

**Öffentliche Anhörung des Ausschusses
für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (AwZ)
zum Thema „Urbanisierung“ am Mittwoch, dem 12. November 2014**

Städte und Urbanisierung sind für globale Entwicklung essentiell. Die enorm wichtige Rolle von Städten und Urbanisierung sollte sich in der deutschen Entwicklungszusammenarbeit niederschlagen.

Sowohl die Potenziale als auch die Herausforderungen globaler Entwicklung konzentrieren sich im Zuge der Urbanisierung zunehmend in Städten. Aus Sicht globaler Entwicklung sollten dabei insbesondere drei Themen im Fokus stehen: die Minderung von Armut, die Transformation zur Nachhaltigkeit und das Wohlbefinden, das zunehmend nicht durch den Nationalstaat „delegiert“ sein, sondern direkt durch das Leben in Städten entschieden wird.

Diese drei Themenkomplexe stellen uns in verschiedenen Städtetypen vor unterschiedliche Herausforderungen und die sich dadurch stellenden Fragen sollten deshalb in Bezug auf die Bandbreite unterschiedlicher Städtetypen beantwortet werden, beispielsweise mit Blick auf schnell wachsende und wild wuchernde Städte, schrumpfende Städte, Megacities sowie kleine und mittlere Städte oder sogenannte „failing cities“.

Die aktuellen Urbanisierungsraten sind enorm hoch. In den nächsten zwei Dekaden wird die Anzahl der Menschen in urbanen Gegenden pro Woche um rund 1,4 Millionen Menschen anwachsen, also in etwa um die Bevölkerungszahl von Stockholm. Schon 2050 wird zwei Drittel aller Menschen in Städten leben. 90% dieses Wachstums wird in Schwellen- und Entwicklungsländern stattfinden.

Angesichts der Wachstumsprognosen für die Weltbevölkerung und des urbanen Raums ist eine zentrale Problemstellung, nicht zuletzt für die Entwicklungszusammenarbeit, wie dieser Personenzuwachs einigermaßen human bewältigt werden kann. Bereits heute leben eine Milliarde Menschen in informellen Siedlungen. Es wird erwartet, dass bereits im Laufe der kommenden Generation jede dritte Person weltweit informell leben wird. Diese Zahlen offenbaren den zunehmenden Mangel an Wohnungsbau sowie städtischer Dienstleistungen und Infrastrukturen.

Gleichzeitig sind Städte die Motoren nationalen und globalen Wachstums. Sie generieren ca. 80% des globalen Bruttosozialprodukts. Die rund 150 größten Metropolregionen produzieren mehr als 40% des globalen ökonomischen Outputs.

In den Städten wird entschieden, ob eine globale Transformation zur Nachhaltigkeit und der Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen der Menschheit gelingen. Aktuell sind Städte laut International Energy Agency bereits für rund 70% des globalen Energieverbrauchs und 70% der globalen energiebezogenen Treibhausgasemissionen verantwortlich. Städte sind dabei entscheidende Mitverursacher und gleichzeitig Betroffene globalen Wandels. Städte sind als Akteure auch potenzielle Problemlöser, die über ein besonderes Gestaltungs- und Innovationspotenzial verfügen.

Die enorme Bedeutung von Städten für globale Entwicklung erfordert eine integrierte Perspektive. Einen Anknüpfungspunkt für eine solche Perspektive bieten beispielsweise die Überlegungen zu einer „New Urban Agenda“ oder UN-Habitat City Prosperity Index (CPI) und dessen konzeptionelle Rahmung, das sogenannte „Wheel of Prosperity“, das die fünf Dimensionen Produktivität,

Infrastruktur, Lebensqualität, Gerechtigkeit und soziale Inklusion sowie ökologische Nachhaltigkeit umfasst.

Im Zentrum des Leitbildes eines umfassenden Urbanisierungskonzepts sollte, so betont auch der Wissenschaftliche Beirat für Globalen Umweltwandel (WBGU), ein „people-oriented approach“ stehen, Nachhaltigkeit im umfassenden Sinne, inklusive der Berücksichtigung planetarer Leitplanken, sowie ein erweitertes Wohlfahrtsverständnis, das auch das subjektive Wohlbefinden der Stadtbewohner berücksichtigt.

Im Kontext der Urbanisierung gibt es eine Reihe essentieller Handlungsfelder, die besonders umfassende Chancen und Risiken für globale Entwicklung mit sich bringen: die räumliche Gestaltung von Städten, insbesondere deren Kompaktheit; Infrastrukturen, vor allem mit Blick auf Energie, Mobilität und Gebäude; Wohlfahrt in Städten; Governance, insbesondere auch mit Blick auf transformative Governance und Städte als Akteure in der Global Governance.

Im Kontext der Wohlfahrt in Städten sollten insbesondere die Elemente stehen, die wichtig für das subjektive Wohlbefinden der Menschen vor Ort sind, gleichzeitig jedoch nicht die großen Treiber von Ressourcenverbrauch und Emissionen sind, beispielsweise soziale Gerechtigkeit, Bildung, zivilgesellschaftliches Engagement und Partizipation.

Mit Blick auf Governance sollte das Augenmerk vor allem auf transformativen Governance-Strategien liegen, die die Transformation zu mehr Nachhaltigkeit unterstützen und dazu beitragen, das Leitbild einer „people-oriented“ Urbanisierung und neuer Wohlfahrtskonzepte zu verankern. Eine wichtige Frage im Kontext urbaner Governance ist, wie viel fiskalische Autonomie und welche regulatorischen Kompetenzen Städte in einem komplexen Mehrebenen-Governance-System haben sollten.

Aus der Perspektive globaler Nachhaltigkeit spielen die Kompaktheit von Städten und deren Infrastrukturen, vor allem mit Blick auf Energie und Mobilität, eine besonders entscheidende Rolle. Der „New Climate Economy Report“ illustriert das am Beispiel einer Gegenüberstellung von Atlanta und Barcelona. Beide Städte haben gut 5 Millionen Einwohner und sind ähnlich wohlhabend, aber während sich Atlanta über mehr als 4200km² ausdehnt und CO₂-Emissionen für Transport von mehr als 7,5t pro Kopf aufweist, ist Barcelona mit 162km² Fläche sehr viel kompakter und weist CO₂-Emissionen für Transport von nur 0,7t pro Kopf auf.

Die gegenwärtigen Urbanisierungstrends implizieren eine entscheidende Weichenstellung für die Zukunft. Die Gebäude und Infrastrukturen, die wir jetzt aufbauen, könnten ein Jahrhundert oder länger überdauern und implizieren starke Pfadabhängigkeiten und „lock-ins“ für Fragen globaler Nachhaltigkeit. Sie generieren Emissionstrajektorien für die kommenden Dekaden und potentiell darüber hinaus – und das zu einem Zeitpunkt, an dem wir vor der Herausforderung stehen, unsere Treibhausgasemissionen rasch senken und unsere Wirtschaftssysteme dekarbonisieren zu müssen.

