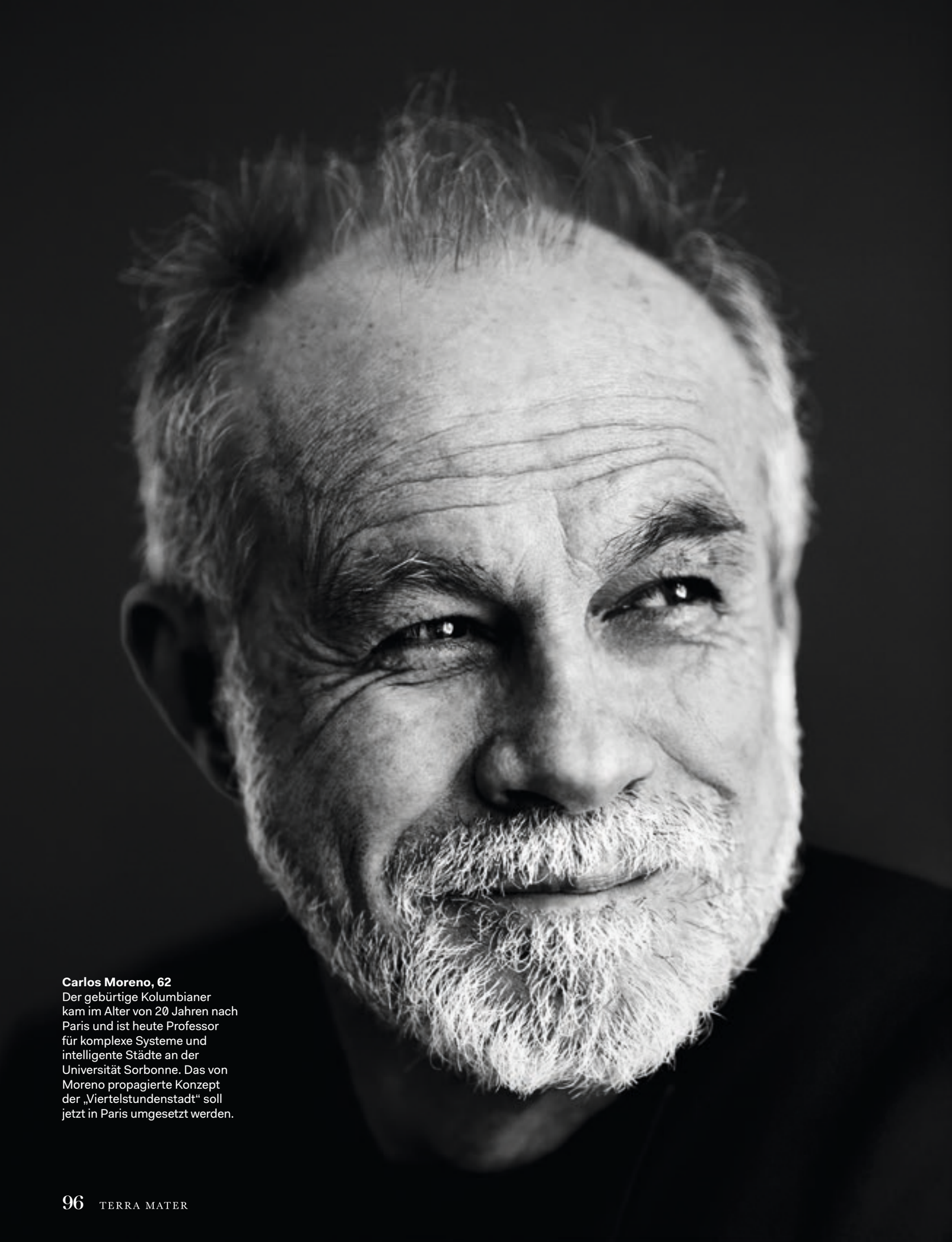

Carlos Moreno, 62
Der gebürtige Kolumbianer kam im Alter von 20 Jahren nach Paris und ist heute Professor für komplexe Systeme und intelligente Städte an der Universität Sorbonne. Das von Moreno propagierte Konzept der „Viertelstundenstadt" soll jetzt in Paris umgesetzt werden.

Im Gespräch
mit dem Pariser Stadtvisionär
Carlos Moreno

„Und ganz am Schluss die Privatautos“

Weltweit wachsen Städte. Carlos Moreno weiß, wie sie diesen Zustrom verdauen können – und wieder zu Zentren menschlichen Zusammenlebens erblühen.

