



Der Fahrradverkehr wird in Paris immer wichtiger.

Kann die „15-Minuten-Stadt“ Paris ein Vorbild für Berlin sein?

Teure Mieten, Leerstand und Airbnb: Immer mehr Großstädter sind gezwungen, wegzuziehen. Carlos Moreno, Stadtplaner von Paris, erklärt, wie er das Problem in Frankreichs Hauptstadt löst.

Von Stefanie Eisenreich

Viele Metropolen stehen heute vor großen Herausforderungen – von steigenden Mietpreisen über soziale Ungleichheit bis hin zu Luftverschmutzung und Verkehrsproblemen. Im Interview erklärt der renommierte Stadtplaner Carlos Moreno, welche Wege aus der Wohnungskrise führen, wieso Paris Vorbild und Herausforderung zugleich ist und warum autofreie Städte die Zukunft sind.

Paris hat einen neuen Bürgermeister: Emmanuel Grégoire, ein Sozialist wie seine Vorgängerin Anne Hidalgo, hat sich bei den Kommunalwahlen gegen die Konservativen durchgesetzt. Sind Sie erleichtert?

Carlos Moreno: Ja, absolut. Die Pariserinnen und Pariser haben sich klar entschieden. Der Vorsprung von zehn Prozentpunkten zeigt: Die Bilanz von Anne Hidalgo wurde massiv gewürdigt. Schließlich war sie es, die Paris grüner und autofreier gemacht hat. Grégoire hat angekündigt, dass er „Bürgermeister der kurzen Wege“ sein und damit ihre Politik im Sinne des Konzepts der „15-Minuten-Stadt“ fortsetzen will.

Was bedeutet das genau?

Es geht um räumliche Nähe: Alles, was zum Leben gebraucht wird, soll schnell erreichbar sein. Dabei

Zur Person



Carlos Moreno ist ein renommierter Stadtplaner und französisch-kolumbianischer Professor in Paris. Vor allem bekannt ist er als Pionier des Konzepts der „15-Minuten-Stadt“ und der „30-Minuten-Region“, das einen nachhaltigen und auf die Menschen ausgerichteten urbanen Lebensstil fördert.

sollte man sich aber nicht auf die Zahl der Minuten versteifen. Ob es zehn Minuten wie in Utrecht, 20 wie in Schottland oder 30 Minuten wie in den weitläufigen Gebieten Spaniens sind, ist zweitrangig. Das Ziel ist eine Stadt mit mehreren Zentren, hoher Dienstleistungsdichte, sozialer Durchmischung und lokalen Geschäften. Entscheidend sind die Lebensqualität und der soziale Zusammenhalt.

Das klingt gut. Die Realität sieht jedoch oft anders aus. Gerade in großen Städten wie München, Berlin oder Paris sind die Mietpreise in den vergangenen Jahren explodiert. Viele Menschen müssen an den Stadtrand ziehen und täglich lange Pendelzeiten in Kauf nehmen.

Absolut. Das hängt auch damit zusammen, dass unsere Lebensweise aus dem Gleichgewicht geraten ist. Seit dem Zweiten Weltkrieg hat der funktionalistische Urbanismus auf „Zonierung“ gesetzt: Man trennte moderne Geschäftsviertel von den Wohnvierteln, die ärmeren Schichten leben immer weiter draußen.

Innerhalb der Stadtgrenzen von Paris wohnen nur 2,2 Millionen Menschen. Die gesamte Region Île-de-France aber hat zwölf Millionen Einwohnerinnen und Einwohner, von denen ein großer Teil zur Arbeit pendelt.

Und das soll sich ändern?

Wir arbeiten an einem regionalen Entwicklungsplan für eine „20-Minuten-Region“. Außerdem braucht es überall Sozialwohnungen, auch in wohlhabenden Gegenden wie dem Pariser Westen. Das ist eine Frage des politischen Willens. Und es braucht Zeit.

Welche Rolle spielen Airbnb-Wohnungen und Immobilienspekulationen?