Ein großes Problem ist, dass das aktuelle Wachstum der Städte unstrukturiert vor sich geht und auf motorisierten Privattransport ausgerichtet ist. Städte in China beispielsweise sind in den letzten Jahren im Durchschnitt weniger kompakt geworden. Ihre Bevölkerungsdichte ist in der zurückliegenden Dekade um rund 10% gesunken. Weniger kompakte und sich über große Flächen ausbreitende „business as usual“-Urbanisierungsprozesse („urban sprawl“), so betont der „New Climate Economy Report“, führen zu zahlreichen Problemen, wie beispielsweise ein größerer Finanzierungsbedarf, Stauprobleme, Luftverschmutzung, Pfadabhängigkeiten für einen hohen Energieverbrauch, wachsende soziale Ausgrenzung und andere ökonomische und soziale Kosten.

Studien zeigen, dass Städte in der kurzen Frist ihre Ressourcenproduktivität durch Investitionen, beispielsweise in Energieeffizienz von Gebäuden oder Abfallsysteme, so steigern können, so dass sich die getätigten Investitionen schon nach wenigen Jahren rechnen. Längerfristig brauchen wir jedoch ein umfassendes Konzept der Stadtentwicklung.

Urbanisierungskonzepte, die den Fokus auf kompaktere und besser vernetzte Städte mit nachhaltigen Mobilitätssystemen legen, können uns helfen, so betont auch der „New Climate Economy Report“, den vor uns liegenden Herausforderungen zu begegnen. In dieser Hinsicht gibt es zahlreiche positive Beispiele. Globale Megastädte und „mature“ Städte wie London, Tokyo und Hamburg haben sich in den letzten Jahren verdichtet, nicht zuletzt durch Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr. Curitiba und Bogota gehören zu den rund 160 Vorreiterstädten, die erfolgreiche Aushängeschilder für die Vorteile von Schnellbussystemen („Bus Rapid Transport“) geworden sind.

Im Kontext von Städten und Urbanisierung gibt es beträchtliche Datendefizite. Diese Datenlücken sollten geschlossen werden, um nicht nur eine genaue Analyse der aktuellen Lage in Städten möglich zu machen, sondern auch eine angemessene Basis für die Entwicklung adäquater Politikmaßnahmen zu generieren.

Wie kann es gelingen, für schnell wachsende Städte vor dem Hintergrund des Klimawandels in Entwicklungsländern eine nachhaltige Energie-Infrastruktur aufzubauen? Wie sieht die Energie-Infrastruktur in den schnell wachsenden Städten in Entwicklungsländern aus? Welche positiven Beispiele gibt es im Bereich Erneuerbare Energie?

Energiesysteme unterscheiden sich nicht grundsätzlich von anderen Energiesystemen. Urbane Systeme sind jedoch stärker geprägt von (i) einer hohen Bevölkerungs- und Aktivitätsdichte und damit einem höheren Energieverbrauch; (ii) einem hohen Grad an Austauschprozessen und Informations-, Menschen- und Ressourcenströmen, inklusive Energie; und (iii) einer hohen Konzentration von ökonomischem Kapital sowie Humankapital, das für Innovationen und transformativen Wandel mobilisiert werden kann.

Laut des „Global Energy Assessments“ (GEA) haben mehrere hundert Millionen Stadtbewohner keinen Zugang zu Elektrizität und können sich sauberere und sicherere Brennstoffe wie Gas oder Flüssiggas nicht leisten. Die meisten leben in Niedrigeinkommensländern in Asien oder sub-Sahara Afrika. In vielen dieser Länder hat mehr als die Hälfte der Stadtbewohner keinen Zugang zu Elektrizität, obwohl durch die höhere Bevölkerungsdichte die Kosten für die Bereitstellung von Elektrizität und Gas oder die Verteilung von Flüssiggas pro Kopf geringer sind als außerhalb von Städten. In vielen dieser Länder ist darüber hinaus mehr als die Hälfte der Stadtbevölkerung abhängig von Kochbrennstoffen wie Holzkohle, Stroh, Dung oder Müll, die zu großen Gesundheitsproblemen und schlechter Luftqualität führen und deren Beschaffung sehr zeitintensiv ist.

Für große Teile der Stadtbevölkerung ohne Zugang zu Brennstoffen und Elektrizität liegt der Grund nicht darin, dass sie es sich nicht leisten können, sondern dass es politische oder institutionelle Hürden für den Zugang gibt. Die meisten leben in informellen Siedlungen ohne rechtlichen Wohnsitz und ohne legalen Besitztitel, wo sie im Normalfall auch keinen Zugang zu asphaltierten Straßen, sauberem Wasser und Abwassersystemen haben. Der Schlüssel für Verbesserungen ist weniger Energiepolitik als die Frage, wie die jeweiligen Autoritäten mit informellen Siedlungen umgehen. In vielen Mitteleinkommensländern und allen Hocheinkommensländern haben dagegen auch Stadtbewohner mit niedrigem Einkommen legale Elektrizitätsverbindungen und können sich saubere Brennstoffe leisten.

Die Kosten für die Verbindung ans Elektrizitätsnetz und die Benutzung von Elektrizität können für Haushalte mit niedrigem Einkommen eine Belastung sein. Aber Ansätze können diese Kosten senken. Dazu zählt beispielsweise die Einführung niedriger Preise für „lifeline“-Elektrizität oder die kostenfreie Bereitstellung von Elektrizität in Südafrika bis 50kWh/Monat).

Mit Blick auf Energieinfrastruktur im Kontext wachsender Städte haben eher weniger kostspielige und schnell zu implementierende Lösungen Potential statt „grand urban Designs“, die die Bereitstellung von unrealistisch viel Kapital über lange Zeiträume erfordern.

Der Ausbau nachhaltiger Energie in schnell wachsenden Städten wird dadurch erleichtert, dass Elektrifizierung verstärkt netzunabhängig („off-grid“) möglich ist, d.h. dezentral und ohne den teuren und aufwändigen Ausbau einer Netzinfrastruktur. „Off-grid“-Ansätze zur dezentralen Versorgung mit erneuerbarer Energie können den Bedarf nach Energie aus fossilen Brennstoffen reduzieren. Ein Beispiel für eine „off-grid“-Lösung sind Auf-Dach PV-Anlagen oder „Solar Home Systeme“, also Photovoltaikinselsysteme, mit denen sich Haushalte mit Strom versorgen können. Solarenergie auch kann so auch für Haushalte mit Niedrigeinkommen in Entwicklungsländern erschwinglich sein.

