

Die 15-Minuten-Stadt im Spiegel globaler Veränderungen

Kaye Geipel im Gespräch mit Parag Khanna

Die 15-Minuten-Stadt ist zu einem Begriff mit einer überraschend breiten, ja weltweiten Verwendung geworden. Schwachstellen der globalen städtebaulichen Entwicklung nach Corona bündeln sich in einem scheinbar universalen Erneuerungskonzept. Das birgt die Gefahr der Vereinfachung. Welche Erfahrungen lassen sich übertragen und wo liegen die Grenzen einer solchen Betrachtungsweise? Darüber sprachen wir mit dem Autor und Strategieberater Parag Khanna, der sich mit globalen Wanderungsbewegungen im Zeichen der Klimakrise auseinandersetzt.

In Ihrem 2016 erschienenen Buch „Connectography“ analysieren Sie die Beziehungen und Abhängigkeiten großer Stadtregionen auf der ganzen Welt. Eine der zentralen Aussagen lautet: „Statt in Nationen und Grenzen leben wir heute in einer Welt der Infrastrukturstädte und der Lieferketten.“ Welche Rolle spielen dabei die urbanen Infrastrukturen?

Das Wichtigste ist, dass man versteht, dass all diese räumlichen Strukturen aufeinander aufgebaut sind und sich nicht gegenseitig aufheben. Zum Beispiel fußen nationale Grenzen häufig auf Territorien, die einst von Stämmen, von ethnischen Gruppen, kontrolliert wurden. Auf einer nächsten Ebene haben wir dann die Nation. Neben diesen Territorien mit ihren Grenzen gibt es die grenzüberschreitenden Geographien der Infrastruktur. Das kann die Verkehrsinfrastruktur sein, die Energie- oder die Kommunikationsinfrastruktur. Die meisten Infrastrukturen passen in diese grenzüberschreitende Kategorie. Ein Beispiel: auf dem Energiesektor hat Deutschland

seinen Ausstieg aus der Atomenergie erklärt. Auf der anderen Seite importiert Deutschland nach wie vor Atomstrom aus Frankreich.

Es ist deshalb wenig sinnvoll, sich allein auf nationale Energiesysteme zu konzentrieren. Man kann solche Systeme nur beschreiben, wenn man die Infrastruktur-Geographien über die Grenzen hinweg betrachtet. Genauso wenig wie es möglich ist, eine einzelne Volkswirtschaft zu verstehen, ohne ihre „Konnektivität“ zu den direkten und weiter entfernten Nachbarn in Rechnung zu stellen. Fast der gesamte Welthandel wird zwischen Ländern abgewickelt, die *keine* gemeinsame Grenze haben. Handel erfordert Konnektivität. Wie können wir volkswirtschaftliche Werte berechnen, wenn wir uns nicht bemühen, diese Verbindungen einzubeziehen?

Städte wichtiger als Länder

Wenn es um Städte geht, dann gibt es eine Reihe von Faktoren, die wir uns genauer ansehen sollten. Dazu zählen die geographische Größe, die

Anzahl der Menschen, die Wirtschaftskraft und die Dichte. Viele Städte sind in Bezug auf diese Faktoren gewichtiger als ihre Länder.

Nehmen wir etwa die Greater Bay Area in Südchina, die wir früher das Perlflussdelta nannten, mit Guangzhou, Shenzhen, Hongkong und weiteren Städten. Sie haben zusammen ein Bruttoinlandsprodukt, das größer ist als das von Indonesien oder Argentinien. Wenn Hongkong verschwinden würde, würde die Welt die Auswirkungen mehr spüren, als wenn es Argentinien nicht mehr gäbe.

Ich will hier nicht vereinfachend argumentieren, sondern nur auf diesen Umstand hinweisen, der seine Folgen hat. Man könnte von der „Schwerkraft“ solcher Stadtregionen sprechen. São Paulo etwa ist nicht die Hauptstadt von Brasilien, aber die größte und wichtigste Stadt in ganz Südamerika. Die Leitung der wichtigsten Kapital-, Handels- und Investitionsflüsse für den ganzen Kontinent liegt in den Händen dieser Stadt.

Und wie bedeutsam sind dabei noch die gebauten, die physischen Infrastrukturen? Verlieren Sie im Zuge der Digitalisierung immer mehr an Bedeutung?

