



2010/13 Inland

<https://jungle.world/artikel/2010/13/absolute-giganten>

Über neoliberale Stadtentwicklungspolitik

Absolute Giganten

Von **Andreas Blechschmidt**

Die achtziger Jahre brachten nicht nur den Yuppie hervor, sondern auch Stadtteile, die seinem wenig sozialen Lebensstil entsprachen. Heute wird Stadtplanung generell nach Maßgabe von Standortfaktoren betrieben. Gigantische Prestigeprojekte wie die Elbphilharmonie in Hamburg oder »Stuttgart 21« liegen im Trend.

Die Städte und Kommunen in Deutschland stehen kurz vor einem finanziellen Desaster. Das belegen die Zahlen, die das Statistische Bundesamt in der vergangenen Woche veröffentlicht hat. Insgesamt wird das laufende Defizit in den kommunalen Haushalten vom Bundesamt auf über sieben Milliarden Euro geschätzt. Die aktuellen Zahlen zur Finanzlage der Städte und Gemeinden offenbaren allerdings auch eine absurde Situation: Einerseits fehlen die finanziellen Mittel, um dringende kommunale Aufgaben zu erfüllen, andererseits investieren die Kommunen in aberwitzig teure Großprojekte. Und deren Investitionsvolumina erreichen Schwindel erregende Höhen. In Hamburg fehlt Geld, um die nach dem Winter arg lädierten Straßen wieder instandzusetzen. Gleichzeitig wird für das Prestigeprojekt Elbphilharmonie eine weitere Summe in Höhe von 44 Millionen in Aussicht gestellt. Die Gesamtkosten für dieses Projekt haben sich in den vergangenen vier Jahren von 114 auf 323 Millionen Euro ohnehin schon mehr als verdoppelt.

Die Stadt Stuttgart leistet sich eines der gegenwärtig größten städtebaulichen Investitionsprojekte. Mit dem kompletten Neubau eines Innenstadtbahnhofs wurde im Februar begonnen. Zwischen vier Milliarden Euro (Projektbefürworter) und acht Milliarden Euro (Projektgegner) liegen die geschätzten Kosten für die Umwandlung des Stuttgarter Kopfbahnhofs in einen unterirdisch gelegenen Durchgangsbahnhof. Offiziell dient das Projekt der Modernisierung und Neuordnung der Bahnanbindung Stuttgarts. Tatsächlich schafft das Projekt »Stuttgart 21« aber vor allem durch den Rückbau der oberirdischen Gleisanlagen eine Freifläche von 100 Hektar, und zwar in der begehrten Innenstadtlage. Die Stadt schafft damit ein investitionsträchtiges Grundstück, das sicherlich nicht für den sozialen Wohnungsbau und die Flächenbegrünung vorgesehen ist. Unter ähnlichen Vorzeichen dürfte auch in Berlin die Entscheidung zur Schließung des Flughafens

Tempelhof gestanden haben, wo nun ebenfalls ein großes Areal der wirtschaftlichen Verwertung zugeführt werden wird.

Die Stadtentwicklungspolitik in Städten wie Stuttgart, Hamburg oder Berlin hat sich schon lange von Konzepten verabschiedet, bei denen der Ausgleich verschiedener Interessen und Bedürfnisse der Bevölkerung ernsthaft in Betracht gezogen wird. Der soziale Wohnungsbau wird zum Beispiel kaum noch gefördert. Stattdessen wird seit den achtziger Jahren das Modell der neoliberalen Stadtentwicklungspolitik favorisiert. Die Stadt wird dabei als Unternehmen begriffen: Nur was sich ökonomisch rechnet, hat Relevanz.

Begleitet wurde dieser Paradigmenwechsel von einer Umverteilung der gesellschaftlichen Vermögenswerte. Städtische Einrichtungen wurden privatisiert, öffentliche Ausgaben gestrichen und die Steuern auf die Gewinne der Unternehmen gesenkt. Profitiert haben davon vor allem Besserverdienende und Großinvestoren.

Die Schrittmacher für diese Entwicklung, die unter dem neoliberalen Paradigma des urbanen Standortwettbewerbs betrieben wird, sind nicht nur Metropolen wie Stuttgart, Hamburg, Berlin oder München. Auch auf der regionalen Ebene setzt sich die Standortpropaganda in der Stadtplanung zunehmend durch, dort übernehmen Städte wie Kiel, Leipzig oder Braunschweig die Leitbildfunktion. Die Neuausrichtung der Stadtentwicklung kann man aber auch mit dem Abbau von Arbeitsplätzen in der industriellen Fertigung in Verbindung bringen, denn dadurch haben sich nicht nur die ökonomischen Bedingungen in der Gesellschaft entscheidend verändert, sondern auch die Lebensbedingungen und die ihnen entsprechenden Wohnverhältnisse.

Begleitet wird dieser Strukturwandel von einem Stadtmarketing, das sich vor allem durch Ideenlosigkeit auszeichnet. Diejenigen, die für die Stadtplanung verantwortlich sind, setzen vor allem auf austauschbare Leitmotive. Nicht nur in Hamburg, sondern auch in Städten wie Duisburg und Osnabrück wird der Trend zum Hafen und Wasser ausgerufen, und die Zusammenlegung der Sphären von Wohnen und Arbeiten wird in sämtlichen Städten einmütig als gelungenes Konzept bejubelt. Nicht nur beim Marketing der Städte werden durchaus gegensätzliche Entwicklungen mit einem ähnlichem Instrumentarium bewältigt. Eine Stadt wie Leipzig gehört zu den sogenannten Shrinking Cities, auf die Abwanderung von Bewohnern folgt hier der Abriss der leerstehenden Wohnräume. Hamburg hingegen setzt auf Wachstum und steigende Bewohnerzahlen. Gemeinsam ist jedoch beiden Städten eine strategische Entwicklung, die vor allem auf das Handeln privater Investoren setzt. Denn Stadtentwicklungspolitik ist Standortpolitik im globalen Wettbewerb, und dabei wird vor allem die Anwerbung von Investoren und zukunftsorientierten Branchen verfolgt.

