



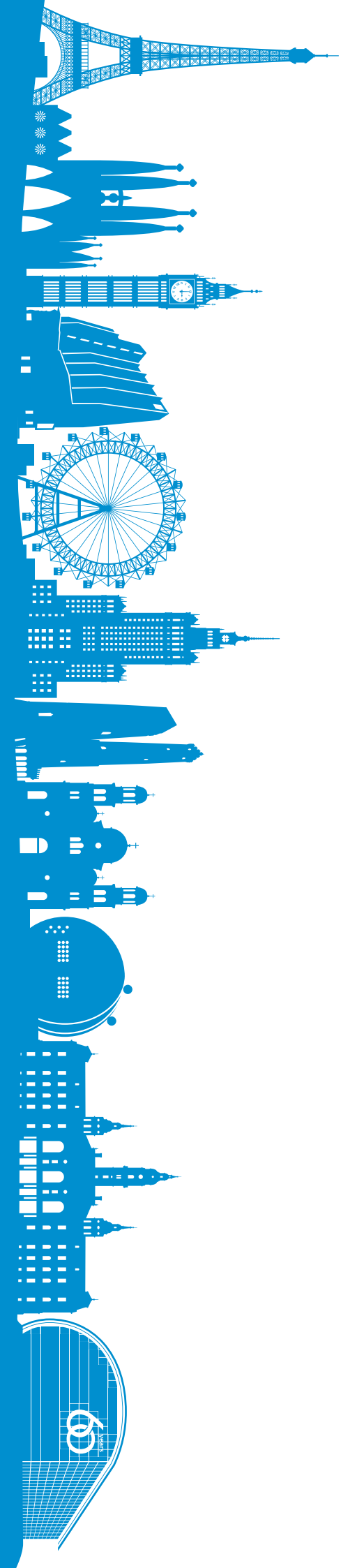
Stadt im Wandel

STOCKHOLM

Die Geschichte von der Einhornfabrik

Emma Björner
Olof Zetterberg

 Europäische
Investitionsbank
Die Bank der EU



97

2010

STOCKHOLM

Die Geschichte von der Einhornfabrik

Emma Björner
Olof Zetterberg

Stockholm: Die Geschichte von der Einhornfabrik

© Europäische Investitionsbank, 2019

Alle Rechte vorbehalten.

Fragen zu Rechten und Lizenzen sind zu richten an publications@eib.org

Der nachfolgende Text gibt die Ansicht der Autoren wieder, die nicht unbedingt der Sichtweise der Europäischen Investitionsbank entspricht.

Abonnieren Sie unseren Newsletter unter www.eib.org/sign-up

pdf: QH-04-18-865-DE-N ISBN 978-92-861-3909-3 doi:10.2867/415186
eBook: QH-04-18-865-DE-E ISBN 978-92-861-3912-3 doi:10.2867/454863

Es war einmal eine Stadt weit oben im kalten Norden. Eines Tages begann sie, ihre Geschichte zu erzählen – eine Geschichte darüber, wie sich ihr Gesicht über die Zeit verändert hatte. Die Menschen hörten zu, und bald schien ihnen die Stadt gar nicht mehr so entlegen und kalt. Die Stadt war ja ganz anders als sie gedacht hatten. Sie trugen die Geschichte weiter, und bald erfuhr alle Welt, wie die magische Einhornfabrik entstanden war ... Wir erzählen, wie Stockholm mit innovativer und nachhaltiger Stadtentwicklung Geschichte schreibt.

The infographic features a central smartphone displaying the 'Meet Stockholm Tech' app. Surrounding the phone are icons and text for several notable apps and services:

- Spotify**: N o. 1 music streaming service
- Toca Boca**: 70+ million downloads
- Lifesum**: Top health/ fitness app in App Store
- Candy Crush**: 500+ million players
- The Green Call Button**: Invented in 1979 by Laila Ohlgren from Stockholm
- Minecraft**: 100+ million users, sold for 2,5 Bn
- Skype**: 300+ million users, sold for 8,5 Bn
- Truecaller**: 100+ million users, raised \$80 million
- Fishbrain**: N o. 1 app for N o. 1 hobby: fishing
- ERICSSON**: 40% of global mobile traffic runs through Ericsson networks

Von Stockholm Business Region, 2016

Quelle: Start-up-Strategie 2017 der Stadt Stockholm

Stockholm steht auf den Ranglisten der wettbewerbsfähigsten Städte der Welt meist weit oben. Die Stadt zieht Arbeitskräfte und Unternehmen, Besucher und Investoren an. Sie gilt als attraktive und innovative Stadt mit viel geistigem Kapital, in der es sich gut und sicher leben lässt.

Das war nicht immer so. Der Erfolg Stockholms ist das Ergebnis von mutigem Branding – und intelligenter Stadtentwicklung als Grundlage dafür.