Neu aufzubauende Energiesysteme in Entwicklungs- und Schwellenländern bieten die Möglichkeit, die vorherrschenden „patchwork“-Energieinfrastruktursysteme der „alten“ Städte in Nordamerika und Europa und deren ausgediente Technologien zu überspringen („leapfrogging“) und beim Aufbau ihrer Energiesysteme mit den neuesten Technologien zu beginnen. Sogenannte intelligente Stromnetze („smart grids“) können in diesem Kontext eine wichtige Rolle spielen. „Smart“ bezeichnet in diesem Kontext sowohl die intelligente Nutzung aller verfügbaren erneuerbaren Ressourcen als Energiequellen als auch die Verbesserung des gesamten Energiesystems (Stromerzeugung, Speicherung, Transport, Verteilung und Verbrauch). Die Grundlage der Idee intelligenter Stromnetze ist die Dezentralisierung der Stromgewinnung durch die Nutzung zahlreicher kleiner Kraftwerke überall dort, wo Strom gebraucht wird, so dass Erzeugung und Verbrauch durch intelligente Steuerung besser abgestimmt werden und die Speicherung von Strom nicht mehr notwendig ist, da Elektrizität lediglich bei Bedarf geliefert wird. „Smart grids“ erfordern hohe Investitionen, die aller Voraussicht nach nicht in allen Ländern zu mobilisieren sein werden. Aber in einigen Schwellenländern gibt es bereits erste positive Entwicklungen. Brasilien plant beispielsweise Investitionen von 36 Milliarden USD und Indien investiert 10 Milliarden USD. Chinas jährliche Investitionen von 4,3 Milliarden USD haben im Jahr 2013 zum ersten Mal die jährlichen Investitionen der USA in „smart grids“ überflügelt.

Das Potential für Verbesserungen der Energieeffizienz in urbanen Agglomerationen ist enorm. Die urbane Energieeffizienz könnte laut GEA um das Fünffache gesteigert werden. Effizienzverbesserungen sollten daher stark im Fokus von Politikmaßnahmen stehen. Ein wichtiger Anknüpfungspunkt dafür sind Gebäude und die Verbesserung ihrer Energieeffizienz durch Dämmung und Isolierung oder effizientere Heizungs- und Kühlsysteme.

Wie können in den Bereichen Wasserversorgung und Abwasserentsorgung sowie Toiletten wirksame Verbesserungen vor dem Hintergrund der Urbanisierung erreicht werden?

Zugang zu sauberem Wasser und adäquater Abwasserentsorgung sowie zu Toiletten ist essentiell, vor allem in schnell wachsenden Städten, in denen die Bevölkerungszahlen enorm steigen. In der ersten Dekade dieses Jahrhunderts ist die Anzahl der Personen in Städten, die zu Hause oder in ihrer näheren Umgebung keinen Zugang zu Trinkwasser und keinen Zugang zu privaten Toiletten haben, um rund 20 Prozent gestiegen. Laut World Toilet Organization haben rund 2,6 Milliarden Menschen keinen Zugang zu Toiletten.

Die Abwasserwirtschaft sollte ökologische, ökonomisch und sozial nachhaltig gestaltet sein und hygienisch sichere Sanitärversorgung der Bevölkerung mit dem Schutz der Umwelt und der Gewässer, einem geringeren Ressourcenverbrauch, einer optimierten Wiederverwertung von Wasser und Nährstoffen sowie der Erzeugung erneuerbarer Energien.

Die Entwicklungszusammenarbeit kann dabei helfen, die städtische Wasserversorgung und Abwasserentsorgung durch Unterstützung der Instandsetzung des bestehenden Leitungsnetzes und Hygiene-, Aufklärungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen durch relevante Bildungs- oder Gesundheitsförderprogramme zu verbessern. Aus einer Nachhaltigkeitsperspektive sind insbesondere ökologische Abwasserkonzepte zu unterstützen, die darauf zielen, das Wasser zu reinigen, Nährstoffe zu gewinnen und wieder in die Umwelt zurückzuführen. Der Schwerpunkt der

verbesserten Sanitärversorgung sollte auf der Integration der Wohnviertel der Armen und Marginalisierten liegen.

Urbanisierungsprozesse verstärken die Nachfrage nach Abwassersystemen. Zentrale Abwassersysteme sind in den letzten Dekaden global verstärkt ausgebaut worden. Weil solche zentralen und netzgebundenen Systeme, inklusive einer guten Abwasserreinigung, kapitalintensiv und ausreichend Wasser erfordern, sollten Entwicklungsländer das Augenmerk auch auf dezentrale Ansätze für Abwassermanagement legen. Dezentrale urbane Wasserinfrastruktursysteme bieten Chancen für Verbesserungen. Neue Verfahren mit Blick auf dezentrale Systeme, beispielsweise entwickelt von Forschern der Fraunhofer-Institute in Stuttgart und Karlsruhe, sparen durch eine Vakuumkanalisation nicht nur Wasser, sondern ermöglichen es auch, Energie aus dem Abwasser zu gewinnen. Eine Hochleistungs-Membran-Anlage reinigt das Abwasser biologisch; in anaeroben Bioreaktoren werden die organischen Bestandteile dann zu Biogas umgewandelt.

Vor allem für viele Niedrigeinkommensländer ist eine individuelle Wasserspültoilette keine gut umsetzbare Lösung. Gemeinschaftstoiletten können in dichtbesiedelten Gegenden eine praktikable und technisch und wirtschaftlich besser umsetzbare Lösung darstellen. Wie praktische Erfahrungen nahelegen, beispielsweise in Maputo, können Gemeinschaftstoiletten beispielsweise durch eine monatliche Gebühr pro Haushalt finanziert werden.

Die klassischen Abwassersysteme aus Spültoilette, Schwemmkanalisation und Kläranlage sind nicht immer ökologisch nachhaltig. Die Reinigung des Abwassers immer komplizierter und kostspieliger. Zahlreiche Regionen haben nicht genügend Wasser zur Entsorgung von Fäkalien. In den Tropen führen die Monsunregen dazu, dass die Exkremate in die Flüsse und Seen fließen und so die Süßwasservorräte der Städte verunreinigen. Komposttoiletten können eine Alternative zu Wasserspültoiletten bieten und eine nützliche und umweltfreundliche Form der Entsorgung menschlicher Fäkalien ermöglichen. Das soziale Unternehmen „Toilets for the People“ mit Sitz in New York hat sich beispielsweise auf den Bau solcher Toiletten spezialisiert, die auch für arme Haushalte in Entwicklungsländern bezahlbar sind, Überflutungen standhält und zudem noch Kompost erzeugt, der dann in der Landwirtschaft verwandt werden kann.