Nein. Die physischen Strukturen und ihre kontinuierliche Verbesserung sind schon deshalb wichtig, weil wir heute eine so große Weltbevölkerung haben. Ein großer Teil davon ist unterversorgt, was ein qualitativvolles Umfeld betrifft. Viele Menschen haben weder Strom noch ein Dach über dem Kopf. Es ist oft festgestellt worden, dass bezahlbarer Wohnraum und eine stabile Stromversorgung neben sauberem Wasser die weltweit wichtigsten Ressourcen sind. Brauchen wir also mehr Wasserentsalzungsanlagen, brauchen wir mehr nachhaltigen und erschwinglichen Wohnraum, brauchen wir mehr erneuerbare Energien, Solar- und Windkraftanlagen für die Menschen, egal wo sie leben? Unbedingt!

Weniger fliegen

Wir können darüber hinaus überlegen, welche weiteren Infrastrukturen ebenfalls wichtig sind. Brauchen wir mehr Eisenbahnen oder mehr Flughäfen? Das hängt von den jeweiligen Ländern

und ihren Bedingungen ab. In Deutschland etwa sagen die Grünen, wir sollten weniger fliegen. Wenn unser Ziel zum Beispiel nur vier Stunden entfernt liegt, sei es besser mit dem Zug zu fahren. Das ist in diesem Fall ein sinnvoller Vorschlag. In Amerika würde das nicht funktionieren, weil Amerika kein gutes Zugsystem hat.

Ich zum Beispiel lebe in Singapur auf einer kleinen Insel. Wenn Sie von dort aus verreisen, müssen Sie ein Flugzeug nehmen. Die Logik der Grünen in Deutschland funktioniert also nicht überall. Andererseits ist es äußerst wichtig, die vor Ort erprobten, qualitativollen Infrastrukturen zu verbessern und weiterzuentwickeln. In meinem Buch „Move“ behandle ich auch das Thema mobiler Infrastrukturen. Eine Weltgemeinschaft, deren Bevölkerung mehr und mehr in Bewegung ist, braucht auch Einrichtungen für mobiles Wohnen, dazu passende Transportmittel und vielleicht sogar mobile Städte, um die Herausforderungen des Klimawandels zu bewältigen.

Sie untersuchen die Mechanismen, mit denen große Metropolregionen sich erneuern, und sprechen von einem systematischen „Remap-

„Los Angeles wird vermutlich ebenfalls schrumpfen, die Leute verlassen Los Angeles.“ Im Bild rechts unten „Second Home Office“ von Selgascano. Foto: Iwan Baan



ping“ ihrer Qualitäten, das diese Städte be-
treiben. Wie funktioniert dieses „Sich-immer-
wieder-neu-auf-die-Landkarte-Setzen“?
Über welche Metropolregion wollen wir sprechen?

**Etwa Paris. Die französische Hauptstadt ver-
deutlicht beispielhaft die Konflikte bei der poli-
tischen Steuerung großer Metropolregionen,
wie wir sie in ganz Europa beobachten können.
Seit Jahrzehnten versucht Paris, von der Zen-
trumsfixierung ein Stück wegzukommen und
die Außenbereiche mit einer besseren Infra-
struktur auszustatten, um die Lebensbedingun-
gen der Menschen in der Peripherie zu verbes-
sern. Doch die Abstimmung mit 500 verschie-
denen Gemeinden mit ihren Einzelinteressen
ist wenig erfolgreich, viele Initiativen verliefen
im Sand. Ähnliche Probleme, wenn auch in klei-
nerem Maßstab, lassen sich in München oder
Berlin beobachten, wo die Planung des metro-
politaneen Großraums („Grand Berlin“) jünger
verstärkt in den Fokus rückt. Wie können sich
diese Städte „remappen“, sprich ihre Infra-
strukturen neu ordnen?**

In der Vergangenheit haben viele Leute gesagt,
die Lösung sei ein besseres Verkehrsnetz,
das den Menschen in den Außenbezirken einen
schnelleren Zugang ins Zentrum der Stadt er-
möglichst. Als ob das Geschäftsviertel in der In-
nenstadt die Spitze der wirtschaftlichen Leis-
tung darstellt und jeder dorthin zur Arbeit gehen
sollte, um einen höheren Lohn zu erhalten! Das
ist für mich eine wenig zeitgemäße Sichtweise.
Sie kollidiert mit zwei Realitäten: Erstens setzen
sich heute die Möglichkeiten des Homeoffice
und der Fernarbeit durch. Mehr Menschen wer-
den künftig eine Arbeit verrichten, die nicht in

der physischen Dienstleistungswirtschaft liegt,
weil vieles digitalisiert werden kann. Das heißt
aber auch, dass Arbeitnehmer, die wissensbasier-
te Dienstleistungen erbringen, weniger Zeit da-
mit zubringen sollten, quer durch die Stadt in ein
Büro zu fahren, um dann abends wieder nach
Hause zu pendeln. Die ausgefallenen Beispiele
kennen wir alle: Ich kann auf einer kleinen Insel
wohnen und mehr verdienen als jemand, der
mitten in Paris lebt, vorausgesetzt, dass dort das
WLAN funktioniert.

