

Fabian Schnitzler

Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf – Abteilung für Informationswissenschaft

E-Governance in Düsseldorf

2018

1. Einleitung

Die Digitalisierung ist ein Prozess, den nahezu jeder Mensch an sich selbst erkennen kann. Vor allem Smartphones ersetzen Aufgaben, die früher durch verschiedene Produkte wie Kamera, Kalender, Uhren, Terminplaner, Computer, TV, Walkman und vor allem Kommunikationsgeräte wie klassische „Handys“ übernommen wurden. Diese „smarte“ Entwicklung, bei der in diesem Fall mehr und mehr Aufgaben und Prozesse vereinfacht in ein einziges Gerät komprimiert werden, ist allerdings keine Änderung, die nur die Produkte der einzelnen Bürger betrifft. Es sind auch die Jobs, die Unterhaltungsmedien, die Kommunikation als solche und auch der Mensch als Wesen, die eine oder mehrere Veränderungen erleben. Diese Veränderungen betreffen auch Städte. Die bisherige Gemeinschaft der Bürger einer Stadt wird nun in manchen Fällen zur Wissensgesellschaft einer Smart City.

Ist Düsseldorf solch eine Smart City? Oder befindet Düsseldorf auf dem Weg, eine solche Stadt zu werden? In dieser Arbeit wird der Bereich der „E-Governance“ untersucht; die Zielsetzung besteht daher darin zu ergründen, ob die Stadtplanung eine Wissensgesellschaft und digitale- bzw. smarte Stadt zulässt oder anstrebt. Grundsätzlich lässt sich dieser Themenbereich in drei Kategorien einteilen: „Politische Projekte“, „Rechtliche Rahmenbedingungen“ und „Teilnahme der Bürger“ (Open Innovation).

2. Methoden

Es gibt verschiedene Definitionen für die Begriffe „Smart City“ und „Wissensgesellschaft“, die jeweils sehr weit, aber auch sehr eng gefasst sein können und sich teilweise sogar überschneiden; daher herrscht auch keine Einigkeit darüber, was die Begriffe genau beschreiben. Wir gehen zunächst als Arbeitsdefinition davon aus, dass die „smart city“ (oder auch „informational city“) eine intelligente Stadt meint, die typisch für Städte der Wissensgesellschaft ist (Barth et al., 2017; 2018).

Um einen Eindruck davon zu gewinnen, wie sich die politische Stadtplanung gestaltet, als auch um zu erfahren, wie diese Begriffe verstanden und verwendet werden, fokussiert diese Arbeit zwei Interviews. Diese Arbeit verfolgt die Idee eines Soll-Ist-Vergleichs (Beek, o.J.): „In einem Vergleichs- oder Fehlerfeststellungsprozess werden eventuelle Differenzen zwischen Ist- und Sollsubjekt aufgedeckt. [...] Voraussetzung einer Messung ist die Abbildungsfähigkeit von Merkmalsausprägungen des Ist- und Sollsubjekts auf derselben Skala.“

Zwar bleiben die Fragen inhaltlich erhalten, doch soll das eine Interview den Soll-Zustand und das andere den Ist-Zustand erfassen. Anhand eines Vergleiches sollen innerhalb der Aussagen Gemeinsamkeiten einerseits und Unterschiede andererseits ausgemacht werden. Selbst wenn sich keine Vergleichbarkeit herausstellt und dieses experimentelle Verfahren fehlschlägt, so bleiben die

Aussagen als solche erhalten und werden entsprechend untersucht. Das Ist-Interview wird mit Frau *Cornelia Zuschke*, der Planungsdezernentin der Stadt Düsseldorf, und das Soll-Interview wird mit Herrn *Thomas Jarzombek*, Bundestagsabgeordneter und Wahlkreisvorsitzender der Stadt Düsseldorf, geführt. Beide Interviews befinden sich vollständig im Anhang dieser Arbeit. Nach terminlicher Absprache wurden den Interviewteilnehmern zur Vorbereitung die Fragen, sowie eine thematische Einordnung mitgeteilt; hierbei ist wichtig, dass keine genaueren Informationen zu den Begrifflichkeiten oder theoretischen Aspekten von Wissensgesellschaften oder Smart Cities genannt worden sind, damit die Aussagen der Interviews ein möglichst genaues Abbild der realen politischen Bedingungen widerspiegeln. Die Interviews unterscheiden sich in ihrem Umfang bedingt durch zeitliche sowie formelle Unterschiede. So war es möglich, im persönlichen Interview mit Frau Zuschke Zwischenfragen zu stellen, um thematisch einen genaueren Blick zu erhalten. Nach Möglichkeit sollen die Aussagen der Interviews in die drei Kategorien des E-Governance eingliedert werden, um eine praktische und theoretische Übereinstimmung deutlich zu machen.

3. Ergebnisse

Frage I - Politische Projekte der Landeshauptstadt Düsseldorf

Die zu Beginn genannte Digitalisierung ist ein deutlicher Prozess, der nicht nur umgesetzt werden soll, sondern auch umgesetzt wird. So zeigt sich auf der einen Seite, dass im größeren Rahmen bereits daran gearbeitet wird, alle Verwaltungsprozesse des Bundes und, mit der Zeit, die der Länder und Kommunen, zu digitalisieren. Hierfür wurde das Grundgesetz mit dem „Onlinezugangsgesetz“ (OZG) angepasst. Auf der anderen Seite werden auch kleinere Prozesse digital unterstützt; so finden Bürgerworkshops und Umfragen in Düsseldorf nicht mehr nur persönlich und vor Ort statt, sondern auch digital und online. Hierfür ergänzen sich die Aussagen der Interviewteilnehmer sehr gut: „[...] ein immer wieder formuliertes Ziel ist „umfassende Beteiligung“ zu ermöglichen[...]“ (Zuschke); „Ich glaube das Ziel besteht darin, dass man versucht, möglichst viele Prozesse zu digitalisieren, um den Bürger darüber eine bessere Kontrolle und Teilhabe zu geben“ (Jarzombek). Die Veränderung von Prozessen wird allerdings nicht willkürlich vorgenommen, sondern kontrolliert und „offen“. Hierfür berichtet Frau Zuschke vom Thema „Mobilitätswende“ sowie vom Projekt „Raumwerk D“, in denen aktiv verschiedene Bürger in verschiedenen Formaten, sowohl analog als auch digital, angesprochen und gefragt werden, welche Ideen und Änderungen ihnen wichtig sind. Hinsichtlich Smart Cities ist interessant, dass gewisse Trends vorliegen: Zum einen scheint es eine Übereinstimmung dafür zu geben, dass Mobilität reduzierter und intelligenter vorkommen muss: „[...] ein immer wieder formuliertes Ziel: Verbesserte Lebensqualität durch weniger Verkehr aber bessere Mobilität[...].“ Zum anderen suchen die Bürger im Sinne einer Vernetzung nach Orten in der Stadt, die Identität spenden: „[...] sowohl für Mobilität als auch für das stadtplanerische Konzept ‚kann man‘ sagen, dass die Bürger Orten in der Stadt haben wollen, die Identität spenden, an die man sich sozusagen anlehnen kann.“ Diese Punkte finden sehr deutlich in den theoretisch-thematisierten Smart Cities wieder.