Welche Rolle müssen die Entwicklung des ÖPNV, der Mobilität und der Transportinfrastruktur für schnell wachsende Städte spielen? Welche positiven und negativen Beispiele gibt es?

Urbane Infrastrukturen sind überwiegend auf die „autogerechte Stadt“ und permanent wachsende motorisierte Mobilität ausgerichtet gewesen, die zahlreiche negative Konsequenzen (Lärm, Schadstoffe, Verödung) und hohe Kosten (Reparaturbedarf) mit sich bringt. Aus Autostädten sollten wieder Menschenstädte werden, die leise, verkehrssarm und weitgehend emissionsfrei sind und die Lebensqualität in Städten steigern.

Ein integriertes städtisches Transportsystem kann zu mehr Produktivität führen, beispielsweise durch kürzere Reisezeiten, und zu Umweltvorteilen, beispielsweise bessere Luftqualität. Gleichzeitig sollte eine sichere, zuverlässige und bezahlbare Mobilität für alle gewährleistet werden. Aus einer Nachhaltigkeitsperspektive ist die Transportinfrastruktur essentiell, weil sie große Pfadabhängigkeiten generiert. Die Möglichkeiten für den Auf- und Ausbau urbaner Transportsysteme müssen dabei im Kontext unterschiedlicher Städtetypen gesehen werden.

Eine Herausforderung für urbane Transportsysteme ist, dass die Beziehung zwischen Nachfrage und Angebot häufig zu einem Teufelskreis führen. Die Nachfrage nach mehr Autos führt zu mehr Stau, dem durch eine verbesserte Straßeninfrastruktur begegnet wird. Das verbesserte Straßenangebot wiederum führt zu einer höheren Nachfrage nach Autos. Solche Teufelskreisläufe sollten durch integrierte Politikmaßnahmen durchbrochen werden, die sowohl die Angebots- als auch die Nachfragedimension in den Blick nehmen.

Stadtplanung kann Alternativen schaffen zu der derzeit weitverbreiteten Abhängigkeit von privaten motorisierten Fahrzeugen. Das Ziel sollte sein, motorisierten Verkehr zu vermeiden, zum Beispiel durch kompaktere Stadtplanung, und gleichzeitig nachhaltigere Alternativen zu herkömmlichen Ansätzen zu schaffen, beispielsweise durch die Einführung von „car- and bicycle-sharing“ oder Elektromobilität auf Basis erneuerbarer Energien und durch die Unterstützung des öffentlichen Nahverkehrs in Kombination mit anderen Formen der nicht-motorisierten Mobilität.

Insbesondere in Niedrigeinkommensländern sollte der Fokus dabei vor allem auf inklusiver „pro-poor“ Transportpolitik liegen. Dazu zählen beispielsweise Maßnahmen, die (i) die Straßen für den nichtmotorisierte Mobilität sicherer machen, beispielsweise für das Laufen und Fahrradfahren (z.B. durch „Fahrrad-Highways“ wie in Kopenhagen oder London), und (ii) die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs.

(i) Insbesondere in Entwicklungsländern werden Straßen häufig nicht als öffentliche Plätze verstanden, die zu Wohlstand und Wohlbefinden beitragen, sondern sind überwiegend für motorisierten Verkehr gedacht. Dabei wird die menschliche Dimension im Kontext der Straße übersehen, z.B. im Sinne der „walkability“.

(ii) Ein positives Beispiel für die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs in wachsenden Städten ist der „Bus Rapid Transport“ (BRT). BRT-Systeme haben sich von Curitiba aus u.a. nach Jakarta, Bogotá, Guatemala City, Guangzhou, Ahmedabad, Istanbul, Lagos, Mexico City, Brisbane und Los Angeles ausgebreitet. In Bogotá bietet BRT beispielsweise mehr als 2,1 Millionen Passagieren pro Tag schnelle und verlässliche Transportmöglichkeiten, senkt die Kosten für Passagiere pro Tag auf weniger als 15% eines Metro-Systems und reduziert gleichzeitig Stau sowie Gesundheitsrisiken und verbessert die Sicherheit und Umweltqualität.

Investitionen in öffentliche Transportsysteme sollten eine gute Balance darstellen zwischen weniger kapitalintensiven und schneller zu implementierenden Ansätzen und umfassenderen Lösungen. BRT-Systeme sind in Niedrigeinkommensländern eine sehr viel attraktivere Lösung als kapitalintensive U-Bahn-Systeme, auch wenn letztere größere Kapazitäten und mehr Potential für Energieeffizienz böten und erstere daher idealerweise als Übergangslösung fungierten.

Neben dem Ausbau öffentlicher oder nicht-motorisierter Transportmöglichkeiten ist eine Schlüsselmaßnahme für die Verbesserung nachhaltiger Mobilität in Städten die Internalisierung der externen Kosten des motorisierten Privattransports, beispielsweise durch den Abbau von Subventionen auf fossile Brennstoffe, eine City-Maut oder Park- sowie Anti-Stau-Gebühren. Laut GEA-Schätzungen belaufen sich die externen Kosten in OECD-Ländern auf ca. 6 bis 10 Cent pro Passagier pro km. Die Internalisierung dieser Kosten würden die Gesamtkosten für motorisierten Privattransport in etwa verdoppeln. Vergleichbare Schätzungen für Niedrigeinkommensländer gibt es nicht, aber z.B. wegen der viel höheren Unfallraten in diesen Ländern, sind die externen Kosten aller Wahrscheinlichkeit nach noch höher.

Die positiven Erfahrungen mit der Einführung von City-Maut- oder Anti-Stau-Gebühr-Systemen in jüngerer Vergangenheit legen nahe, dass solche Maßnahmen umsetzbar sind und die Chance bieten, städtisches Transportverhalten zu verändern. In Stockholm hat die Einführung von Anti-Stau-Gebühren („congestion charges“) Stauraten beispielsweise um ein Drittel und die Verkehrsnachfrage um ein Fünftel reduziert und generiert einen Budgetüberschuss von rund 90 Millionen USD pro Jahr.

Wie können sich städtische und ländliche Entwicklung besser verknüpfen lassen, zum Beispiel durch Handel und Verkehrsinfrastruktur, und wo drohen Stadt-Land-Konflikte? Stichwort „Urban Rural Linkage“: Könnte man den zehn geplanten „grünen Zentren“ des BMZ komplementär zehn urbane Zentren zuordnen, um die städtische und ländliche Entwicklung stärker zu verknüpfen?