Airbnb höhlt touristische Zentren aus. Ursprünglich ging es um freie Zimmer, heute kaufen Immobilienfonds ganze Gebäude für Touristen, und dies auf Kosten von Familien und Studierenden. In Spanien, aber auch in Deutschland wird die Kurzzeitvermietung über Plattformen wie Airbnb bereits stark reguliert, zum Beispiel über die Neunzig-Tage-Regel. Das Problem ist, dass viele sie umgehen.

In Paris stehen außerdem Millionen Quadratmeter Büroflächen leer, auch verstärkt durch die Covid-Pandemie. Wir müssen diese umnutzen, wie im Viertel Clichy-Batignolles im Nordwesten der Stadt, wo aus alten Bahnanlagen ein gemischtes Viertel mit 50 Prozent Sozialwohnungen entstanden ist.

Ein wichtiger Aspekt der „15-Minuten-Stadt“ ist die Reduzie-

rung des Autoverkehrs. In Paris war das lange politisch sehr umstritten.

Die Dominanz des Autos ist kein Naturgesetz. In Paris besitzen heute nur noch etwa ein Drittel der Haushalte ein Auto. Der Widerstand kommt von einer Ideologie, die das Auto mit „Freiheit“ gleichsetzt. Doch diese Freiheit kostet die Gesellschaft viel Geld, gerade in Bezug auf Umwelt- und Gesundheitsschäden. Die Allgemeinheit zahlt das, nicht die Autofahrer allein.

Wir müssen den öffentlichen Raum zurückgewinnen und uns die Frage stellen: In welcher Art Stadt wollen wir leben? Schauen Sie sich Amsterdam an: In den 70er Jahren war es eine Autostadt, bis Bürgerproteste eine politische Wende herbeiführten. Heute ist es eine Fahrradstadt. Das ist eine Entwicklung, die man auch in Paris beobachten kann.

Paris ist für Menschen mit Behinderungen oder Eltern mit Kinderwagen oft schwer zugänglich. Warum schafft es die Stadt nicht, barrierefrei zu werden?

Das ist ein berechtigter Kritikpunkt. Ich habe selbst nach einem kleinen Unfall die Erfahrung gemacht, wie schwierig es ist, sich mit Krücken in der Stadt zu bewegen. Die U-Bahn in Paris wird jedoch nicht vom Rathaus selbst, sondern von der Region Île-de-France Mobilités verwaltet.

Viele Stationen sind außerdem über 100 Jahre alt, was den nachträglichen Einbau von Aufzügen technisch extrem schwierig macht. Es gibt keine Wunderlösung, aber bei neuen Linien sieht man, dass Barrierefreiheit heute Standard ist. Eine engere Zusammenarbeit zwischen der Stadt Paris und der Region ist hierfür entscheidend.

Gerade viele Familien verlassen Paris. Wie lässt sich das Leben konkret für Kinder in der Stadt verbessern?

Die Schule ist zum „Herzstück des Viertels“ geworden. Früher belasteten Autos und Abgase die Schulumgebung. Heute sind Schulhöfe samstags für alle geöffnet, damit Kinder dort sicher spielen können. Außerdem wurden mehr als 300 Straßen vor Schulen für Autos gesperrt. Dort finden sich nun Spielgeräte, Bänke und Grünflächen, was die Sicherheit und Gesundheit der Kinder massiv verbessert.

Trotz allem gibt es Kritiker, die das neue Stadt-Konzept als „System der Bevormundung“ oder „Marketing-Slogan“ bezeichnen. Was antworten Sie darauf?

Das ist kein Slogan, sondern gelebte Realität, die man in Paris sehr gut sehen kann. Davon zeugen 1200 Kilometer Radwege, autofreie Seine-Ufer, 300 Schulstraßen und 200 Gartenstraßen, die begrünt wurden und nicht mehr primär dem Auto dienen.

Die Stadt kauft Ladenflächen, um lokale Händler oder Handwerkerinnen zu unterstützen. Es geht nicht um Bevormundung, sondern um mehr Freiheit und Sicherheit durch kurze Wege. Heute werden über zehn Prozent der Wege in Paris mit dem Rad zurückgelegt, 30 Prozent mit dem ÖPNV und nur 4,3 Prozent mit dem Auto. Das ist ein enormer Erfolg.