Frage II – Open Government

Hinsichtlich des Open Governments unterscheiden sich die Perspektiven: Bei Herrn Jarzombek fängt Open Government mit den Daten an sich an. Diese werden offengelegt, sodass Institutionen und Bürger Ideen für diese entwickeln: „Und der eine baut daraus eine App zur Verkehrssteuerung und der andere baut daraus halt ein Bürgerbeteiligungsportal und versucht Daten zu aggregieren, um den

Leuten damit besseren Einblick in die Prozesse im Rathaus zu geben, z. B. ein Haushaltplan oder Ähnliches.“ Auf der anderen Seite beginnt das Open Government bei Frau Zuschke der Idee nach erst, wenn bereits politische Prozesse in die Wege geleitet sind, und Bürger sowie andere Außenstehende integriert werden sollen. Allerdings formulieren beide das Ziel, den Bürger besser eingreifen zu lassen und am Stadtplanerischen selbst mitzuwirken. Hierfür verweist Herr Jarzombek auf Düsseldorfs Nachbarstadt Köln, die bereits Projekte umsetzt, bei denen die Bürger eine eigene Haushaltsstelle gestalten können. Auf der anderen Seite gibt es mit dem Raumwerk D in Düsseldorf nun ganz aktuell die Möglichkeit etwas beizutragen; wobei die Bürger weniger direkt eingreifen und sich noch mehr kreativ mitteilen. Allerdings treffen dabei Bürger und Außenstehende unterschiedlichen Alters sowie verschiedener Städte aufeinander. Hierzu äußert sich Frau Zuschke: „Und so stelle ich mir offene Beteiligung vor: Dass alle, die Kompetenz oder Bedeutung besitzen, Kanäle bekommen, um einen Prozess zu befördern.“ Auch zum politischen Organ äußern sich beide Teilnehmer perspektivisch unterschiedlich und trotzdem sehr ähnlich. Herr Jarzombek macht deutlich, dass Projekte dieser Form sinnvoll sind, allerdings nicht komplett auf die Bürger fallen dürfen: „Das findet natürlich auch alles irgendwo seine Grenzen, denn Politik muss auch immer einen Ausgleich für das Allgemeinwohl suchen.“ Dahingegen beschreibt Frau Zuschke in den Prozessen eher eine Ordnungs- und Kontrollfunktion der Politik:

„Und wenn das alles abgeschlossen ist, dann braucht es natürlich erst einmal eine Ordnungs- und Sortierphase, und da sehe ich die Verwaltung drin, die das immer wieder in eine Struktur bringt. Dann, wenn die Struktur gefunden ist und die Ergebnisse alle ihren Platz gefunden haben, soll die Verwaltung auch wieder das Feedback an die Bürger gebe; die Politik aber entscheidet.“

So entsteht ein Kontroll- und Feedback-Loop, sodass die Ideen und Wünsche der Bürger in der politischen Planung immer einen Stellenwert finden. Frau Zuschke formuliert die Stadtplanung hinsichtlich der Bürgerbeteiligung allerdings noch deutlicher, in der Form, dass die Dynamik der Welt bzw. die Anforderungen der Stadt keine geschlossenen Prozesse mehr zulassen, um modellhaft gute Projekte zu generieren.

Frage III – Begriffe der Informationswissenschaft

Frau Zuschke fasst die genannten Begriffe als Sichtbarmachung von Werkzeugen und Methoden auf. Dabei spricht sie auch an, dass es keine expliziten Festlegungen darauf gibt, wie diese Bedeutungen genau aussehen: „[...] was mir dabei auffällt, ist, [...] dass viele unterschiedliche Menschen gleiche Begriffe benutzen, aber Unterschiedliches meinen.“ Diese Beobachtung kann man auch im Diskurs um z. B. den Begriff der Smart City machen. Außerdem erklärt sie an der Entwicklung von der produzierenden- zur Wissensgesellschaft, dass eine Stadt auch eine träge Masse ist, die sich nicht von einem Moment auf den anderen vollständig verändern kann: „[...] aber auch da ist es noch so, dass wir nicht in der einen oder anderen Welt noch oder schon sind, sondern es sind beide Welten zugleich, die wir ordnen und gestalten. Diese existieren parallel.“ Daher scheint die Ansicht, smarte Methoden in ihrer Nutzbarkeit für die Stadt auszulegen, sehr sinnvoll. Abschließend erklärt Frau Zuschke, dass eine Näherung einer gemeinsamen Sichtweise dieser Begriffe und den dahinterstehenden Bedeutungen möglich ist, allerdings noch nicht in der Verwendung, wie es vielleicht erwartet wird. Daran müssen wir alle arbeiten.

Frage IV – Urbanistik: Die Identität der Stadt

Wenn es um die Charakteristik Düsseldorfs geht, dann stimmen beide Teilnehmer darin überein, dass der Rhein eine große Rolle spielt. Es scheint es eine gewisse Anfühlqualität der Stadt zu geben, die durch die offene und unversehrte Flusslandschaft und darauf treffende, nahezu vollständig bebauten Stadt begründet zu sein. Herr Jarzombek macht deutlich, dass vor allem alte Gebäude, die Tradition und Kultur, in der IT „legacy“ genannt, der Stadt Identität spenden. Frau Zuschke ergänzt diese Charakteristiken, indem sie auf die Polyzentralität der Stadt eingeht, denn Düsseldorf besitzt gleich mehrere Zentren, sowie Bezirke und lässt sich dadurch auch als Stadtlandschaft bezeichnen. Im Hinblick auf eine Smart City geht sie auf die Vernetzung dieser Zentren ein: „[...] eben diese Vernetzungsachsen, die heute stark befahrende Straßen sind, durch das smarte zu Räumen werden ‚und‘ Aufenthaltsqualität bekommen[...].“

Zu eben dieser Anfühlqualität sagt Herr Jarzombek, dass manche Menschen schlichtweg eine „Megametropole“ bevorzugen, die evtl. nur Berlin in Deutschland bieten kann. Außerdem geht er darauf ein, dass Trends in der Entwicklung kein Problem für die Identität der Stadt darstellen müssen: „[...] stadtplanerische Trends hat es immer gegeben, die dann auch in den Städten nachvollzogen wurden, aber auch auf sehr unterschiedliche Art und Weise.“ Frau Zuschke macht deutlich, dass es vor allem die Frage nach der eigenen Identität ist, die immer wieder gestellt werden muss und die die Identität selbst spendet. Außerdem erklärt sie, dass Identität durch Veränderung nicht beeinflusst werden muss: „Sie wird sich verändern, aber sie wird keine Andere sein.“

Frage V – Die Stadt Düsseldorf in der Zukunft

Bei der letzten Frage liegt ein sehr unterschiedlicher Fokus vor. Frau Zuschke sieht Düsseldorf durch die Vergangenheit prädestiniert als Stadt der kurzen Wege, in dem Wohnen und Arbeit auf engstem Raum passiert: „Handel, Wohnen, Arbeiten und Kunst – alles auf engstem Raum und alles durchmischt aber durchaus geschärft erkennbar.“ Aus ihrem Interview lässt sich ein starkes Bedürfnis zu intelligentem Verkehr und Green City erkennen und Projekte verschiedenster Art in Konzepte einzubetten. Sie betont die notwendige Aufenthaltsqualität, um Spaß zu haben, sich innerhalb Stadt aufzuhalten und zu bewegen – und das für alle Altersstufen und Menschen, ob Bewohner, Besucher oder Pendler.