INTERVIEW: **MICHAEL STÜHRENBERG**
FOTOS: **THOMAS BALTES**

ÄUSSERLICH WIRKT DER FRANKO-KOLUMBIANER CARLOS MORENO wie eine Mischung aus Balduin Bienlein, dem zerstreuten Professor aus der Comicserie „Tim und Struppi“, und einem typischen Bewohner von Macondo, dem Dorf in „Hundert Jahre Einsamkeit“ von Gabriel García Márquez. Dabei gilt der 62-jährige Sorbonne-Professor als einer der smartesten Vordenker unserer städtischen Zukunft. In einem atemberaubenden Rhythmus aktualisiert er seine urbanen Konzepte – von der „digitalen und nachhaltigen Stadt“ (2006) über die „Smart City“ (2010), die „Human Smart City“ (2012) und die „Living City“ (2014) bis zur „Ville du Quart d’Heure“, der „Viertelstundenstadt“, im Jahr 2016.

Dabei ist Moreno mehr als nur ein Meister der Theorie. Als Sonderbeauftragter für „intelligente Städte“ beeinflusst er maßgeblich die Politik von Anne Hidalgo, der sozialistischen Oberbürgermeisterin von Paris. Die beiden sind befreundet, privat sprechen sie spanisch miteinander. Zudem verbindet sie ein ähnliches Schicksal: Hidalgo, geboren in Andalusien, kam als Tochter von Franco-Flüchtlingen nach Frankreich. Moreno, in seinen Jugendjahren ein Anhänger der kolumbianischen Guerillabewegung M-19, erhielt mit zwanzig Jahren politisches Asyl an der Seine. Gemeinsam ist Hidalgo und Moreno auch ihr Image: Bewunderer sehen in ihnen die Erschaffer einer besseren Stadtwelt; ihre Gegner halten sie für fanatische Jakobiner im Kampf gegen die Pariser Autofahrer. →

„Alles, was wir Städter im Alltag benötigen, darf nicht weiter als 15 Minuten zu Fuß – oder fünf Minuten mit dem Fahrrad – entfernt sein."

Das Interview mit Carlos Moreno findet in einem Apartment im Quartier Latin auf dem linken Seine-Ufer statt. Aus dem Fenster gleitet der Blick über den Fluss auf die Fassade des Louvre. Die zu dessen Füßen liegende Uferstraße wurde 2016 für den motorisierten Verkehr gesperrt und zählt seither zu den beliebtesten Pariser Promenaden. Dasselbe Schicksal ereilte im vergangenen Jahr die Rue de Rivoli, die (bis dahin) meist verstopfte Pracht- und Einkaufsstraße, die an Hidalgos Rathaus vorbei zur Place de la Concorde führt.

TERRA MATER: Hassen Sie Autofahrer?
CARLOS MORENO: Das ist Unsinn. Ich führe nicht Krieg gegen Autos, sondern kämpfe für einen unausweichlichen Wandel in unserer urbanen Lebensweise. Ich bin für Autos dort, wo sie hingehören. Das heißt, wo sie nützlich sind und niemanden stören. Vorrangig sind für mich prinzipiell die Bedürfnisse der Fußgänger, damit sie ihr Viertel erkunden und vom öffentlichen Raum profitieren können. Danach kommen Fahrräder, öffentliche Verkehrsmittel, Taxis und motorisierte Zweiräder. Und ganz am Schluss die Privatautos. Es ist also eine Frage der Prioritäten.

Bis 2024, hat Bürgermeisterin Hidalgo angekündigt, soll Paris zu einer „hundertprozentigen Fahrradstadt" werden, mit physisch geschützten Sonderspuren auf allen großen Straßen. Wird das nicht für weiteren Unmut der Autolobby sorgen?
Bei manchen gewiss. In ihrer Mehrheit jedoch sind die Pariser mit den Zielen ihrer Bürgermeisterin einverstanden. Sonst wäre Anne Hidalgo ja im Frühjahr 2020 nicht mit deutlichem Vorsprung wiedergewählt worden. Nun hat sie bis 2026 Zeit, um ihre Stadt im Sinne der „Ville du Quart d'Heure" umzuwandeln.

Können Sie Ihr Konzept der Viertelstundenstadt für uns in einer Minute auf den Punkt bringen?
Es bedeutet: Alles, was wir Städter im Alltag benötigen, darf nicht weiter als 15 Minuten zu Fuß – oder fünf Minuten mit dem Fahrrad – von unserer Wohnung entfernt sein. Unser Arbeitsplatz, diverse Lebensmittelläden, Ärzte und Apotheken, Schulen und Betreuungsstätten für Kinder im Alter von drei Monaten bis 16 Jahren sowie Sport- und Fitnessanlagen, Bibliotheken, Kinos und ausgiebig Grünanlagen zum Spazierengehen – das alles soll innerhalb unserer Viertelstunden-Reichweite liegen. War das schnell genug?