Der aktuelle Trend der globalen Urbanisierung führt zu radikalem Wandel. Im Jahr 2050 werden nicht mehr 50% aller Menschen in Städten leben, sondern rund 80%. Unser Bild ruraler Entwicklungsländer und ländlich orientierter Entwicklungszusammenarbeit muss vor diesem Hintergrund hinterfragt und neu bewertet werden.

Die Stadt-Land-Beziehungen der Zukunft werden stark davon geprägt sein, inwieweit die Industrie sich innerhalb der Städte oder auf dem Land finden wird. In dem Maße, in dem sich die Industrie außerhalb von Städten ansiedelt, wird es entscheidend sein, adäquate Infrastruktur bereit zu stellen, vor allem mit Blick auf Mobilität.

Eine Trennung von Stadt und Land in zwei separate Teilräume ist nach wie vor sehr präsent. Urban-rurale Verflechtungsräume sind jedoch durch komplexe Wechselwirkungen geprägt. Es ist wichtig, diese Wechselwirkungen im Blick zu haben – denn die Funktionsfähigkeit und die Nachhaltigkeit der Städte der Zukunft sind abhängig von deren Umlandbeziehungen. Die damit einhergehenden Wechselwirkungen sollten weltweit auf eine ausgewogene und in beiden Richtungen verpflichtete Grundlage im Sinne nachhaltiger globaler Entwicklung gestellt werden.

Eine wichtige Herausforderung ergibt sich daraus, dass sich in den Stadt-Land-Verflechtungsräumen wichtige Treiber des Landnutzungswandels besonders stark verflechten. Zu den Treibern zählen der Klimawandel, der demographische Wandel und Migration sowie Landnutzungsansprüche aus Siedlung, Verkehr, Nahrungsmittelproduktion und Produktion erneuerbarer Energien, die zu Konflikten über die zur Verfügung stehenden Nutzungskapazitäten führen können. An der Schnittstelle von Stadt und Land ist es daher besonders wichtig, nach geeigneten Steuerungsansätzen für eine integrierte Betrachtung von Landnutzungsansprüchen zu suchen.

Insbesondere in den Verflechtungsräumen kommt es jedoch zu Koordinationsmängeln, weil sich die Raumplanung und die Governance-Strategien einzelner Politikfelder an administrativen Grenzen orientieren. Das kann eine Hürde für nachhaltige Entwicklung sein.

Neuere Steuerungsansätze, die die Entwicklung der Verflechtungsräume stärker integrieren, stellen beispielsweise Stadt-Land-Partnerschaften und Metropolregionen dar. In deren Kontext wird die Bearbeitung von Sachfragen im Zusammenhang der Überschreitung administrativer Grenzen getestet, z.B. durch funktional ausgerichtete Governance-Strategien.

Darüber hinaus wird versucht, die sektorale Trennung von Zuständigkeitsbereichen zu überwinden und durch fachübergreifende Ansätze (z.B. Fragen der landwirtschaftlichen Nutzung gemeinsam mit Fragen des Wassermanagements und der Erzeugung erneuerbarer Energien) die horizontale Governance zu verbessern und eine integrierte Betrachtung der Landnutzung zu erreichen.

Insbesondere Landnutzung und Transport sollten besser koordiniert werden, beispielsweise durch integrierte Zuständigkeiten. Das dänische „Station Proximity Principle“ erfordert beispielsweise, dass der Bau neuer großer Büros nicht weiter als 600m von einem Bahnhof erfolgt trägt so dazu bei, dass Kopenhagens kompakte urbane Form sichergestellt wird. Die Stadt Curitiba war einer der Vorreiter für integrierte Transport- und Landplanungsautoritäten, was wiederum die Einführung des Schnellbussystems erleichtert hat. Auch vertikal kann die Governance von Landnutzung und Transportplanung besser koordiniert werden. Beispiel dafür sind die kürzlich eingeführte indische „National Urban Transport Policy“ oder Südafrikas „Integrated Development Plan“.

Im Kontext der Konzeption der GIAE (Grüne Innovationszentren in der Agrar- und Ernährungswirtschaft) sollten Urbanisierungsprozesse sowie Herausforderungen, die sich unter dem Stichwort „Urban Rural Linkages“ fassen lassen, bereits von Anfang an mitgedacht werden. Den zehn „Grünen Innovationszentren“ jeweils urbane Zentren zuzuordnen, würden tendenziell zu einer

stärkeren Dichotomie zwischen Stadt und Land führen statt die Chance zu nutzen, auch im Kontext der Grünen Innovationszentren „Urban Rural Linkages“ in den Blick zu nehmen und potentielle Verknüpfungspunkte zu berücksichtigen und Synergien zu nutzen.

Wie kann und muss die Resilienz städtischer Großräume erhöht werden, und wie stellt sich die höhere Verwundbarkeit schnell wachsender Städte gegenüber Naturgefahren dar? Gibt es ganzheitliche Naturkatastrophen-Vorsorge-Konzepte?

Die Resilienz städtischer Großräume und die Verwundbarkeit von Städten muss vor dem Hintergrund des Klimawandels neu bewertet werden. Selbst eigentlich wohlhabendere Städte, wie beispielsweise New Orleans, müssen sich der Frage nach Verwundbarkeit und Resilienz stellen.

Resilienz als Paradigma der Stadtentwicklung bietet viele Chancen, Städte widerstandsfähiger gegenüber extremen Wetterereignissen und anderen Gefahren zu machen. Zuverlässige Infrastrukturen spielen in diesem Kontext eine zentrale Rolle. Die Verknüpfung zwischen dem Umbau der urbanen Infrastrukturen und dem Aufbau eines resilienten Wohlfahrtskontextes sind „weiche“ Methoden und Instrumente des „citizen empowerment“ (Vertrauen, Partizipation, Selbstwirksamkeit), also die Pflege zivilgesellschaftlichen Kapitals. Studien zu Naturkatastrophen legen nahe, dass der Erfolg der Wiederherstellung stabiler Verhältnisse weniger vom Wohlstand abhängig ist als von der Intensität gemeinschaftlichen Zusammenlebens. Ein wichtiger Fokus für die Erhöhung der Resilienz städtischer Großräume sollte daher die zivilgesellschaftliche Organisation sein. Vor diesem Hintergrund bedarf es integrierter Ansätze, die unterschiedliche Akteure aus der Politik, der Privatwirtschaft und der Zivilgesellschaft zusammen bringen und auch die Chance für transnationalen Erfahrungsaustausch bietet.