Herr Jarzombek sieht die stadtplanerische Zukunft weiterhin in Projekten, um Düsseldorf als Stadt weiterzuentwickeln: „Weiterentwicklung ist essenziell; wenn man stehen bleibt, dann fällt man zurück. Und das war immer eine Stärke von Düsseldorf: Dass sich die Stadt weiterentwickelt hat.“ Aber eben in dieser Perspektive sieht er eine gewisse Ideenlosigkeit, da der Raum für die Leute fehlt, die große Ideen denken und auch als unpolitische Mitspieler hinter Projekten stehen. Er macht deutlich, dass die Ideendenker nicht politisch sein müssen: „Früher, also bei Jochen Erwin, ist das genauso gewesen: Er selber hatte diese Ideen zwar nicht, aber er hat das Klima dafür geschaffen und hat die Projekte am Ende auch durchgesetzt.“

Diskussion

Die Digitalisierung von Prozessen vor allem im verwaltungstechnischen Bereich durch den gesetzlichen Rahmen in Deutschland ist eine große Thematik, vor allem unter Berücksichtigung des Punktes der „Standardisierung“ – Herr Jarzombek hatte dafür bereits Änderung des Grundgesetzes in Form des OZGs angesprochen. So scheint es sinnvoll die Idee des Standards auf Bundesebene zu konkretisieren, um später die Länder und dann die Städte an diesen Standard anzugleichen; zumindest

ist der Gedanke möglich, dass eine bundesweite Digitalisierung von Prozessen aller Art aufwendiger ist, wenn erst alle kleinen Organe und politische Institutionen eine eigene ortsspezifische Digitalisierung durchführen und diese an die anderen angeglichen werden muss. Die Übernahme eines einheitlichen und durchdachten Standards für ganz Deutschland scheint bürokratisch „smarter“.

Ein weiterer Punkt des Interviews mit Frau Zuschke ist die Meinungs-Ambivalenz der Bürger, die sie wie folgt beispielhaft formuliert: „Wir wollen es dicht und wir wollen es richtig urban, aber wir haben auch ein wenig Angst vor dem immer mehr!“ Ein Kernpunkt beider Interviews ist die projektbezogene Arbeit in Düsseldorf, die die Bürger und deren Fachwissen sowie Meinungen involviert. Stadtplanerische Projekte sind allerdings sehr aufwendig und auch kosten- sowie zeitintensiv. Wenn die Gefahr besteht, dass nach Integrierung der Bürger in die Prozesse widersprüchliche Ergebnisse möglich sind, dann ist der Gedanke nachvollziehbar, die Eingriffsfähigkeit der Teilnehmer innerhalb der Projekte auf ein geringes Maß herabzuschrauben. Zudem macht Herr Jarzombek deutlich, dass die Rolle der Politik nicht zu unterschätzen ist, in der Form, dass sie als Kontrollinstrument darauf achtet, was tatsächlich sinnvoll und wichtig für die Bürger ist. Hier finden sich zumindest mögliche Hürden für die Umsetzung von einem gelungenen „Open Government“.

Kernpunkte der Interviews

Räume mit Aufenthaltsqualität schaffen.

Dieser Punkt enthält viele Entwicklungstrends, die sich in smarten Städten zeigen. Vor allem geht es hierbei um die Lösung von Verkehrsproblemen sowie um grundsätzliche Verkehrsvermeidung. Außerdem ist eine bessere und intelligente Vernetzung der Stadt sinnvoll, um die Mobilität trotz des reduzierten Privatverkehrs zu erhöhen. Die Idee der „Green City“ scheint dabei für Düsseldorf sehr passend, da sich bereits viele Grünflächen in der Stadt befinden und Wohnen und Arbeiten sowie Kultur und Tradition auf engstem Raum eine Stadt der kurzen Wege möglich macht. Hierfür zeigen sich bereits Ansätze mit der Wehrhahnlinie, die unter der Erde läuft und die Neuschaffung des „Kö-Bogens“, die die gewünschte Aufenthaltsqualität bieten soll. Genau diese Aufenthaltsqualität ist die Quelle der urbanen Stadt und sollte dementsprechend beachtet und gefördert werden.

Räume für Ideen schaffen.

Wenn sich tatsächlich eine Form der Ideenlosigkeit in der politischen Projektplanung vorfinden lässt, dann ist es sinnvoll, die Menschen in die Stadt zu führen, die die entsprechenden Ideen haben oder entwickeln können. Und um diesen Raum bzw. das passende Klima zu schaffen, muss sich das Angebot in Düsseldorf durch Wettbewerb o.ä. Maßnahmen ändern. Das Projekt „Raumwerk D“ ist dabei vielleicht ein erster Ansatz, da hier auf unterschiedlichste Weise die unterschiedlichsten Menschen angeregt werden, um an der Stadtplanung teilzunehmen. In diesen zentralen Punkten zeigt sich eine positive Übereinstimmung des Soll-Ist-Vergleichs.

E-Governance – Ist die politische Stadtplanung Düsseldorfs die einer Smart City?

Unter dem Aspekt, dass die Bedeutung von Smart Citys nicht eindeutig feststeht, möchte ich diese Frage mit einem potenziellen Ja beantworten. Beide Interviewteilnehmer liegen mit dem Wissen in ihren Aussagen nahe am theoretischen Diskurs (über natürliche, smarte Städte) und überschneiden sich in gewissen Punkten. Berücksichtigt man, dass sich Städte immer in einem Entwicklungsprozess

befinden und zu keinem Zeitpunkt eindeutig in einen theoretischen Kontext einordnen lassen, dann ist Düsseldorf eine urbane, „echte“ Stadt auf dem Weg sich den Umständen der schnelllebigen und digitalen Gesellschaft anzupassen. Ein Gedanke, der mir während der Interviews bewusstgeworden ist, ist die mögliche Natürlichkeit solcher Entwicklungen. Die Untersuchung zur „E-Governance“ beinhaltet in gewissen Maßen die Grundidee, dass eine politisch „aktive“ Einwirkung in Form von digitalen oder smarten Veränderungen der Stadt vorgenommen wird, sodass sich die Stadt in eine gewisse Richtung entwickeln kann. Allerdings ist es auch möglich, dass diese Änderungen nicht bewusst auf eine Smart City abzielen, sondern lediglich Reaktionen auf Probleme, Wünsche o.ä. der Bürger bzw. der Stadt selbst sind und im großen Zusammenhang eine unbewusste und unkontrollierbare Veränderung zur smarten Stadt ergeben. Düsseldorf legt mit den aktuellen Projekten und Zielsetzungen viel Wert auf intelligenteren und geringeren Verkehr, sowie Aufenthaltsqualität, was stark für eine Green City spricht. In dieser Hinsicht ist es notwendig, weiter zu untersuchen, ob alle Städte diesen „natürlichen Prozess der smarten Entwicklung“ gleich stark erfahren oder gewisse Städte eher dafür prädestiniert sind. Ist Letzteres der Fall, dann sollten im nächsten Schritt die Ursachen für die unterschiedlichen Ausprägungen der Veränderungen herausgefiltert werden – so wäre es möglich, ein Urteil darüber abzugeben, ob und wie smarte Städte im urbanen Kontext erzwungen bzw. beschleunigt entwickelt werden können.