Geht es Ihnen bei Ihrem Konzept in erster Linie ums Zeitsparen?
Vielleicht nicht in erster Linie, aber auch. Viel zu lange schon akzeptieren die Bewohner von Städten, der kleinen wie der großen, etwas völlig Inakzeptables: dass sich nämlich ihr Gefühl von Zeit dadurch verfälscht, dass sie so viel davon vergeuden. Um uns an die absurde Organisation unserer Städte anzupassen, müssen wir nämlich enorme Strecken zurücklegen. Wäre es nicht viel logischer, man würde die Städte an unsere Bedürfnisse anpassen?

Dann ist das geflügelte Wort vom „schnellen Leben" in Städten wie New York, London oder Paris völlig absurd?
Das Komische dabei ist ja, dass die modernen Megacitys nach dem Prinzip konzipiert wurden, alles zu rationalisieren und zu beschleunigen. Dabei ist das Gegenteil herausgekommen. In Wahrheit verlieren wir wahnsinnig viel Zeit durch Transport. In den ewigen Verkehrsstaus auf dem Weg zur und von der Arbeit. Oder auch bei unseren Wochenendausflügen in überlaufene Mega-Einkaufszentren am Stadtrand.

Dabei ist doch gerade Paris so stolz auf seine Metro. Auf ein sehr dichtes, gut funktionierendes U-Bahn-Netz, das es ermöglicht, jeden beliebigen Punkt dieser Stadt binnen kurzer Zeit zu erreichen.
Ja, das stimmt. Nur ist Paris längst auch die Stadt mit der höchsten Einwohnerdichte Europas. Und jeden Morgen strömen Millionen von Menschen aus ihren Vororten zu den Arbeitsplätzen im Zentrum. In den Stoßzeiten beträgt der Abstand zwischen Metro-Passagieren einen Zentimeter. Seit wir Covid-19 kennen, wirkt dieses Auf-die-Pelle-Rücken fast schon kriminell.

Und Sie glauben wirklich, dass jedes der neuen Viertelstundenviertel in sich

attraktiv genug sein kann, um den allabendlichen Run auf die klassischen Pariser Ausgehviertel Pigalle, Champs-Élysées, Bastille, Saint-Germain oder Montmartre zu stoppen?
Natürlich werden in Paris auch weiterhin alle tun und lassen, was ihnen beliebt. Und ich möchte gewiss nicht, dass unsere Stadt in eine Ansammlung von Pseudodörfern zerfällt. Ziel ist es vielmehr, die urbane Lebensqualität – ob in Paris, Nantes, Bordeaux, Lyon oder weiteren Städten, die sich heute im Sinne des Viertelstundenkonzepts wandeln – für alle zu erhöhen.

Wie soll man sich das konkret vorstellen?
Zum einen gewinnen die Bewohner der Viertelstundenstadt eine Menge Zeit zurück, die bislang durch Transport verloren ging. Zum anderen entstehen menschliche Nähe und echte Solidarität im Rahmen einer überschaubaren Gemeinschaft. Es ist sehr wichtig, dass die Bewohner eines Viertels einander kennen. Und wenn eine lärmende, stinkende Durchfahrtsstraße durch eine von Bäumen und Gärten gesäumte Passage ersetzt wird, sieht plötzlich vieles ganz anders aus. Nachbarn treffen sich morgens auf dem Weg zur Bäckerei. Eltern lassen ihre Kinder gefahrlos zur Schule rennen. Überall hört man statt Dauerhupen wieder *Bonjour!* und *Ça va?*

Das hört sich wirklich sehr idyllisch an.
Ich halte es für realistisch. Viele Städte, vor allem im Norden Europas, haben einige dieser Ziele doch auch schon weitgehend erreicht. Im Grunde haben wir alle gar keine Wahl mehr. In den 1950er-Jahren lag der Anteil der Stadtbevölkerung weltweit bei 30 Prozent. 2007 lautete das Verhältnis 50:50. Heute leben über 55 Prozent der Menschheit in Städten. Dieser Trend hält an, wahrscheinlich beschleunigt er sich sogar noch. Wenn wir nichts unternehmen, zerfällt die Weltbevölkerung irgendwann nur noch in Stadtbewohner und Slumbewohner. Deshalb müssen wir jetzt schnell handeln.