Das United Nations Office for Disaster Risk Reduction (UNISDR) hat eine Scorecard für die Resilienz von Städten entwickelt und definiert zehn essentielle Maßnahmen, die Städte resilienter machen können und die Basis für ganzheitliche Naturkatastrophen-Vorsorge-Konzepte bieten können:

- 1) Institutioneller und administrativer Rahmen: Aufbau von Organisations- und Koordinationskapazitäten, um Risiken zu verstehen und zu senken.
- 2) Finanzierung und Ressourcen: Schaffung eines Budgets für die Senkung des Katastrophenrisikos und von Anreizen für Akteure wie Hausbesitzer und Unternehmer, in Risikosenkung zu investieren.
- 3) Risikoanalyse: Sammlung von Daten zu Gefahren und Verletzlichkeiten, Vorbereitung von Risikoanalysen und deren Nutzung in der Stadtplanung, Organisationen öffentlicher Debatten zu Stadtresilienz.
- 4) Infrastrukturschutz, -verbesserung und -resilienz: Investitionen in die kritische Infrastruktur, die hilft, Risiken zu senken (z.B. Flutsysteme) und gegebenenfalls deren Anpassung an den Klimawandel.
- 5) Schutz vitaler Funktionen wie Bildung und Gesundheit: Überprüfung der Sicherheit aller Schulen und Gesundheitseinrichtungen und, falls notwendig, Durchführung von Upgrades.
- 6) Gebäuderegulierung und Landnutzungsplanung: Anwendung und Durchsetzung von risikoadäquaten Gebäuderegulierungen und Landnutzungsprinzipien, Identifikation von sicherem Land für Haushalte mit niedrigem Einkommen und Verbesserung der Situation in informellen Siedlungen.
- 7) Training, Bildung und öffentliches Bewusstsein: Bereitstellung von Weiterbildungsprogrammen zur Senkung von Katastrophenrisiken in Schulen und lokalen Gemeinschaften.
- 8) Umweltschutz und Stärkung von Ökosystemen: Schutz von Ökosystemen und natürlichen Pufferzonen, um Sturmfluten und anderen Gefahren zu begegnen, die die Stadt treffen könnten.
- 9) Effektive Vorbereitung und Frühwarnsysteme: Installation von Frühwarnsystemen und Notfallmanagementplänen sowie Notfallübungen.

10) Wiederaufbau: Fokus auf die Sicherstellung der Bedürfnisse der Überlebenden.

Für die Zukunft lässt sich in der Pilotphase befindende „City Resilience Profiling Tool (CRPT) des UN-Habitat „City Resilience Profiling“ Programms interessante Ergebnisse erwarten.

Welche Erfahrungen gibt es mit Konzepten der Entwicklungszusammenarbeit für schnell wachsende Städte, die umfassende „Paketlösungen“ anbieten, also mehrere thematische Schwerpunkte beinhalten? Welche Erfahrungen gibt es in Entwicklungs- und Schwellenländern mit dem Modell der deutschen kommunalen Stadtentwicklung? Wie sollte Ihrer Meinung nach ein deutsches entwicklungspolitisches Urbanisierungskonzept aussehen?

Im Zentrum eines Urbanisierungskonzepts sollte, so betont auch der Wissenschaftliche Beirat für Globalen Umweltwandel (WBGU), ein (i) „people-oriented approach“ stehen, (ii) ein erweitertes Wohlfahrtsverständnis, das auch das subjektive Wohlbefinden der Stadtbewohner berücksichtigt und (iii) Nachhaltigkeit im umfassenden Sinne, inklusive der Berücksichtigung planetarer Leitplanken.

- (i) Ein people-oriented Ansatz mit einem Fokus auf die Bewohnerinnen und Bewohner der Städte impliziert, dass auf eine adäquate und nachhaltige Daseinsvorsorge im Hinblick auf städtische Infrastrukturen und Dienstleistungen wie Wasser und Abwasser, Energie, Mobilität, aber auch Kultur und Freizeit zu zielen ist. Ein people-oriented-Ansatz sollte dabei die Erfüllung der Bedürfnisse unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen und deren Möglichkeit zur Selbstentfaltung und Teilhabe anstreben.
- (ii) Eine zweite wichtige Säule sollte ein erweitertes Wohlfahrtsverständnis sein. Insbesondere in Städten wird deutlich, dass Wohlstand und Wohlbefinden nicht nur abhängig ist von ökonomischen Dimensionen wie dem Bruttonationaleinkommen.
- (iii) Das Urbanisierungskonzept sollte auf einem breiten Nachhaltigkeitsbegriff fußen, der sowohl die planetaren Leitplanken berücksichtigt als auch andere Umweltaspekte in den Blick nimmt, die nicht als Leitplanken darstellbar sind, als auch sozioökonomische Mindeststandards. Das vom WBGU entwickelte Konzept planetarer Leitplanken definiert Schadensgrenzen für globale Umweltveränderungen, deren Überschreiten heute oder in der Zukunft intolerable Folgen mit sich brächte. Wenn Leitplanken überschritten werden, sind die Erhaltung natürlicher Lebensgrundlagen und somit auch Armutsbekämpfung und nachhaltige Entwicklung gefährdet. Das Einhalten der planetaren Leitplanken sollte daher in einem überzeugenden Urbanisierungskonzept eine zentrale Rolle spielen. Städte sind Mitverursacher und Betroffene globalen Wandels und sie sind als Akteure auch potenzielle Problemlöser.

Im Kontext der Urbanisierung gibt es eine Reihe essentieller Handlungsfelder, die besonders umfassende Chancen und Risiken für globale Entwicklung mit sich bringen:

- (1) die räumliche Gestaltung von Städten, insbesondere deren Dichte und Kompaktheit;
- (2) Infrastrukturen, vor allem mit Blick auf Energie, Mobilität und Gebäude;
- (3) Wohlfahrt in Städten;
- (4) Governance, insbesondere auch mit Blick auf transformative Governance und Städte als Akteure in der Global Governance.

Aus der Perspektive globaler Nachhaltigkeit sind insbesondere die (1) Kompaktheit von Städten sowie (2) deren Infrastrukturen essentiell. Diese beiden Komponenten haben eine enorm hohe Leitplankenrelevanz und sollten daher stark im Fokus stehen. Außerdem spielt im Kontext dieser Faktoren die Zeitdimension eine sehr entscheidende Rolle: hier geht es um Pfadabhängigkeiten und sehr langfristige Weichenstellungen für globale Entwicklung.

(3) Im Fokus des Urbanisierungskonzeptes sollten insbesondere auch diejenigen Komponenten von Wohlstand und Wohlfahrt stehen, die wichtig für das Wohlbefinden der Menschen vor Ort sind, gleichzeitig jedoch nicht die großen Treiber von Ressourcen und Emissionen sind und aus diesem Grund keine besondere Herausforderung für das Einhalten der planetaren Leitplanken. Beispiele für solche Dimensionen von Wohlstand sind soziale Gerechtigkeit, Bildung, zivilgesellschaftliches Engagement und Partizipation.