Düsseldorf.

„Denn das ist typisch für Düsseldorf: Handel, Wohnen, Arbeiten und Kunst - Alles auf engsten Raum und alles durchmischt aber durchaus geschärft erkennbar. – Projekte müssen in Konzepte eingebettet werden, um den Sprung in die Zukunft zu schaffen.“ (Cornelia Zuschke)

„Was mir fehlt, ist, dass man seit Jahren kein Klima mehr hat, wo wirklich große Ideen gedacht werden und wo auch Leute in die Stadt geholt werden, die sich da wirklich mal austoben können.“ (Thomas Jarzombek)

Literatur

Barth, J., Fietkiewicz, K. J., Gremm, J., Hartmann, S., Henkel, M., Ilhan, A., Mainka, A., Meschede, C., Peters, I., & Stock, W. G. (2018). Informationswissenschaft in der Urbanistik. Teil 2: Erste empirische Ergebnisse zu smarten Städten. *Information – Wissenschaft & Praxis*, 69(1), 31-46.

Barth, J., Fietkiewicz, K. J., Gremm, J., Hartmann, S., Henkel, M., Ilhan, A., Mainka, A., Meschede, C., Peters, I., & Stock, W. G. (2017). Informationswissenschaft in der Urbanistik. Teil 1: Konzeptioneller Forschungsrahmen und Methoden. *Information – Wissenschaft & Praxis*, 68(5-6), 365-377.

Beeck, V. (o.J.). *Prüfung – Definition im Gabler Wirtschaftslexikon.*

Verfügbar unter: <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/pruefung-43271>

Anhang - Interviews

Frau Cornelia Zuschke

Planungsdezernentin Stadt Düsseldorf

Art: Persönliches Gespräch

Datum: 22.03.2018

Länge: 25 Minuten.

Frage I: Welche politischen Projekte gibt es hinsichtlich der Stadtplanung und welche Projekte werden aktuell umgesetzt?

Wenn man sich über die politischen Projekte der Stadtplanung unterhält, dann ist ein immer wieder formuliertes Ziel „umfassende Beteiligung“ zu ermöglichen und umfassende Beteiligungen bei planerischen Prozessen inkludiert automatisch auch smarte Formen, die anders sind, als es früher der Fall war. Früher hat man sich vor die Gesellschaft gestellt und erst dann informiert, wenn man schon etwas erreicht hatte und heute versuchen wir die Stadtgesellschaft mit Ihrem Wissen und Ihrer Kompetenz viel früher einzubinden und Stadtplanung von der ersten Minute an zugänglich zu machen. Das heißt, wir „holen viele Leute und viel Wissen ab“ und haben mittlerweile ganz unterschiedliche Formate erfunden, um vor Eintritt von Planungsprozessen die städtische Gesellschaft dahingehend einzubinden, dass sie über ihre Stadt erzählen, allerdings nicht nur beklagen, was besser sein sollte, sondern auch was an Potenzial einzuspielen ist, damit in der rasanten Dynamik die auch Düsseldorf erfährt, das was gut ist in der Stadt, das was typisch ist, was die Stadt ausmacht, was die Menschen bindet, auch in die Prozesse einfließt.

Zwischenfrage: Können Sie dafür ein Beispiel nennen?

Ich habe dafür einige Beispiele. Ich bin noch nicht solange in der Stadt und für mich ist das immer noch eine Entdeckungsreise in Düsseldorf und wenn man von außen kommt, dann hat man nicht so sehr das Negative auf dem Schirm, was also alles nicht klappt und was man nicht schon längst formulieren hätte sollen. Man staunt eher über das, was einem begegnet an individuellen, ganz positiven Aspekten dieser Großstadt. Und da hat Düsseldorf eine Menge zu bieten. In diesem Zusammenhang habe ich einige Prozesse begonnen, da ich festgestellt habe, dass in Düsseldorf sehr viel projektbezogen gearbeitet wird; weil die Stadt von alleine läuft. In anderen Städten muss man vieles in die Wege leiten, damit sich überhaupt etwas tut, aber Düsseldorf boomt von ganz alleine; deswegen viele Projekte. Ich empfand es daher auch als wichtig konzeptionell in dieser Stadt zu arbeiten und da ich den Bereich Mobilität und auf der anderen Seite den Bereich Stadtplanung betreue, habe ich im letzten März den Auftrag zum Thema Mobilitätswende gestartet: Für einen Verkehrsentwicklungsplan haben wir einfach mal Bürgerworkshops gemacht, die Bürger abgeholt und gefragt: „Was ist euch wichtig; wie kommt Ihr in die Stadt; wie fahrt Ihr in der Stadt; was wollt ihr von der Stadt?“ Und genau das gleiche haben wir vor knapp zwei Wochen mit dem sogenannten „Raumwerk D“ gemacht: Das ist ein Stadtentwicklungskonzept für alles, was sich stadtplanerisch tut in der Stadt. Ziel ist eine Leitidee zu entwickeln, die wie eine Überschrift zu diesem ganzen Thema „Stadtplanung“ steht. Das ist das Thema „Dichte in der Stadt“, das ist das Thema „Hochhäuser wo und wie“, das ist das Thema „Typologie des Weiterbauens“ - wie geht man mit der Notwendigkeit

um, viele Wohnung zu schaffen; wie geht man mit dem Thema um, dass es Freiräume und Stadtqualität geben muss? Und da haben nun zwei Prozesse begonnen: Nämlich nicht um eine Aufgabenstellung für diese Konzepte zu erarbeiten, sondern um erst einmal die Bürger zu fragen, auf ganz unterschiedlichen Wegen: „Wie geht es euch in eurer Stadt“; „Was liebt ihr an eurer Stadt“; „Wie würdet ihr sie weiterentwickeln?“; „Wo geht es hin und was würdet Ihr in einem konzeptionellen Prozess der Stadtplanung über zwei Jahre einspielen wollen?“ Und da haben wir analog und digital gearbeitet und das ist sehr, sehr spannend, weil man nämlich auf einmal eine viel breitere Bevölkerungsschicht erreicht, als würde altmodisch vorgehen: also eine Aula mieten, alle möglichen Leute reinholen, irgendetwas erzählen und dann wieder rausgehen.

Zwischenfrage: Konnte man eine gewisse Einheitlichkeit festhalten oder einen Trend zu dem, was sich die Bürger wünschen?

Ohne das die Auswertungen da sind, kann man sowohl für Mobilität als auch für das stadtplanerische Konzept sagen, dass die Bürger Orten in der Stadt haben wollen, die Identität spenden, an die man sich sozusagen anlehnen kann. Für die einen ist das ein Kietz, für die anderen ist das eine Mitte, für wieder andere ist das ein besonderer Ort. Dass die Stadt solche Orte braucht, war einstimmig, ob jung oder alt. Außerdem gibt es ein immer wieder formuliertes Ziel: Verbesserte Lebensqualität durch weniger Verkehr aber bessere Mobilität und da sind wir sehr, sehr nah an der smarten Stadt, das wir nicht diese vielen analogen Vergeblichkeitswege haben, sondern dass wir durch intelligentes Management, die Stadt der kurzen Wege besser bewältigen. Das sind die ersten ganz groben Überschriften.