**Ansammlung von zwanzig 15-Minuten-
Städten**
Der zweite Punkt lautet, dass die Logik der zent-
rumsfixierten Verkehrserschließung mit der Idee
einer 15-Minuten-Stadt kollidiert. Es ist einfach
nicht fair, wenn Leute aus abgelegenen Vororten
ins Zentrum zum Arbeiten fahren müssen. Die
Arbeitsplätze sollten dort sein, wo die Leute le-
ben. Es sollte digitale Arbeitsplätze geben, es
sollte Co-Working-Spaces geben, es sollte gute
Schulen geben, es sollte gute Krankenhäuser
geben. Wenn man als Arzt arbeitet, sollte man
ein gutes Arztgehalt in der Nachbarschaft be-
kommen. Wenn Sie wollen, dass sich die 15-Mi-
nuten-Stadt durchsetzt, und Sie aus Paris oder
London eine Ansammlung von zwanzig Mikro-
15-Minuten Städten machen wollen, in denen
man sich zu Fuß bewegen kann: dann müssen
sie die Aktivitäten und die wirtschaftlichen Mög-
lichkeiten dorthin verteilen, wo die Menschen
sind. Das ist eine wichtige Zielsetzung.

**Sind die politischen und ökonomischen Behar-
rungskräfte, die solche vorbildlichen, dezent-
ralen Konzepte verhindern, die Sie für die Peri-**

**pherien der Städte skizzieren, nicht viel zu
hoch?**
Schon. Aber wenn man eine 15-Minuten-Stadt
im Sinne der Gerechtigkeit haben will, kann es
nicht eine 15-Minuten-Stadt nur für die Leute
sein, die in Berlin in der Nähe des Ku’damms wohnen.
Eine 15-Minuten-Stadt bedeutet, dass es viele
15-Minuten-Städte von guter Qualität für jeden
Bezirk geben muss, für jeden Stadtteil, für jeden
Kiez, für jedes Arrondissement. Ansonsten
schafft man nur noch mehr Ungleichheit.

Ich bin ja für eine durchgängige gute Infra-
struktur. Aber mich besorgt, dass wir Milliarden
von Dollar für eine Infrastruktur an Orten ausge-
ben, an denen sich die Menschen vielleicht bald
nicht mehr aufhalten. Wir können nicht in einer
utopischen Welt leben, in der es überall eine
smarte Stadt, eine High-Tech City, gibt. Auch für
Ostdeutschland muss man sich diese Frage ge-
nau ansehen. Lohnt es sich, überall die gleiche
Infrastruktur vorzuhalten? Menschen mögen aus
ganz unterschiedlichen Gründen abwandern.
Der Klimawandel wird ein wichtiger Grund sein.
Asien gibt jedes Jahr Billionen von Dollar für die
Infrastruktur aus, und man baut Städte in Küs-
tengebieten, wo der Meeresspiegel steigt. Das
ist unsinnig.

**Sicherlich ein interessanter Punkt. Aber Sie
wissen auch, dass gerade in Deutschland die
Bundesländer ihre eigene Rolle spielen und
jedes Land seine Interessen und die seiner Be-
völkerung vertritt. Es ist kaum möglich, solche
Fragen von oben herab zu lösen.**
**Wenn ich in Ihrem Buch sehe, dass in den
Darstellungen von beispielhaft gut vernetzten,
globalen Megastädten das Ruhrgebiet ver-
treten ist, nicht aber Berlin, Leipzig, Hamburg
oder die Autostadtregionen München und
Stuttgart, frage ich mich, wie Sie zu Ihrer Aus-
wahl an Städten kommen?**

Wenn ich Megastädte kartiere, dann gibt es in
Deutschland nur das Ruhrgebiet. Wenn man es
als ein urbanes Konglomerat um Essen, Köln,
Frankfurt herum versteht, dann kann man dieses
Gebiet als urbane Agglomeration, als Ballungs-
raum ansehen, der mit den weltweiten Megastäd-
ten konkurriert. Berlin hingegen ist geradezu