(4) Das komplexe Mehrebenen-System der urbanen Governance birgt Hindernisse und Chancen einer Transformation zur Nachhaltigkeit. Das Augenmerk sollte auf transformativen Governance-Strategien liegen, die die Transformation zu mehr Nachhaltigkeit unterstützen und dazu beitragen, das Leitbild einer „people-oriented“ Urbanisierung und neue Wohlfahrtskonzepte zu verankern.

Sektorübergreifende Paketlösungen, beispielsweise für Stadtteilsanierungen, können vielversprechend sein, erfordern aber in den Partnerländern belastbare Stadtverwaltungen.

Für die Umsetzung eines adäquaten Urbanisierungskonzeptes brauchen Städte besseren Zugang zu Finanzierung, beispielsweise für urbane Infrastruktur. Eine Option besteht darin, Gelder, die eigentlich den Ausbau von Straßen finanzieren sollen, für andere Zwecke zu netzen. Das Schnellbussystem von Bogota wurde beispielsweise finanziert, indem Gelder umgewidmet wurden, die für den Ausbau städtischer Schnellstraßen vorgesehen waren. Die Verbesserung der Kreditwürdigkeit von Städten ist ein weiterer wichtiger Anknüpfungspunkt für bessere urbane Finanzierungsmöglichkeiten. Laut Weltbank werden nur 4% der weltweit größten Städte auf den internationalen Finanzmärkten als kreditwürdig angesehen. Investitionen in die Kreditwürdigkeit von 1 USD können durch ihre Hebelwirkung 100 USD Privatsektorinvestitionen in Infrastruktur ermöglichen. Entwicklungsbanken können die Finanzierung nachhaltiger urbaner Entwicklung unterstützen, vor allem wenn sie weniger „business-as-usual“-Stadtentwicklung wie Straßenprojekte finanzieren und stattdessen den Fokus auf die Finanzierung kompakterer Städte mit nachhaltigen und gut vernetzten Mobilitätsinfrastrukturen legen.

Wie kann die Rechtssicherheit vor dem Hintergrund der Urbanisierung verbessert werden, und welche Rolle spielen dabei der Kataster-Aufbau und die Stärkung der Land- und Eigentumsrechte? Welche positiven Beispiele gibt es? Welche Wechselwirkungen zwischen Rechtssicherheit, „Good Governance“ und Korruptionsbekämpfung sind zu beachten, und welchen Einfluss kann die Stadtplanung diesbezüglich nehmen? Welche Rolle muss die Dezentralisierung für schnell wachsende Städte und „Megacities“ spielen? Welche positiven Beispiele gibt es für Slumsanierung? Welche Formen partizipativer Stadtentwicklung gibt es in Ländern des globalen Südens, etwa im Bereich Bürgerhaushalt oder kommunale Selbstverwaltung, und welche wären zu fördern?

Städte sind eingebunden in ein komplexes Mehrebenen-Governance-System: Sie nehmen wichtige Funktionen der Daseinsvorsorge wahr; sie sind regelmäßig eingebunden in und abhängig von übergeordneten Ebenen, beispielsweise in Länder in einem föderalen System, Staaten oder supranationalen Gebilde; innerstaatlich und grenzüberschreitend konkurrieren sie und arbeiten zusammen mit anderen Städten (z.B. im Kontext von C40).

Städte und Bürgermeister werden zudem verstärkt gewichtige neue Akteure der globalen Governance für eine nachhaltige Entwicklung. Ihre Rolle nach innen (Polis) ist ebenso wichtig wie die nach außen, nämlich die Rolle der Städte als internationale Akteure. Von besonderer Relevanz ist die Entstehung von Städtenetzwerken (räumlich, funktional, institutionell, (geo-) strategisch), ebenso von Unternehmens- und Wirtschaftsnetzwerken, zivilgesellschaftlichen Netzwerken, die Möglichkeiten von Global Governance durch Städte implizieren und an die Seite nationalstaatlicher und globaler Regulierungs- und Steuerungsmuster treten.

Dieses komplexe Mehrebenen-System birgt Hindernisse und Chancen einer Transformation zur Nachhaltigkeit. Das Augenmerk sollte auf transformativen Governance-Strategien liegen, die die

Transformation zu mehr Nachhaltigkeit unterstützen und dazu beitragen, das Leitbild einer „people-oriented“ Urbanisierung und neue Wohlfahrtskonzepte zu verankern.

Die Umsetzung transformativer Governance-Strategien erfordert kreative Lösungen, die nicht schablonenhaft übertragen werden können und muss die Bedingungen in den unterschiedlichen Städtetypen und in ihrem jeweiligen Governance-System in den Blick nehmen.

Aus der Perspektive globaler Nachhaltigkeit ist Governance in Städten wichtig, da effektive Institutionen u.a. auch maßgeblich dazu beitragen können, kompaktere und besser vernetzte Städte mit nachhaltigen Mobilitätskonzepten zu schaffen.

Ein möglicher Ansatzpunkt für die Verankerung wichtiger Fragestellungen globaler Entwicklung im Kontext urbaner Governance ist die potentielle Institutionalisierung eines Fürsprechers für diese Themen auf Stadtebene, beispielsweise auf der Basis des Leitplankenansatzes des Wissenschaftlichen Beirats für Globale Umweltveränderungen (WBGU).

Eine wichtige Frage im Kontext urbaner Governance ist, wie viel fiskalische Autonomie und welche regulatorischen Kompetenzen Städte erhalten und welche Kompetenzen „nach oben“ und welche, im Sinne einer Dezentralisierung, „nach unten“ verschoben werden sollten. Ein möglicher Ansatzpunkt bestünde beispielsweise darin, auf Stadtebene die Zuständigkeiten für die Wohnungsversorgung zu stärken.

Vor allem die Behörden der Megastädte können durch Dezentralisierung profitieren, da sie dadurch über mehr Ressourcen und einen größeren politischen Handlungsspielraum verfügen. Zugleich erhöhte sich jedoch auch die Erwartung zivilgesellschaftlicher Akteure, dass die Behörden, die zahlreichen städtischen Herausforderungen und, die in ihrer Zuständigkeit liegen, tatsächlich angehen und die relevanten öffentlichen Güter bereitstellen. Häufig wurden die lokalen Behörden im Zug der Dezentralisierung nicht nur mit Zuständigkeiten und Ressourcen bedacht, sondern es kam auch zu demokratischen Neuerungen, wie beispielsweise die Direktwahl der Bürgermeister oder innovative direktdemokratischen Verfahren wie partizipative Budgetprozesse, durch die zivilgesellschaftliche Akteure ihre Bedürfnisse besser artikulieren können.