Was auch ganz deutlich wird, ist so etwas wie ein Hintergrundrauschen der Angst vor zu viel Dichte, vor einer Überlastung, vor einer Überhitzung der Stadt, aber auf der anderen Seite sucht man auch ganz bewusst urbane Kontexte und da sind die Menschen so ambivalent: „Wir wollen es dicht und wir wollen es richtig urban aber wir haben auch ein wenig Angst vor dem immer mehr!“. Das ist auch ein Trend, der sich wie ein roter Faden durchzieht, auch durch alle Altersschichten.

Frage II: Zum Thema „Open Government“ stellt sich die Frage, ob Bürger oder andere, unpolitische Institutionen bei politischen Projekten einbezogen und gefragt werden?

Also ich finde, dass alle in so einen Prozess gehören allerdings nicht alle das gleiche machen sollten. Ich habe in den vielen Jahren, in denen ich mich mit Beteiligung auseinandersetze, gelernt, dass es ganz wichtig ist, dass jeder seine Rolle kennt und seine Rolle spielt. Die Rolle der Bürgerschaft ist nicht zu ersetzen durch die Kompetenz der Fachleute. Aber die Kompetenz der Fachleute ist auch nicht zu ersetzen durch die Bürgerschaft. Ich finde es auch nicht richtig, unsere demokratischen Werkzeuge des Planungsrechts und Genehmigungsrechts zu ersetzen durch demokratische Prozesse. Denn demokratischen Prozessen gehört ein eigener Abschnitt beim Planen und dieser muss vor Genehmigungsprozessen sein: Also dort wo noch etwas durch Demokratie und durch das Einspielen von unterschiedlicher Kompetenz möglich ist. Und deswegen haben wir beispielsweise beim Prozess Raumwerk gesagt, dass die Bürger und Bürgerinnen sich entscheiden dürfen, wie sie mitarbeiten - ob sie in Experten Gremien gehen, ob sie in einer Workshopkiste sind und sagen „da und da möchte ich bauen; so stelle ich mir Stadt vor“, oder wo sie sagen: „Ich bin interessiert an Geschichte in der Stadt, also bringe ich mein Geschichtswissen über die Stadt ein bzw. das Wissen aus meinem Quartier“.

Für die Bürger haben wir also sozusagen die große Plattform der beginnenden Beteiligung, sodass alles eingespielt werden kann. Wir haben bei dem Prozess aber auch Studierende eingeladen, aus unterschiedlichen Universitäten und Hochschulen, unter anderem auch Kunststudenten, die zum

Beispiel das Thema: „Wie viel Platz braucht ein Mensch?“ künstlerisch und sozial übersetzen sollten. Das waren Studierende aus Bochum, eine Meisterklasse. Da gibt es ein ganz interessantes Projekt, dass sich Bloom nennt. Dabei ist eine Telefonzelle und ein Ballon geplant worden, und anhand dieser kleinen Hüllenmembran hat man festgestellt, wie viel Platz ein Mensch eigentlich braucht und wie das eigentlich ist, wenn man sich nur mit der Hülle umgibt, die man braucht. Und das haben die den Bürgern dann wiederum präsentiert, indem sie die Geschichte erzählt haben und da fand ich es ganz spannend, zu sehen, wie junge und ältere Menschen, die zum Beispiel auch ein anderes Mobilitätsbedürfnis haben oder anders mit dem Thema Eigentum und „Teilen“ umgehen, als die andere Generation, in Kontakt kommen.

Wir haben bei diesem Prozess auch einen Professor für Städtebau aus Dresden eingeladen, der in Form von „Best Practices“ internationale Projekte gezeigt- und auch theoretische Ansätze vermittelt hat. Und so stell ich mir offene Beteiligung vor: „Dass alles was Kompetenz oder Bedeutung besitzt seinen, Kanal bekommt, um einen Prozess zu befördern.“ Und wenn das alles abgeschlossen ist, dann braucht es natürlich erst einmal eine Ordnungs- und Sortierphase und da sehe ich die Verwaltung drin, die das immer wieder in eine Struktur bringt. Aber dann, wenn die Struktur gefunden ist, und die Ergebnisse alle ihren Platz gefunden haben, soll die Verwaltung auch immer wieder das Feedback geben: „So haben wir euch sortiert. Haben wir das richtig verstanden? Ist das ok für euch?“ Und dann geht es in die nächste Prozessstufe, und so wird es immer konkreter, aber bleibt trotzdem offen für die ständige Veränderung, denn die Welt wartet nicht auf uns, wenn wir ein Konzept erstellen, sondern läuft ja weiter. Das heißt, wir müssen mit der dynamischen Welt zurechtkommen und gleichzeitig aber auch konzeptionell vorankommen, und das bedeutet per se das stadtplanerische Prozesse offen sein müssen. Es geht gar nicht, dass man diese zuschließt.

Frage III: Sind Begriffe wie informationelle Stadt, Urbanistik, Smart City oder Wissensgesellschaft bekannt und überhaupt relevant; in der Form, dass man mit diesen Begriffen umgeht und in der Planung involviert?

Ja. Diese Begriffe sind ja die Sichtbarmachung von Werkzeugen und Methoden und was mir dabei auffällt, ist, vor allem da ich auch in wissenschaftlichen Gremien und im Städtetag arbeite (das sind organisatorische Gremien), dass wir bei diesen Begriffen, die noch nicht eindeutig in Methoden gefestigt sind, viele unterschiedliche Menschen gleiche Begriffe benutzen, aber Unterschiedliches meinen. Das fängt ja bei Smart Cities schon an: Würde man Sprechblasen über die Köpfe der Leute malen, die über Smart Cities diskutieren, dann hat jeder was Anderes im Kopf. Der eine sieht die digitale Stadt, der hat es schon übersetzt und die Werkzeuge in der Hand und der andere hat im Kopf „wie kann ich meine Formulare digital von zu Hause ausfüllen“ und genau da stimmen unsere Systeme noch lange nicht. Also ich glaube, dass wir mit diesen Begriffen im Moment einen rudimentären Korridor ganz weit umfassen, allerdings noch gar nicht gefestigt haben, dass man mit diesen Begriffen wie mit Werkzeugen umgehen kann. Und so ist das beispielhaft auch mit der Wissensgesellschaft: Unter Wissensgesellschaft, das wissen wir alle, da ist auch ein Stück weit die industrielle Revolution, die wir jetzt gerade durchmachen gemeint, da wir von einer produzierenden Gesellschaft zu einer Wissensgesellschaft übergehen, aber auch da ist es noch so, dass wir nicht in der einen oder anderen Welt noch oder schon sind, sondern es sind beide Welten zugleich. Diese existieren parallel. Und ich finde es ganz spannend; Eine Stadt ist ja eine träge Masse, die nicht einfach sagt: „Ab jetzt sind wir eine smarte Stadt“ und auf einmal ist die Stadt ganz anders. Stadt wird immer auch analog sein. Und im analogen System der Stadt werden wir, das ist mein Anspruch, mit smarten Methoden besser, nachhaltiger, umweltschonender und mit weniger Verschleiß an der

Substanz zurecht kommen. Das wäre mein Traum von der smarten Stadt: Das wird die Stadt der kurzen Wege, nicht jeder braucht mehr ein Auto, ich kann meine Mobilität übers Handy organisieren und kann mich beispielsweise da draußen des gemeinschaft-gehörenden Fuhrparks bedienen. Das wäre für die Stadt gut und das wäre richtig smart. Aber das ist im Moment gerade in Anfängen da und das Infrastruktursystem hinkt da einfach noch ein Stück weit hinterher und wir Menschen natürlich auch, weil unsere Gewohnheiten zumindest in verschiedenen Generationen ganz unterschiedlich sind. Das ist eine spannende Frage: Ich glaube, dass diese Begriffe wichtig sind und dass wir uns über die Diskussion und das Ringen um die Klarheit dieser Begriffe auch einer gemeinsamen Sichtweise nähern können, allerdings glaube ich das wir diese Sichtweise momentan so homogen nicht haben, wie wir es vielleicht meinen.