Es kann nicht nur eine 15-Minuten-Stadt für jene geben, die nahe am Ku’damm wohnen

winzig. Berlin hat heute die gleiche Einwohner-
zahl wie vor 100 Jahren, auch wenn es gerade
versucht, größer zu werden. Das bedeutet keine
Wertung, es ist eine Feststellung.
Nehmen Sie etwa Australien. Das Land ist fünf-
zig Mal größer als die indonesische Insel Java,
hat aber nur ein Fünftel so viel Einwohner. Java
ist heute die beliebteste Insel auf dem Planeten:
150 Millionen Menschen leben auf diesem klei-
nen Flecken Erde. Ich benutze gerne Analogien
aus der Physik. Schwerkraft zählt mehr als Grö-
ße. Auch Singapur (Seite 12), wo ich wohne und
arbeite, ist nicht besonders groß, im Gegenteil,
es ist eine sehr kleine Insel. Dort wohnen fünf
Millionen Menschen, also etwas mehr als in Ber-
lin. Aber es hat ein BIP von 600 Milliarden Dollar.
75 Prozent aller Investitionen, die in die ganze
umliegende Region fließen, werden hier erwirt-
schaftet. Und es hat die vielleicht am besten ver-
netzte Wirtschaft der Welt.

**Wie langfristig stabil sind diese globalen, urba-
nen Gravitationszentren, die Sie vergleichen?
Werden es in zehn Jahren mehr oder weniger
die gleichen Agglomerationen wie heute sein?**
Nein. In einer Reihe von Fällen mag das zutreffen.
Aber einige Orte werden an Macht und Einfluss
zulegen, andere werden schrumpfen. Tokio
schrumpft, Hongkong wird vermutlich ebenfalls
kleiner werden. Ähnliches gilt für Los Angeles,
die Stadt wird vermutlich ebenfalls schrumpfen.
Die Leute verlassen Los Angeles. Umweltfakto-
ren, demographische und viele andere Faktoren
können sich darauf auswirken, ob ein Ort in zehn
Jahren noch auf einer solchen Landkarte zu fin-
den sein wird oder nicht. Die Demographie spielt
eine immer wichtigere Rolle.

Das zentrale Argument in meinem Buch „Move“
lautet: Wir erreichen jetzt ein Bevölkerungspla-
teau von neun Milliarden Menschen. Anstelle der
aktuellen Situation, in der wir eine ständig wach-
sende Bevölkerung haben, kommen wir in Kürze
zu einer Nullsummen-Bevölkerungsdynamik.
Dort, wo ein Land Menschen verliert, gewinnt ein
anderes welche dazu. Deswegen stelle ich fol-

gende Prognose: Wenn man sich die Migration
junger Menschen genauer anschaut, wird sich
daraus ableiten lassen, welche Städte und wel-
che Länder künftig die Gewinner und welche die
Verlierer sein werden.

**Wenn wir über den Begriff einer 15-Minuten-
Stadt im weltweiten Kontext sprechen, dann
ist zu beobachten, dass stabile Stadtstruk-
turen noch aus anderen Gründen ihre einstige
Basis verlieren. Verantwortlich ist die Mittel-
schicht, die in den wissensbasierten Dienst-
leistungsberufen arbeitet. Sie wird immer mo-
biler. Egal, ob sie in einem international ope-
rierenden Unternehmen tätig sind, oder in der
globalen Universitäts- und Wissensindustrie:
Diese gut ausgebildeten Leute brauchen eigent-
lich keine festen Standorte mehr. Heimat kann
überall sein. Wie wird sich diese individuelle
Flexibilität auf die Struktur der Städte auswir-
ken?**

Das hängt davon ab, um welchen Teil der Welt es
sich handelt. Es gibt Menschen, die, weil sie im
Homeoffice arbeiten können und nicht die hohen
Mietpreise in San Francisco zahlen wollen, nach
Colorado ziehen. Oder sie ziehen nach Montana.
Dort kostet der Lebensunterhalt nur ein Viertel
von dem in der Bay Area. In diesem Sinne werden
Städte vielleicht degradiert, sie verlieren ihre
Tale, sie verlieren einige ihrer wichtigsten Ein-
wohner. Das liegt aber auch daran, dass es sich
um Länder handelt, in denen man die gleiche
oder eine bessere Lebensqualität auch außer-
halb der Stadt haben kann.

**Lebensqualität in den Städten und auf
dem Land**
Nehmen Sie auf der anderen Seite Asien, wo heu-
te die Mehrheit der Weltbevölkerung lebt: Dort
ist die Lebensqualität in den Städten einfach viel
höher. Sie können Ihren Job als Softwarepro-
grammierer in Ho-Chi-Minh-Stadt ausüben oder
auf einer Farm im Umland. Auf dem Bauernhof
gibt es aber kein schnelles Internet, keine guten
Krankenhäuser in der Nähe und vielleicht noch

nicht einmal gutes Essen. Also wird man in Asien
lieber in der Stadt als auf einem Bauernhof leben.