In Städten wie beispielsweise Hamburg bedeutet das, dass durch massive Streichungen im sozialen Bereich die nötigen Mittel überhaupt erst »erwirtschaftet« werden müssen, um ehrgeizige Senatsprojekte wie die Hafencity als Teil der »wachsenden Stadt« finanzieren zu können. Kommunale Gebühren werden erhöht, die Zuschüsse für Sozial- und Kulturprojekte gestrichen und Bibliotheken und Freizeiteinrichtungen geschlossen. Diese Maßnahmen gehören zum Standardprogramm, wenn es um das »Prestige« der Stadt geht.

Faktisch bezahlen die Haushalte mit geringen oder gar keinem Einkommen die Anwerbung von im Hochlohnsektor beschäftigten Arbeitnehmern. Mit dem Effekt, dass jene sie schließlich aus ihrer bisher noch bezahlbaren Altbau-Mietwohnung in den aufgewerteten Quartieren vertreiben. Die Stadtentwicklungspolitik versteht sich nicht als Instrument, die

sozialen und ökonomischen Lebensbedingungen der lokalen Milieus zu fördern. Die Tätigkeit der von den Kommunen eingesetzten Sanierungsträger zeigt dies deutlich. Die Aufwertung der Wohngebiete ist zumeist weniger für die Menschen gedacht, die derzeit in den Stadtteilen leben, als für diejenigen, die in Zukunft dort leben sollen. Die Standortpolitik verfolgt das Ziel, hochqualifizierte und gut bezahlte Arbeitnehmer anzuwerben. Im Ergebnis führen diese stadtentwicklungspolitischen Programme zu einem mittelfristigen Austausch der Bevölkerung.

Das Beispiel Berlin demonstriert eindrucksvoll, wie das funktioniert. Im Bezirk Prenzlauer Berg wurde seit Aufnahme der Sanierung zu Beginn der neunziger Jahre eine Milliarde Euro in die Sanierung des Wohnungsbestandes investiert. Obwohl das Programm unter dem Aspekt der »behutsamen« und sozialverträglichen Stadterneuerung aufgelegt wurde, sind am Ende der Sanierung nur 20 Prozent der ursprünglich dort lebenden Menschen auch wirklich dort geblieben. Nicht ohne Grund werden solche Entwicklungen von einer Entdemokratisierung der politischen Entscheidungsprozesse begleitet. Durch die Verlagerung der Planungskompetenzen und die Übertragung der Projektsteuerung an stadteigene Gesellschaften werden viele der Projekte der parlamentarischen Kontrolle entzogen. Regelmäßig wird dem politischen Protest mit dem Verweis auf privatwirtschaftliche »Sachzwänge« begegnet.

Der öffentliche Raum wird mehr und mehr privatisiert. Durch den forcierten Ausbau der Überwachung des öffentlichen Raumes und die Ausweitung der Tätigkeit von privaten Sicherheitsdiensten wird die nötige Friedhofsruhe für Konsumzonen und teure Wohnumfelder geschaffen. Ein probates Mittel ist hierbei die Privatisierung von lukrativen Innenstadtbereichen als »Business Improvement District« (BID), in denen dann der Zugang zum ehemals öffentlichen Raum nach den Interessen der so organisierten Gewerbetreibenden geregelt wird. Immerhin bleibt der Ausverkauf des städtischen Raumes nicht überall unwiderrprochen. In Hamburg hat es das seit fast einem Jahr tätige Netzwerk »Recht auf Stadt« geschafft, dass selbst die Springerpresse mittlerweile die investorenfixierte Politik des schwarz-grünen Senats kritisch infragestellt. Auch außerhalb der Stadt stößt der Zusammenschluss der Hamburger Initiativen auf Resonanz. Sogar im beschaulichen Stuttgart regt sich Protest gegen das Projekt »Stuttgart 21«. Regelmäßig finden die sogenannten Montagsdemonstrationen gegen den Bau eines unterirdischen Bahnhofs statt, und die Zahl der Teilnehmer steigt.

Im Ruhrgebiet hat ein Zusammenschluss von soziokulturellen Initiativen in Anlehnung an das Hamburger Künstlermanifest »Not in our name!« drastisch erklärt: »Wir machen den Scheiß nicht mehr mit!« Die Erklärung lehnt eine Fortsetzung der an Eventprojekten orientierten Politik ab. Kritisiert wird auch, dass diese immer mit einer Deregulierung des sozialen Sektors durch Sparhaushalte einhergeht. Nahezu unberührt von solcher Kritik sind derzeit allerdings noch die politisch Verantwortlichen der Stadt Duisburg, deren finanzielle Situation stellvertretend für die Lage sämtlicher Städte im Ruhrgebiet steht. Nach dem Verlust der Montanindustrie steckt die Stadt wie fast alle Kommunen der Region in einer strukturellen Krise. Duisburg steht mehr oder weniger vor dem Bankrott. Jetzt soll die Love Parade an die Ruhr geholt werden, um den Standort Duisburg »aufzuwerten«. Doch die Stadt hat nicht einmal die geschätzten 870 000 Euro für die Finanzierung der nötigen Infrastruktur übrig. Man hofft nun, mithilfe privater Sponsoren das Geld aufbringen zu können.