Frage IV: Es gibt gewisse Trends in der Entwicklung von Städten: Walkability, Cyclability, attraktive Architektur, weniger und intelligenter Autoverkehr oder mehr Grünflächen. Wenn alle Städte denselben Entwicklungstrends entgegensehen, was bleibt von den Städten übrig: Was macht Düsseldorf eigentlich zu Düsseldorf, auch wenn sich die Stadt weitestgehend verändern würde?

Ich finde es ganz wichtig, dass Sie diese Frage stellen, weil sich viele Stadtforscher diese Frage nicht stellen, denn das, was Sie als Urbanistik oder „Urbanism“ beschreiben, damit beschreiben sie das Thema Nachhaltigkeit. Der Begriff hat sich abgenutzt und wir können den nicht mehr hören aber vom Prinzip her ist es das ja. Es ist ein nicht verschleißendes, wenig Ressourcen verbrauchendes System, was trotz der wachsenden Schnelligkeit und Dichte besteht und menschenwürdig bleibt. Ich glaube, es gibt nicht nur „Green City“, oder nur „Smart City“, sondern es gibt die Stadt, die genau diese Wertbegriffe, die diese eher für mich sind, für sich beansprucht, um nicht nur zu überleben, sondern qualitativ, menschenwürdig und lebenswert zu überleben. Das sind echte Chancen-Steine, die Sie dort beschreiben, so sehe ich das. Und da fragen sie zurecht, was bleibt von Düsseldorf, wenn sich das alles erfüllt. Und diese Frage ist genau das, was eine Stadt menschlich, individuell und besonders macht. Wenn ich mich mit diesen Prozessen beschäftige, dann sollte eine Stadt von Anfang an darauf schauen, woher sie kommt und wohin sie will: „Was macht mich aus?“ Wenn sie sich Düsseldorf anschauen, dann ist das besondere an Düsseldorf die fast unversehrte, unverbaute Flusslandschaft: Wo hat man schon eine Stadt, wo der Fluss so in der Naturlandschaft durchgeht und stößt aber auf eine unglaublich dichte steinerne Masse? Die City von Düsseldorf ist sehr, sehr dicht und nahezu 100 % überbaut. Und dazu kommt, dass Düsseldorf noch ein polyzentrischer Ort ist. Es gibt ja Orte, auch Großstädte, die ein ganz eindeutiges Zentrum besitzen und Düsseldorf hat allerdings viele Zentren. Es hat eine City, eine Altstadt und viele ganz bedeutsame Zentren. Das ist ein Patchwork von vielen guten Orten. Und deshalb würde ich Düsseldorf immer als Stadtlandschaft bezeichnen und das macht Düsseldorf zu einer ausgesprochen lebendigen und lebenswürdigen Stadt für ganz unterschiedliche Typen von Menschen die hier wohnen wollen. Alle Orte sind zentral und durchvernetzt. Und wenn Düsseldorf sich diese Besonderheit behält, jedoch dem Anspruch folgt, dass z. B. das Thema Vernetzung eben nicht nur mit dem Individualverkehr läuft, sondern das eben diese Vernetzungsachsen, die heute stark befahrende Straßen sind, durch das smarte Räume werden, die Aufenthaltsqualität bekommen. Dann würde sich die Stadt in Richtung über die Jahrtausendwende gehenden Urbanismus entwickeln, aber sie würde ihre Individualität behalten. Wenn man zum Beispiel sagt, dass man alle Achsen der Stadt als Verbindungsachsen schafft, die irgendwo die kulturellen Einrichtungen „antriggern“, die hier eine große Tradition haben und gleichzeitig Verbindungen zum Fluss besitzen, dann wäre das ein gigantischer Aufwandsfortschritt in der Stadt

und die Stadt würde sich trotzdem treu bleiben. Also lauter solcher Punkte. Und das ist zum Beispiel auch das, was ich mit dem Konzept „Raumwerk“ erreichen will; dass die Stadt sich selber entdeckt, in ihrem Körpergefühl, in Ihrer Besonderheit, in ihrer ganz spezifischen Düsseldorf-Besonderheit, aber dass sie sich gleichzeitig traut, aus diesem starken Potenzial heraus, smart zu werden. Sie wird sich verändern, aber sie wird keine Andere sein.

Zwischenfrage: Wenn sie sich in die Rolle eines Bürgers setzen und anderen Menschen, aus anderen Städten und Ländern, erzählen sollen, was Düsseldorf ausmacht und was man sehen muss - was würden Sie sagen?

An dieser Stelle kann ich nur aus meiner Perspektive reden: Ich habe an allen Orten in Düsseldorf eine ganz starke Rheinpräsenz. Düsseldorf und der Rhein sind nicht zu trennen. Das ist übrigens seit einem Jahrtausend so, seitdem die Kaiser dort oben in Kaiserswerth angelangt sind. Seitdem ist der Rhein als Transportachse etwas ganz Wichtiges. Spannenderweise habe ich gerade zu Anfang viel über den Medienhafen mit seinem „Architektur-Zoo“ nachgedacht. Ich komme eher aus dem homogenen, seriösen Städtebau, aber, wenn man sich das mal auf der Zunge zergehen lässt, dass man an so einem Ort die Freiheit lässt ganz unterschiedliche aber immer qualitätvolle Architektur auf einer hohen Dichte in einer hohen Dynamik zu platzieren, dann finde ich zum Beispiel dieses Thema „Industriehafen neben Medienhafen“ auch sehr, sehr spannend, da es sehr zukunftsweisend ist. Nichts bleibt, wie es ist. Ich finde es aber gut, dass der Industriehafen nicht ganz aufgegeben wird, sondern, dass er auch seine Berechtigung behält und daneben dieser junge, dieser sprühende Medienhafen. Außerdem finde ich interessant, dass Düsseldorf eine eigene Altstadt und eine City hat und dass die City durch die Wehrhahnlinie jetzt noch mal einen ganz neuen Aspekt bekommen hat. Das ist nämlich ein riesengroßer, grüner Aufenthaltsort. Wenn das alles erst einmal fertig ist, auch mit den Grünflächen und der Verbindung vom Hofgarten in die Shadowstraße, dann ist das alles nicht nur „Kö und Einkaufen“, sondern dann ist das auch eine Mitte der Stadt, wo man sich einfach nur aufhalten kann. Und was für mich ein weiterer Anspruch wäre, ist, dass Düsseldorf seinen Bahnhof aufwertet. Deswegen machen wir aktuell Wettbewerb um den Bahnhof, denn das Bahnhofsviertel in Düsseldorf ist sehr, sehr spannend. Auch wenn man mal nach Flingern rüber schaut – zu dieser dichten Kieze. Und wenn wir dann noch die Achse, die drei Hauptstraßen vom Bahnhof bis zur Kö gut hinkriegen, also dann hat Düsseldorf auf sehr kleinem Raum eine sehr hohe Qualität. Und wenn ich jetzt wo anders bin, dann kann ich sagen: „Wenn du mal in Düsseldorf aus dem Zug steigst, dann gehe die Runde und komm wieder zurück und dann hast du ein bisschen gespürt, was Düsseldorf ausmacht.“