**Das bezieht sich auf die erwähnte gut situierte,
mobile Mittelschicht, die in wissensbasierten
Berufen tätig ist. Auf der anderen Seite der
Skala gibt es Menschen, denen diese Chancen
nicht zur Verfügung stehen, die weder umzie-
hen können noch wollen. Dazu zählt auch die
„alte“ meist industriebasierte Mittelschicht, die
nicht über diese soziale Mobilität verfügt, die
sich abgehängt fühlt und die Globalisierung für
ihre Situation verantwortlich macht.**
Sprechen wir jetzt über Individuen und deren
Grad an sozialer Mobilität und Konnektivität?

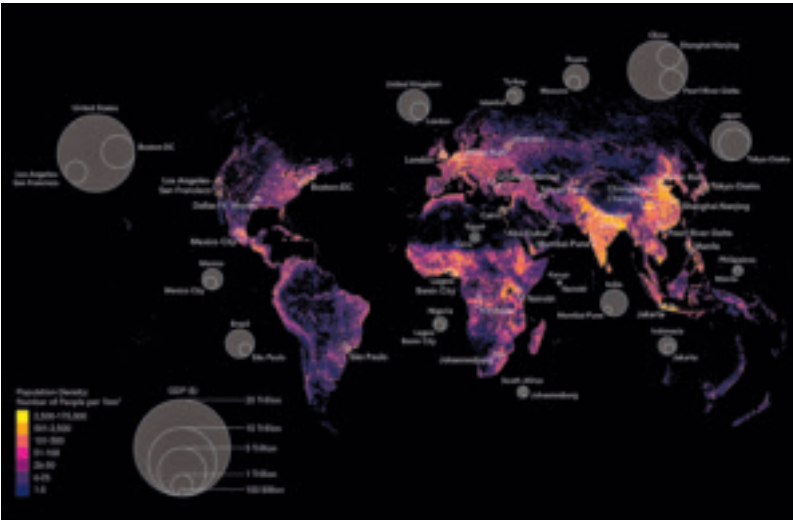
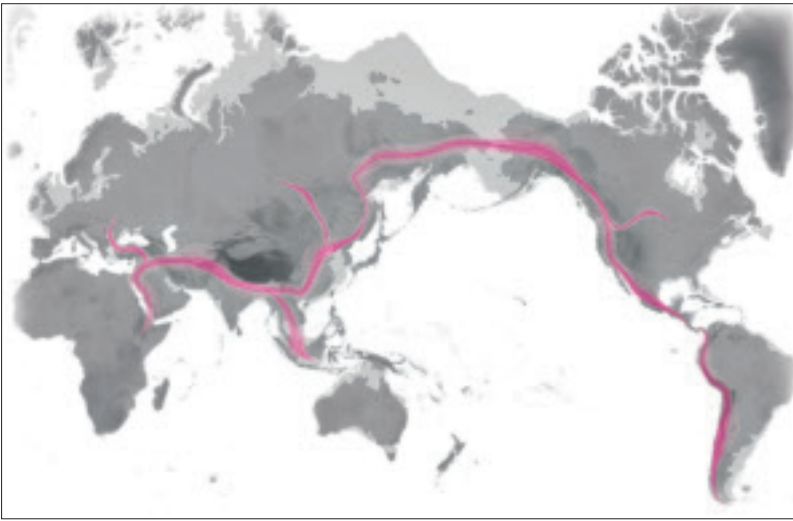
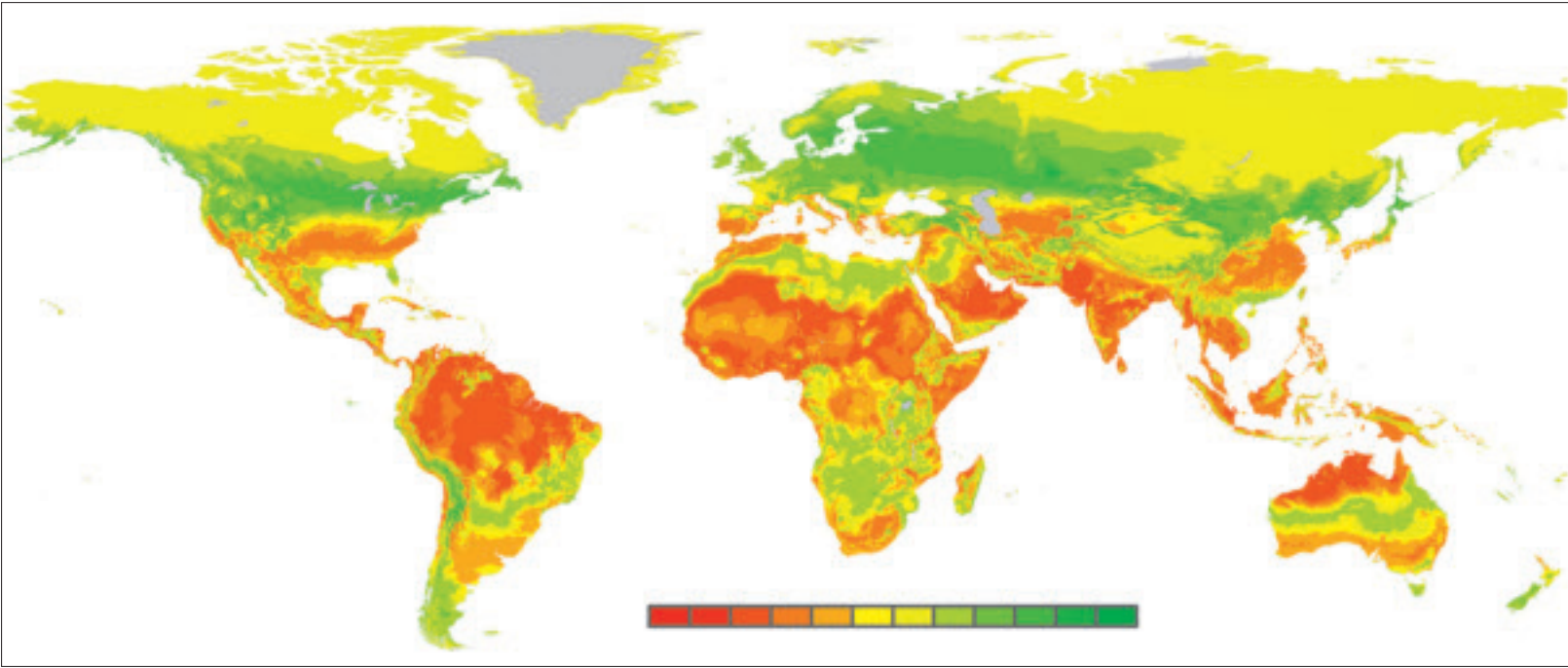
Ja.
Wenn wir versuchen, Populismus, Antiglobalisie-
rung und den politischen Backlash zu erklären,
die heute in vielen Ländern zu beobachten sind,
dann bin ich sehr skeptisch, dass die Globalisie-
rung dafür verantwortlich gemacht werden kann.
Die Schuld liegt fast immer auf nationaler Ebene.
Man sollte die Regierungen in die Verantwor-
tung nehmen, die nicht genug ausgeben, um die
Menschen, die weniger qualifiziert sind, auf eine
sich wandelnde Wirtschaft vorzubereiten.
Die Anti-Globalisierungs-Bewegung hat aus
meiner Sicht Unrecht, wohingegen die Occupy-
Wallstreet-Bewegung Recht hat. Wenn Sie ge-
gen die Globalisierung sind, dann sind Sie vermut-
lich auch der Auffassung, dass wir keine Inter-
net-Technologien verbreiten sollten, dass wir
kein gentechnisch verändertes Saatgut brau-
chen und keine hochgezüchteten Pflanzen, und
dass wir in anderen, weit entfernten Ländern
nicht investieren sollten. Das alles gehört zur Glo-
balisierung. Darauf zu verzichten, wäre nicht nur
falsch. Es wäre unfair, hegemonial, und es wäre
naiv.