Sollte man nicht eher versuchen, die Lebensqualität auf dem Land zu erhöhen? Bestimmt würden viele Städter gern ins Grüne ziehen, sofern ihnen dadurch keine Nachteile im Beruf entstehen.
Es würde das Problem nicht lösen. Die gegenwärtige Stadtkultur wirkt wie ein Magnet. Das krasseste Beispiel dafür habe ich in der Mongolei gesehen. Bis vor nur einer Generation war dies ein Land von Nomaden, die mit Pferden und Jurten über endlose Steppen zogen. Und jetzt stand ich in der Betonwüste von Ulan-Bator, der Hauptstadt, und sah zwischen all den Wohnblocks und Hochhäusern nur noch ein paar vergammelte Jurten. Sie wirkten wie eine Metapher für das Unwiederbringliche. Es war Winter. Alle Bewohner verbrannten Kohle, über der Stadt hing eine Glocke aus dichtem Smog. Die Luftverschmutzung war schlimmer als in Peking und Delhi. →

ZUSATZFOTO: PICTUREDESK.COM

PLATZ AUF DER RUE DE RIVOLI

2020 verwandelte die Pariser Stadtverwaltung große Teile der Rue de Rivoli in eine Flanier- und Radmeile. Ausgerechnet diese Prachtstraße! Einst von Napoleon beauftragt und nach dem Ort einer seiner erfolgreichen Schlachten gegen Österreich benannt, war sie lange eine **extrem stark befahrene Autoverkehrsader**. Entsprechend groß war der Widerstand gegen die Öffnung für Fußgänger und Radfahrer. Wie groß war Morenos Einfluss auf diese Entscheidung? Dazu schweigt der Experte bescheiden.

„Darin liegt das oberste Ziel: im Verschwinden von Anonymität und Vereinsamung. Die Bewohner begegnen einander beim Einkaufen, beim Flanieren, bei Plaudereien am Café-Tresen."

Ähnliche Bedingungen finden Sie in den meisten Megalopolen der Dritten Welt.
Gewiss. Nur was mir in Ulan-Bator auf eine derart krasse Weise auffiel, war die Anziehungskraft der neuen Stadtkultur, vor allem natürlich auf junge Menschen. Kommunikation über Social Media, Zugang zu zahllosen Events, das Gefühl, „connected" zu sein – all das ist unwiderstehlich. Sowie das Smartphone Empfang hat, ist das Rennen gelaufen: Gegen die Sesshaftigkeit im Smog hat die jahrhundertealte Nomadenkultur in frischer Luft nicht mehr die geringste Chance. Diese Tendenz wird sich nicht umkehren lassen. Im Gegenteil, im Laufe der nächsten Generation wird der Anteil der urbanisierten Menschheit auf zwei Drittel ansteigen. Also sollten wir uns jetzt beeilen, das Stadtleben lebenswerter zu gestalten.

Dafür reicht es wohl kaum aus, Autos zu verbannen und Avenuen für Fahrräder zu reservieren.
Natürlich nicht. Das Wesentliche liegt eher darin, dass sich bei einem Großteil der Jugend bereits ein Bewusstseinswandel in puncto Nachhaltigkeit und Umweltschutz vollzogen hat. Manchmal kommt es mir so vor, als gäbe es jetzt in jeder Familie eine kleine „Greta", die den übrigen am Tisch Sitzenden mit ihren Thesen auf die Nerven geht, im Grunde aber recht hat: Das kapitalistische Konsummodell ist überholt und für den Planeten nicht mehr verdaubar. Dass dies inzwischen der ganzen Welt bewusst ist, hat das Pariser Klimaschutzabkommen von 2015 gezeigt. Und die Viertelstundenstadt ist die direkte Umsetzung dieses Vertrags auf lokaler Ebene. Allerdings reicht es nicht aus, die Ökonomie mit der Ökologie zu versöhnen. Es fehlt noch ein weiteres wesentliches Element: die Topophilie.

Dieser Begriff dürfte den meisten unserer Leser nicht geläufig sein.
Er stammt aus dem Altgriechischen und bedeutet „Liebe zum Ort". Gemeint ist meistens der Ort, an dem man lebt. In der Literatur Lateinamerikas – bei Vertretern des „magischen Realismus" wie Gabriel García Márquez, Jorge Amado und Mario Vargas Llosa – spielt Topophilie eine wesentliche Rolle. Meistens spielt die Geschichte in einem armen Stadtviertel, dessen Bewohnern es jedoch gelingt, durch ihr intensives Miteinander eine besondere Lebensqualität zu erzeugen. Und ein Gefühl von Heimat. Darin, glaube ich, liegt das oberste Ziel der Viertelstundenstadt: im Verschwinden von Anonymität und Vereinsamung. Die Bewohner begegnen einander täglich beim Einkaufen, beim Flanieren, bei Plaudereien am Café-Tresen. Ein weiterer Förderer von Topophilie sind die „Bürgerhaushalte". Vom Rathaus mit jeweils bis zu zwei Millionen Euro finanziert, ermöglichen sie es, das Viertel durch gemeinsam geplante Projekte noch attraktiver zu machen.