Frage V: Wie sieht das zukünftige Düsseldorf einmal aus, wenn diese vielen Dinge, die jetzt noch nicht da sind, da sind? Was ist ihr Wunsch, in welche Richtung sich Düsseldorf entwickelt?

Man muss sich vorstellen, dass Düsseldorf aufgrund seiner Polyzentralität ein Standort von vielen kleinen Orten ist, bei denen Industrie entstanden ist, während der Industrialisierung des vorletzten Jahrhunderts und dort herum haben sich Wohnbereiche gebildet. Und dazwischen gab es gewisse Brüche, weshalb Düsseldorf nun prädestiniert dafür ist eine Stadt der kurzen Wege zu sein, denn Düsseldorf kann jetzt schon Wohnen und Industrie/Gewerbe sehr dicht nebeneinander abbilden. Das können nicht alle Städte. Manche sind sektoral so untergliedert, dass es einer völligen Neuordnung bedürfe. Das heißt also Düsseldorf wäre für mich, in die Zukunft gedacht, wenn die Industrie sauberer wird und weniger imitierend, die ideale Stadt für Wohnen und Arbeiten auf engstem Raum. Das bedeutet dann auch Verkehrsvermeidung und man hat mehr Spaß sich in der Stadt zu bewegen. Also

muss es nicht immer im Verkehrschaos enden. Düsseldorf kann also als Stadt der kurzen Wege auch mit seinem ÖPNV zukunftsrichtig entwickeln, sowohl über als auch unter der Erde. Das wäre zum Beispiel eine sehr gute Geschichte. Düsseldorf hätte die Chance zwischen diesen sich unterscheidenden aber neu abbildenden Quartieren sehr gute Aufenthaltsräume zu schaffen.

Was ich auch gute fände, ist wenn sich Düsseldorf, mit seiner kleinen Fläche, dieser besonderen Kompetenz und Konsistenz des wohnen und arbeiten nähert. Denn das ist typisch für Düsseldorf: „Handel, Wohnen, Arbeiten und Kunst - Alles auf engsten Raum und alles durchmischt aber durchaus geschärft erkennbar.“ Wenn sich dann Düsseldorf in der Metropolregion und mit der Metropolregion weltweit verkaufen würde – das halte ich für wichtig, weil das merke ich auch immer, wenn ich im Ausland bin. Es nützt nichts, wenn man sagt: „Ich komme aus Düsseldorf“ oder „Ich komme aus Köln“ oder „Ich komme von dort“. Wenn man aber beispielsweise sagt: „Ich komme aus dem Bereich Bonn, Köln, Düsseldorf, Rheinschiene“, dann leuchten den Leuten die Augen. Genauso ist es mit Frankfurt und Umgebung. Das sollte kein Brei sein, sondern das sollten echte Konturen für scharfe, gute Orte werden, die sich aber international insbesondere durch gute Pendlerbeziehungen so miteinander vernetzt haben, dass sie sagen: „Wir sind eine Region. Wir sind eine Region mit hoher Individualität und mit hoher Qualität“. Das wäre zu dem Zukunftsbild der Stadt Düsseldorf schlechthin noch hinzuzufügen, denn dann würden alle profitieren und stärker werden.

Herr Thomas Jarzombek

CDU Bundestagsabgeordneter - Vorsitzender der
Arbeitsgruppe „Digitale Agenda“ | Wahlkreis Düsseldorf I

Art: Telefongespräch

Datum: 27.03.2018

Länge: 12 Minuten.

Frage I: Welche politischen Projekte sollte es hinsichtlich der Stadtplanung geben?

Hierzu muss man beachten, dass ich Bundestagsabgeordneter bin und wir das deshalb immer eher aus der Perspektive betrachten, was am gesetzgeberischen Rahmen gemacht werden kann, um die Städte zu ertüchtigen. Oder wir fragen uns, was auch möglichen Förderinitiativen sein können. Da gibt es beispielhaft die „digitale Stadt Darmstadt“, die durch die Ausschreibung des Bundes unterstützt worden ist. Deshalb bin ich da auch nicht in allen Details drin, was in Düsseldorf im Rahmen von Smart City und anderen Initiativen passiert. Was sollte grundsätzlich gemacht werden? Ich glaube das Ziel besteht darin, dass man versucht möglichst viele Prozesse zu digitalisieren, um den Bürger darüber eine bessere Kontrolle zu geben. Und im Idealfall hätte der Einwohner so eine Art Dashboard, eine App, mit der er eben alles steuern kann. Was wir jetzt dafür gemacht haben im letzten Jahr war eine Gesetzgebung zum „Online-Zugangsgesetz (OZG)“, eine Änderung des Grundgesetzes, dass wir jetzt einen Portalverbund schaffen können, dass es einen durchgehenden Bürgerservice gibt von Kommunen, Ländern und des Bundes, wo wir die Standards vorgeben können und bis zum Jahr 2022 sollen alle Verwaltungsdienstleistungen des Bundes jedenfalls auf digitale Prozesse umgestellt werden, sodass diese auch online verfügbar sind.

Frage II: Zum Thema „Open Government“ stellt sich die Frage, ob Bürger oder andere, unpolitische Institutionen bei politischen Projekten einbezogen und gefragt werden sollten?

Unbedingt! Also „Open Government“ und „Open Data“ ist der Ansatz, dass man möglichst viele Daten des Staates öffentlich zur Verfügung stellt, damit Dritte etwas daraus machen können. Und was die dann daraus machen, das gibt man eben nicht vor. Das ist der Innovationshebel; das sich halt nicht die Beamten überlegen: „Was könnte eine spannende Innovation sein?“, sondern dass jeder für sich selbst überlegen kann, was mache ich mit den Daten. Und der eine baut daraus eine App zur Verkehrssteuerung und der andere baut daraus halt ein Bürgerbeteiligungsportal und versucht Daten zu aggregieren, um den Leuten damit besseren Einblick in die Prozesse im Rathaus zu geben, z. B. ein Haushaltplan oder Ähnliches. Und ich bin absolut dafür die Daten als passive Sache offenzulegen, in der Form, dass Leute die Daten nehmen und für Dritte aufbereiten, allerdings auch selber Prozesse gestalten können und finde dabei das Thema „Bürgerhaushalt“ ganz interessant. Das ist etwas, was beispielhaft schon in Köln seit einiger Zeit gemacht wird, wo man dann in einem gewissen Rahmen der Bevölkerung die Möglichkeit gibt eine Haushaltsstelle selber zu gestalten. Um dann eben auch über solche digitalen Plattformen Entscheidungen herbeizuführen: „Wird jetzt die Schule saniert oder der Spielplatz gebaut?“ Das findet natürlich auch alles irgendwo seine Grenzen, denn Politik muss auch immer einen Ausgleich für das Allgemeinwohl suchen und das würde ansonsten dazu führen, dass da wo die meisten Menschen wohnen alles gebaut wird und der Rest verkümmert dann ein wenig. (Das muss natürlich nicht dazu führen, aber die Gefahr ist da) Aber in einer gewissen Größenordnung, alleine um damit auch mal zu experimentieren, fände ich so was auch in Düsseldorf sehr wünschenswert.