Occupy Wallstreet hingegen hat gesagt, ja,
es gibt Wachstumschancen, es gibt ein Wachs-
tum des Wohlstands. Aber dieser Wohlstand
wird in vielen Ländern weder geteilt noch gerecht
verteilt. Die Occupy-Wallstreet-Bewegung war
auch in London, in Berlin, in Moskau, in Hong-
kong so wirkungsvoll, weil sie folgendes ange-
prangert hat: Ihr Regierungen in den großen
Städten kümmert euch nicht um die Umvertei-
lung des im Land durch die Globalisierung ent-
standenen Wohlstands! Die Fehler liegen in
der Korruption, in kurzsichtiger Planung und in
schlechter Regierungsführung. Der Fehler liegt
nicht in der weltweiten Konnektivität. Aber heute
gibt es ein konventionelles Narrativ, das diesen
globalen Kräften gerne die Schuld gibt.

**Bleiben wir noch einen Moment bei der Frage
der Individuen und ihrer subjektiven Wahrneh-
mung. Die Globalisierung macht ja etwas mit**



Mobiles Wohnen jenseits
von Flüchtlingsunterkünft-
ten: Zeltstadt des Kumbh
Mela Festes, das alle zwölf
Jahre stattfindet.
Aus der Serie „52 Wochen,
52 Städte“ des Fotografen
Iwan Baan



den Menschen. Das hat die Pandemie deutlich gezeigt. Es gibt Rückwirkungen des globalen Handels, über die wir uns bewusst sein müssen. Ist es wirklich nötig, die Produktion immer dorthin auszulagern, wo es billiger ist? Einfaches Beispiel sind die FFP2-Masken, die in China produziert und um den halben Globus transportiert wurden und in Europa lange Mangelware waren.