Muss man also damit rechnen, dass es in Paris bald noch mehr Baustellen geben wird als in der ersten Amtszeit von Anne Hidalgo?
Nein. Wir streben eher an, Gebäude, die chronisch unterbenutzt sind, gleichzeitig für andere Zwecke zu verwenden. Warum sollte ein Kinosaal nicht auch für Lesungen und Konferenzen dienen können? Und wäre es möglich, in den Schulen nach Unterrichtsschluss *FabLabs* einzurichten? Wo man lernen kann, etwas herzustellen oder zu reparieren, anstatt immer nur wegzuwerfen und neu zu kaufen?

Wie es scheint, wird Ihr Konzept auch durch Corona unterstützt.
Na, so würde ich es nicht gerade ausdrücken. Tatsache ist, dass wir die Wahlkampagne 2020 sehr auf das Thema Viertelstundenstadt ausgerichtet haben. Das hat enorm viel Aufmerksamkeit in den Medien erregt. Und kaum stand Anne Hidalgo als Siegerin fest, da kam mit Covid-19 der erste Lockdown, und wir fanden uns in einer 30-Sekunden-Stadt wieder: vom Bett ins Bad, dann in die Küche, weiter ins Wohnzimmer, zurück ins Schlafzimmer. Zwei Monate lang! Wenn wir uns doch einmal nach draußen wagten, durften wir uns nicht weiter als einen Kilometer von unserer Wohnung entfernen. Das hat zwangsläufig dazu geführt, dass wir eine intensivere Beziehung zu unserer nächsten Umgebung bekommen haben.

Carlos Morenos Memorabilien
Der umtriebige Professor trifft mit seinen Thesen auf viele offene Ohren. Diese Fotos hat er hinter seinem kleinen, unter Studien, Konzept-Papieren und Büchern halb vergrabenen Schreibtisch platziert.

Man lernt also Menschen kennen, die man früher kaum wahrgenommen hat?
Genau. Etwa das Nachbarsmädchen, das gern Basketball spielt. Oder den alten Mann, der nachmittags oft im Hinterhof bastelt. Und wer hätte gedacht, dass die Frau aus dem dritten Stock fließend Chinesisch spricht? Hätte mein Sohn das früher gewusst, hätte er sich nicht für einen Mandarinkurs am anderen Ende der Stadt eingeschrieben, 50 Metro-Minuten von unserer Wohnung entfernt! Und so weiter, es gibt da eine Fülle von Beispielen. Fazit: Wir haben gelernt, dass in unserer Nähe viel Interessantes geschieht, von dem wir vorher keine Ahnung hatten. Und das ist ja die gedankliche Grundlage für die Viertelstundenstadt.

Ihr Konzept fordert auch *mixité*, mehr Mischung von Menschen verschiedener Hautfarbe, Generation, Herkunft, Religion und ökonomischem Status. Wie soll das gehen in einer Stadt, wo die Durchschnittsmiete für eine 60-Quadratmeter-Wohnung bei über 2.000 Euro liegt?
Gute Frage. Auf der Suche nach der besten Antwort lassen wir uns von Wien inspirieren. Dort hat man, um mehr finanzierbaren Wohnraum zu ermöglichen und Grundstücksspekulation einzudämmen, die Kategorie „Geförderter Wohnbau“ eingeführt. Ohne hier auf technische Details eingehen zu wollen, bin ich mir sicher, dass dieser Ansatz auch bei uns funktionieren wird. Zumal Wien und Paris ja etwas Wichtiges gemeinsam haben: Der mit Abstand größte Grundbesitzer ist die Stadt selbst.

Dass Paris sich nach Wien orientiert, ehrt uns natürlich sehr!
Für mich hat das auch durchaus rhetorische Vorteile. Wenn ich bei Vorlesungen oder in Interviews so etwas sage wie: „Paris muss sicherstellen, dass auf seinem Boden leistbare Wohnungen entstehen“, dann höre ich gelegentlich als Antwort: „Sie meinen, wie in der Volksrepublik China?“ Und ich pariere: „Nein, eher wie in Wien!“ Sie sehen, wir haben Österreich und seiner Hauptstadt viel zu verdanken.