Frage III: Sollten Begriffe wie informationelle Stadt, Urbanistik, Smart City oder Wissensgesellschaft bekannt und überhaupt relevant sein; in der Form, dass man mit diesen Begriffen umgeht und in der Planung involviert?

Das ist eine sehr gute Frage, die ich Ihnen leider nicht beantworten kann: Die politische Stadtplanung betreibe ich nicht. Hier sind Ansprechpartner die Leute aus dem Planungsausschuss, aus dem Planungsamt oder überhaupt aus der Stadtpolitik selbst; da bin ich glaube ich nicht wirklich der richtige Ansprechpartner, um Ihnen sagen zu können: „Die wissen das oder die wissen das nicht“.

Frage IV: Es gibt gewisse Trends in der Entwicklung von Städten: Walkability, Cyclability, attraktive Architektur, weniger und intelligenter Autoverkehr oder mehr Grünflächen. Wenn alle Städte denselben Entwicklungstrends entgegenseifern, was bleibt von den Städten übrig: Was sollte Düsseldorf ausmachen, auch wenn sich die Stadt weitestgehend verändern würde?

Ich fahre jetzt gerade durch Berlin und finde ehrlich gesagt so vergleichbar sind die Städte nicht- und werden sie vermutlich auch nicht. Also ich glaube, es gibt ganz einfach bestimmte Trends und die gibt es schon sehr, sehr lange. Und wenn sie sich Architekturen und stadtplanerische Ansätze aus den siebziger und Achtzigerjahren anschauen; also Garath ist so ein Beispiel. Der Trend damals zu Satellitenstädten oder der Trend eher in das Umland zu ziehen. Die auto-gerechte Stadt wurde damals umgesetzt mit dem Tausendfüßler, also sozusagen größere architektonische und stadtplanerische Trends hat es immer gegeben, die dann auch in den Städten nachvollzogen wurden, aber auch auf sehr unterschiedliche Art und Weise. Trotzdem glaube ich jedenfalls, wenn sie sich neue Städte in China auf dem Reißbrett anschauen, dann hat man da schon den Eindruck, dass die doch relativ austauschbar sind.

Dass was die europäischen Städte am Ende unterscheidbar macht, ist die – in der IT würde man sagen – „Legacy“, also das was an alten Gebäuden, an Tradition, an Kultur da ist; das was man eben nicht bauen kann und deshalb hat auch traditionell in Deutschland der Denkmalschutz und die Denkmalpflege einen großen Stellenwert, um halt auch genau das zu erhalten, um nicht so austauschbar zu werden. Und davon ab sind die Strukturen der Städte auch sehr unterschiedlich. Ich empfinde Düsseldorf als Stadt mit vielen Grundflächen, deutlich mehr als auch andere bieten und relativ kleine Gebäude hat. Durch den Rhein bietet die Stadt auch eine sehr starke Sicht- und Luftachse und besitzt damit auch eine andere Anfühlgqualität, als manche dieser Megametropolen. Allerdings treffe ich auch Leute, die dann sagen: „Das ist mir zu langweilig und eher zu kleinstädtisch und zu dörflich von der Anmutung und ich möchte lieber in so eine richtige Metropole gehen“. Da gibt es offensichtlich auch so ein Publikum, dass global genau solche Metropolen will und wenn man mit Unternehmen, gerade auch mit Start-up-Unternehmen redet, dann ist das auch vielleicht der Grund, warum sich viele in Berlin ansiedeln. Viele sagen nämlich für dieses Publikum, das so eine globale Metropole will, brauchst du so eine Stadt wie Berlin. Es ist vielleicht die einzige Stadt in Deutschland, die so eine entsprechende Wohlfühlatmosphäre bereitstellen kann.

Frage V: Wie sollte das zukünftige Düsseldorf einmal aussehen, wenn diese vielen Dinge, die jetzt noch nicht da sind, da sind? Was ist ihr Wunsch, in welche Richtung sich Düsseldorf entwickeln sollte?

Also vom stadtplanerischen und von der städtischen Anmutung her finde ich es schon sehr gut. Natürlich gibt es auch immer Dinge, die man weiterentwickeln kann und Düsseldorf ist eine Stadt, die sich sehr weiterentwickelt hat, wenn man den Rheinufertunnel und das Rheinufer, dann die Promenade betrachtet oder wenn man sich den ganzen Umbau rund um den Kö-Bogen anschaut. Solche Projekte muss es auch weiterhin geben. Man darf nicht stehen bleiben. Aber da ich kein Stadtplaner bin und auch kein Architekt, bin ich jetzt nicht derjenige, der konkret sagen kann „Ihr müsst nun dies und jenes machen“, sondern eine ideale Stadtführung muss aber eben für solche Leute offen sein und diese an die Stadt binden und ein Wettbewerb um Ideen machen, wie sich die Stadt weiterentwickeln kann. Weiterentwicklung ist essenziell; wenn man stehen bleibt, dann fällt man zurück. Und das war immer eine Stärke von Düsseldorf: dass sich die Stadt weiterentwickelt hat.

Ich beklage vielleicht auch im politischen Raum eine gewisse Ideenlosigkeit: Also das, was jetzt als neuer Vorschlag da ist, in den Hafen eine neue Oper einzubauen

finde ich interessant, überzeugt mich allerdings nicht wirklich, weil man sich dann meiner Meinung nach die Frage stellen müsse: „Was macht man mit alten Opernhaus“. Und auch dieser ‚Minute20 minute walk‘ durch alle Kultureinrichtungen der Stadt ist auch ein USP, zumindest mal ein interessanter Vorschlag. Und dann die Idee die ganze Rheinuferpromenade bis in den Norden, bis zur Rheinterrasse zu verlängern, das würde ich persönlich auch für sehr begrüßenswert halten, aber grundsätzlich sind das ja eher kleinteiligere Dinge. Was mir fehlt, ist, dass man seit Jahren kein Klima mehr hat, wo wirklich große Ideen gedacht werden und wo auch Leute in die Stadt geholt werden, die sich da wirklich mal austoben können. Denn das täte not – denn dann könnte auch jemand, der kein Planungspolitiker ist, auch sagen „Das finde ich eine tolle Sache und da stellen wir uns dahinter!“. Früher, also bei Jochen Erwin, ist das genauso gewesen: Er selber hatte diese Ideen zwar nicht, aber er hat das Klima dafür geschaffen und hat die Projekte am Ende auch durchgesetzt.