Was sollten wir sinnvollerweise vor Ort selbst tun? Was ist Ihr Ratschlag für die lokalen Bedingungen, unter denen sich kleinere und größere Städte entwickeln? Auch der Begriff der 15-Minuten-Stadt fällt ja in das Kapitel einer wiederentdeckten Autonomie des Lokalen. Wieviel lokale Verankerung ist notwendig, wenn wir das Modell der globalen Konnektivität nicht überstrapazieren wollen?

Ich denke, ein Teil der Lösung besteht darin, dass wir zwischen essentiellen und nicht-essentiellen Dienstleistungen genau unterscheiden. Die Pan-

demie hat uns vor Augen geführt, dass zwischen lebenswichtigen und weniger wichtigen Dienstleistungen zu unterscheiden ist. Eine weltweite Diskussion kam in Gang. Während des Lock-downs fiel die Antwort auf diese Frage in verschiedenen Ländern oft auch unterschiedlich aus: Sanitäter, Friseure und Ärztinnen sind essentiell. Aber zur Massage, ins Fitnessstudio oder ins Kino und Theater zu gehen, gehört am einen Ort dazu, am anderen nicht. Das ist eine wichtige Debatte: Lebensmittel und Lebensmittelgeschäfte sind essentiell, Diskotheken und Karaoke-Bars sind es nicht.

Pandemie und die Definition lebenswichtiger Dienstleistungen

Wir haben diese Unterscheidung vor der Pandemie so nicht vor Augen gehabt. Und dann mussten wir feststellen, dass Menschen, die in diesen lebenswichtigen Dienstleistungen arbeiten, Krankenschwestern und andere Mitarbeiter im Gesundheitssektor zum Beispiel, schlecht bezahlt

werden. Das ist auch ein Lernprozess. Wenn man über die urbanen Geographien der Zukunft nachdenkt, gerade auch über die 15-Minuten-Städte, geht es dann primär um nicht-wesentliche Dienstleistungen? Nein!

Es sollte aber um Orte gehen, an denen Leute angemessen bezahlt werden, wenn sie sich um Menschen in ihrer Gemeinschaft kümmern und füreinander arbeiten. Egal, ob sie jetzt als Ärztinnen arbeiten oder als Lehrer, ob sie in der Logistik, in der Lebensmittelindustrie oder in der Landwirtschaft tätig sind oder ob sie Solaranlagen installieren und damit wichtige Infrastruktur schaffen. Das sind alles Arbeiten, die es uns erlauben, eine nachhaltige, moderne Zivilisation zu errichten. Wie entschädigen wir die Menschen angemessen? Wenn wir heute wieder damit anfangen, über Orte nachzudenken, die so strukturiert sind, dass sie die wesentlichen Dienstleistungen zur Verfügung stellen, dann wird es sich nicht mehr um bloße Satelliten handeln, die keine urbane Seele haben.

Drei Karten aus dem Studio des Autors:
Karte der Klima-Nischen: In den dunkelroten Regionen steigen die durchschnittlichen Tagestemperaturen bis 2070 auf über 30°C, womit diese kaum noch bewohnbar sein werden.
Karte ursprünglicher Migrationsbewegungen: Sie zeigt die Wanderungsverläufe ausgehend von Afrika vor 100.000 Jahren auf alle Kontinente. Vor allem Küsten und Flussufer wurden besiedelt. Wie sehen entsprechende Karten in 100, in 1000 Jahren aus?

Megacities-Karte: Mehr als die Hälfte der heutigen Bevölkerung lebt in solchen Agglomerationen, Tendenz steigend, vor allem in Asien. Alle Karten: FutureMap, Singapur

viele jungen Amerikaner tun das inzwischen von sich aus. Es gibt einen starken Wunsch, nicht mehr nach den alten Hierarchien zu leben. Hierarchien gibt es nicht nur auf mentaler und beruflicher Ebene. Es gibt sie immer auch im geographischen Sinn.

Narrativ der Gleichberechtigung

Übrigens zeigt sich hier eine Stärke des deutschen Modells. Deutschland ist in hohem Maße föderal und dezentral. Viele kleinere Länder haben nur einen lokalen Wirtschaftsmotor. Die USA hat etwa vierzig solcher geographisch für die Wirtschaft wichtigen Standorte. In Deutschland sind es etwa zehn solcher Orte mit Wirtschaftsmotoren, was angesichts seiner geringen Größe sehr gut ist.

