stadtstrukturen, um eine „Stadt der kurzen Wege“ zu schaffen – die darauf abzielt, die Wege zwischen Arbeiten und Wohnen, Besorgungen und Freizeit zu verringern –, ist aber nicht nur kostspielig, sondern auch eine langfristige Entwicklung, da sie eine neue Gesamtverkehrsplanung erfordert. In diesem Zusammenhang gibt es aber ein hervorragendes Beispiel in Österreich. 2011 gab es eine Trendwende in Wien: Erstmals in Österreich ist der Pkw-Bestand in einem Bundesland zurückgegangen – trotz steigender Bevölkerungszahl. An der österreichischen Bundeshauptstadt, die bereits zum vierten Mal in Folge vom internationalen Beratungsunternehmen Mercer unter 221 Metropolen zur lebenswertesten Stadt der Welt gewählt wurde, sieht man, dass auch Großstädte lebenswert sein können. ■

In the history of urban research the 20th century went down as the “Century of Cities”. From 1900 to 2000 the world’s population quadrupled from 1.6 billion to 6.1, whereby the population of city dwellers grew almost three times as fast as the global average. In 1900 one in forty lived in a megacity, currently it is about one in six. In 2030 we will have an urban population of

800 years ago, stand the centres of today. The cities have often been destroyed, extended, converted or supplemented, but their basic layout has changed very little. Europe’s cities, or rather those of developed countries, also face very different challenges to those of the rapidly growing megacities in emerging countries. Thus in Europe, regarded as a global example of industrialized countries, we deal not only with growing urban regions but partly with the phenomenon of shrinking urban regions. Migration from rural areas takes place here as much as there, though there are in fact no shrinking cities in the emerging countries.

European cities have a difficult balancing act between those that register a population growth and those that shrink. Some regions have to reckon with massive population declines, others develop into real growth regions and yet others defy these trends altogether with their populations stabilizing unexpectedly. Shrinkage and growth processes influence each other: settlements on the outskirts of the city are undergoing a shrinkage process, while at the same time the older historic and inner cities exert their

ween cities is increasing dramatically, both regionally and nationally. Economically successful cities prevail and thus become attractive, drawing in more people again. Many others are confronted with the problems mentioned above. A particularly striking example is the U.S. American auto city of Detroit. Since the booming 50s the population has halved, from two million to one, one third of the urban area is not used or is no longer usable. The city has gone to rack and ruin. Those who can afford to move away do so and they are mostly the well-educated. The number of those in gainful employment is also expected to fall by 20 million between 2010 and 2030 in the EU. Thus, economic migration as a compensation for the ageing and shrinking population increasingly determines political debate in Europe. Immigration is most noticeable in the big cities. However, that immigration will help secure long-term prosperity is undisputed. In the future the city planning and housing policy will have to understand “integration policy” and focus on helping to prevent “island formations”. The high proportion of foreigners will also change the traditional political landscape in these cities.

One study showed that in European cities half of all car journeys are less than five kilometres, nearly one third of all travel by car are even shorter than three kilometres. Currently, there is no real alternative to the car and new concepts such as car-sharing, small electric cars, expansion of the public transport network and bike paths are being tried out in different combinations. The expansion of the public transportation system or the changes to the structure of the city in order to create a “compact city”, which aims to reduce the distances between work and home, shopping and leisure, is not only costly but also a long-term development as it requires totally new integrated transport planning. In this regard, Austria is an outstanding example. In 2011 Vienna experienced a turnaround: for the first time in Austrian history, the private car inventory has declined in a State, despite an increasing population. In the Austrian capital, which has been voted, from 221 metropolises, the Most Liveable City in the World for the fourth time in a row, by the international consulting firm Mercer, one can see that even large cities are worth living in. ■