Eine wichtige Herausforderung für urbane Governance sind informelle Siedlungen. Bereits heute leben dort eine Milliarde Menschen. Die Entwicklungszusammenarbeit sollte deshalb der Frage nachgehen, wie die sogenannte „Zweiteilung der Stadt“ überwunden, wie Lebensbedingungen in informellen Siedlungen verbessert und gleichzeitig nachhaltiger gestaltet werden und wie Städte und informelle Siedlungen an den Klimawandel angepasst werden können. Die Zukunft der Städte wird stark davon abhängen, wie es uns gelingt, informelle Gemeinschaften zu integrieren und dabei das Potential ihrer Bewohner, also ihre Energie und ihr Humankapital, einzubeziehen und positive Kooperationen zu schaffen.

Ein Anknüpfungspunkt für die Politik besteht darin, zu versuchen, den Mangel an Haushaltsmitteln und Naturressourcen mit dem Überfluss an Humankapital in einen positiven Kreislauf zu bringen. Ein positives Beispiel ist Kairo und der Fall der „Müllmenschen“, denen es durch Trennung und Wiederverwertung von Müll gelang, den Lebensunterhalt für die gesamte Gemeinschaft zu verdienen und ihre Kinder in die Schule zu senden. Ähnliche Lösungsansätze, wie es sie in allen großen Städten gibt, sollten von der Kommunalpolitik und der Entwicklungszusammenarbeit unterstützt werden, durch Peer-to-Peer-Lernprozesse in Nachbarschaften und Städten weitergegeben und, wenn möglich, in den politischen Strukturen verankert werden.

Kollaborative Ansätze, in denen Bewohner, Stadtverwaltungen und Mittlerorganisationen wie NGOs involviert sind, bieten eine Basis für realistische und lösungsorientierte Politikmaßnahmen und sollten besonders unterstützt werden. Ein positiver Anschauungsfall für einen kollaborativen Lösungsansatz findet sich im Rahmen der Wohnungsversorgung. In den letzten Jahren traten verstärkt zivilgesellschaftliche Organisationen auf den Plan, die nicht nur Legitimation, sondern auch Ressourcen mit sich bringen (z.B. durch Sparsysteme, in deren Kontext minimale Beträge gesammelt werden) und die transnational organisiert sind. Im Kontext von „Slum Dwellers

International" (SDI) sind Slumbewohner beispielsweise aktiv geworden, um neuen Wohnraum zu schaffen und diesbezüglich stadtweite Prozesse anzustoßen.

Neben ergebnisoffenen Kollaborationsansätzen kann und soll auch Partizipation, also die formal geregelte Teilhabe an Prozessen, eine wichtige Rolle spielen. Eine Form der partizipativen Stadtentwicklung jenseits der OECD-Länder sind Bürgerhaushalte. Bürgerhaushalte sind eine direkte Form von kommunaler Bürgerbeteiligung im Rahmen derer die Verwaltung einer Stadt oder einer Gemeinde die Bürger über Teile der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel entscheiden lässt. Das führt zu mehr Transparenz und Ownership und reduziert Korruption. Seit der erste Bürgerhaushalt 1989 in Porto Alegre stattfand, hat sich die Idee in Lateinamerika in über 1000 Kommunen verbreitet und wurde auch jenseits dessen in vielen Teilen der Erde umgesetzt.

Welche Erfahrungen gibt es in der deutschen Entwicklungszusammenarbeit mit den Konzepten „Smart City“ und „Transition Town“? Gibt es „Megacities“ bzw. Städte auf dem Weg dorthin, die sich zur „Transition Town“ entwickeln oder den Prozess bereits durchlaufen haben?

Im Kontext der Frage nach der Rolle sogenannter „Transition Towns“ in der deutschen Entwicklungszusammenarbeit sollte bedacht werden, dass die besagten „Transition Towns“ aktorsgetriebene Initiativen „von unten“ sind. Sie sind daher nicht vergleichbar mit Urbanisierungskonzepten, wie beispielsweise der „Fair Trade City“, in deren Kontext Verwaltung und Politik beschließen, bestimmte Maßnahmen zu treffen. Dementsprechend lässt sich kaum sagen, ob und wann eine Stadt zur „Transition Town“ wird; es lässt sich nur sagen, ob es in der Stadt entsprechende Transition-Town-Initiativen gibt und wie diese zu charakterisieren sind, d.h. z.B. wie gut organisiert sie oder wie einflussreich sie sind.

Gleichzeitig lässt sich von der Idee der „Transition Towns“ lernen. Für die Städte der Zukunft braucht es überzeugende Modellvorhaben der Gestaltung durch Bürger und urbane Experimentierräume guten, nachhaltigen Stadtlebens, die sich zur Nachahmung eignen und aus deren Erfolgen Lehren gezogen werden können. „Urwüchsige“ Laboratorien der Gestaltung durch Bürger stehen im Kontrast zu sehr stark geplanten Städten, die sich beispielsweise im chinesischen Kontext finden lassen.

Da das Transition-Town-Konzept ursprünglich nur für eine Kleinstadt gedacht war, funktioniert der Ansatz nach wie vor in kleinen Städten oder auf Quartiersebene am besten. In London gibt es beispielsweise aktuell 40-50 dezentrale Transition-Initiativen. In anderen Megastädten gibt es derzeit kaum nennenswerte Initiativen, mit der Ausnahme von Sao Paulo. In Sao Paulo wurden in der Favela Brásilandia mit dem Transition-Konzept vor Ort viele Veränderungen initiiert, darunter die Gründung eigener Bäckereien, „upcycling“ sowie eigene Radio- und Medienproduktionen.

Welche Zeitrahmen und Prognosen (Kataster, GIS-Datengrundlagen?) sind bisher und zukünftig handlungsleitend? Ist die Datenbasis ausreichend vorhanden?

Hinsichtlich Städtedaten gibt es vielfältige Lücken, die geschlossen werden sollten. Es gibt keine Datenbank für Städtedaten, die sowohl in der Breite und in der Tiefe umfassend ist. Einige Datendefizite sind aus der Perspektive der Entwicklungszusammenarbeit besonders eklatant. Beispielsweise gibt es kaum verlässliche Daten zu Ungleichheit oder Treibhausgasemissionen in Städten und es existiert gegenwärtig kein adäquater Urban Governance Index. Existierende Indizes sind hinsichtlich der Indexkonstruktion als auch im Hinblick auf Validität und Reliabilität unausgereift. Der Urban Governance and Legislation Index (UGL) des City Prosperity Index (CPI) von UN-Habitat befindet sich jedoch gerade in Entwicklung und scheinen vielversprechende Anknüpfungspunkte zu bieten. Hier besteht hier weiterer Forschungs- und Datenbedarf.