Das erklärt im Übrigen die Dringlichkeit, mit der heute in Paris über das Konzept der 15-Minuten-Städte gesprochen wird. Paris ist die Welt. Dann kommt erst mal lange nichts. Es ist okay, wenn heute in Paris über eine Sammlung von 15-Minuten-Städten diskutiert wird. Aber damit ist noch nicht vom Rest des Landes die Rede. Nur weil Frankreichs Hauptstadt das Narrativ der Gleichberechtigung aufgreift, heißt das noch nicht, dass es damit getan ist.

Deutschland hingegen ist vielleicht nicht der Pionier des Konzepts einer 15-Minuten-Stadt. Aber es ist voraus, was die Gleichheit der Lebensbedingungen und der über das ganze Land verstreuten Entwicklungsmöglichkeiten angeht, weil es bereits dezentralisiert ist.

Eine persönliche Frage zum Schluss. In Ihrem Buch beschreiben Sie, wie Sie mit Ihrer Tochter das große Puzzle einer Weltkarte zusammensetzen. Wie werden eigentlich die Weltkarten der nächsten Generation aussehen? Welche Details wird die Karte beinhalten, die Ihre Tochter vielleicht eines Tages mit ihren Kindern zusammenpuzzeln wird?

Ich drehe jetzt mal den Bildschirm und zeige Ihnen eine Karte, die hinter mir an der Wand des Studios hängt. Sie kommt von der NASA und bildet den „Suitability Chain Index“ ab. In den nächsten zwanzig Jahren, wenn die Temperaturen steigen, werden auf der ganzen Welt mehr Orte eine rote Färbung aufweisen. Das heißt, es wird weniger Regen geben. Diese Landstriche werden schlechter bewohnbar sein, weil die Temperatur im Durchschnitt um 3°C höher sein wird als heute. Umgekehrt werden sich die Orte, die auf dieser Karte grün sind, besser für eine Besiedelung eignen.

Weltweite Klima-Nischen

Wie immer bei den Karten, mit denen ich arbeite, hat auch diese keine Grenzen. Ich zeige die Geographie. Menschen wollen immer an Orten leben,

die Wissenschaftler als „Klima-Nische“ bezeichnen. Das sind die Breitengrade, auf denen wir bequem überleben können. Die Klima-Nischen sind in Bewegung geraten, wir werden uns also bewegen müssen. Das ist die grundlegende Botschaft von „Move“. Meine Kinder werden irgendwann vielleicht nicht mehr in Singapur leben, weil es dort zu heiß sein wird.

Wir haben in Singapur zwar technische Lösungen, denn wir haben weltweit die meisten Klimaanlagen. Aber das ist bekanntlich nicht gut für den Planeten. Auch all die anderen Städte, die reich genug sind, um sich Klimaanlagen leisten zu können, wollen nicht die ganze Zeit in einer Blase leben. Viele Menschen werden aufgrund von klimatischen Entwicklungen, von technologischen, wirtschaftlichen und politischen Faktoren umziehen müssen. Es wird eine sich ständig in Bewegung befindliche Verteilung von Menschen geben.

Unsere heutigen Karten, mit denen wir uns die Wirklichkeit erklären, sind kaum je synchronisiert. Die Ressourcen können sich an diesem Ort befinden, die Menschen aber an einem anderen Ort, während die wirtschaftlichen Möglichkeiten und die passenden klimatischen Bedingungen wiederum anderswo zu finden sind. Unsere Lebenswirklichkeiten sind nicht aufeinander abgestimmt. Wir werden in den nächsten zehn, zwanzig, dreißig Jahren die Ausrichtung unserer Daseinsweise auf der Erde korrigieren, oder wir werden sterben. Das ist die Herausforderung. Die Städte spielen in dieser Neuorientierung eine zentrale Rolle. Das tun sie schon wegen ihrer sozialen und physischen Infrastruktur, die sie den Menschen bieten.

Darüber hinaus stellt sich die Frage, ob der jeweilige Kontext der Städte auch den Anforderungen einer weltweiten Geographie, also der klimatischen, demographischen und wirtschaftlichen Gesamtentwicklung, entspricht. Es reicht heute nicht aus, die Städte besser zu machen, wenn sich diese am falschen Ort befinden.

Um noch auf Ihre letzte Frage zu antworten (erlacht): Ich beschäftige mich mit meinen Kindern eigentlich ständig mit Karten, die genau solche Fragen aufwerfen.

Move. Das Zeitalter der Migration
von Parag Khanna
Rowohlt Verlag 2021