Ende der 1970er-Jahre gab es in Stockholm keine Wachstumsstrategie für die Stadt als Ganzes. Die verschiedenen Verwaltungseinheiten gingen jeweils eigene Wege, um Gäste und Investoren aus dem Ausland anzulocken. Entsprechend uneinheitlich entwickelte sich das Image der Stadt, die heute viele Beinamen trägt: Kulturstadt, Venedig des Nordens, fortschrittliche Umwelthauptstadt oder auch IT-Stadt. Letzteren Namen verdankt sie dem Telekommunikationsausrüster STOKAB, dem Mobile Valley von Kista und den Stockholm Challenge Awards für

innovative IT-Projekte (Dobers und Hallin, 2009). Stockholm wird auch als die einzig echte nordische Großstadt bezeichnet, die europäische und skandinavische Traditionen einzigartig miteinander verbindet (Czarniawska, 2002).

Im Frühjahr 2005 erklärte sich Stockholm zur „Hauptstadt Skandinaviens“ und überrumpelte damit die anderen skandinavischen Hauptstädte. Mehrere Akteure in der Stadt hatten einen neuen Wachstumsplan gefordert, woraufhin sich Politik und Stadtmanagement auf die Entwicklung einer schlüssigen Zukunftsstrategie für Stockholm einigten. Als man sich in anderen Städten umsah, wurde klar, was man brauchte: eine Markenstrategie für die Stadt. Alle, die sich mit dem Thema befassten, sollten an einem Strang ziehen. Ergebnis der Beratungen waren eine neue Organisationsstruktur für die Stadt und die Gründung des stadteigenen Unternehmens Stockholm Business Region (SBR). SBR sollte Stockholm als Wirtschaftsstandort und Tourismusziel voranbringen und damit letztlich neues Wachstum in der Region schaffen (Dober und Hallin, 2009).

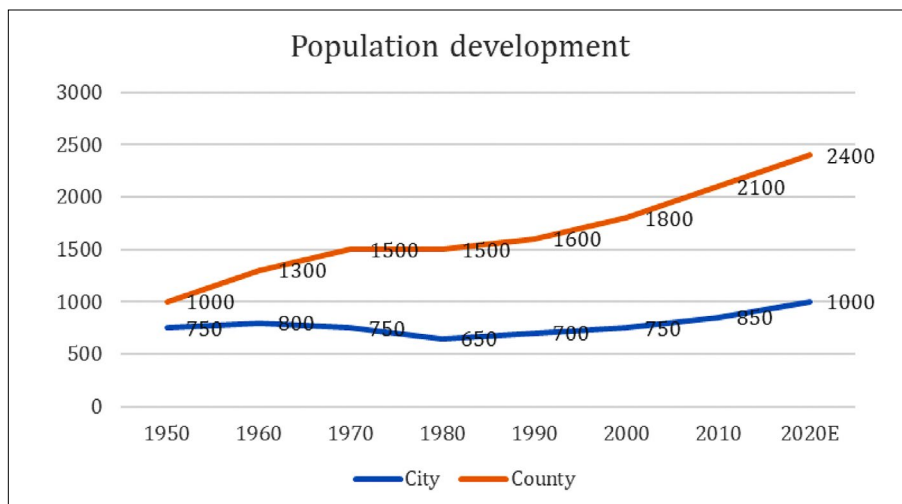
Hilfe bei ihrer neuen Markenstrategie erhielt die Stadt von der Stockholmer Markenkommunikationsagentur Dowell-Stubbs. Sie schlug eine übergreifende Strategie vor, mit der sich die Stadt als Investitionsstandort und als Tourismusziel präsentieren sollte. Bei der Markenpositionierung konzentrierte man sich anfangs auf drei Säulen: Zentralität, Kultur und Wirtschaft. Diese drei Säulen verschwanden aber letztlich – was blieb, war die „Hauptstadt Skandinaviens“.



Vor dem Branding: das alte Stockholm

Die Region Stockholm hat sich seit dem Zweiten Weltkrieg stark verändert. Während weite Teile Europas nach dem Krieg in Trümmern lagen, waren Schweden und seine Industrieanlagen unversehrt geblieben – ein großer Vorteil. Besonders in den Ballungsräumen schritt die industrielle Entwicklung rasch voran. Stockholm selbst hat sich mittlerweile freilich von einer Industriestadt zu einem modernen Wirtschaftszentrum gewandelt, das Sitz großer Aktiengesellschaften, Dienstleistungsunternehmen und der staatlichen Verwaltung ist.

Seit Kriegsende ist die Einwohnerzahl der Stadt stetig gewachsen. Zunächst zogen immer mehr Menschen aus ländlichen Gebieten in die Stadt. Ab den 1950er-Jahren kam eine arbeitsbedingte Zuwanderung vor allem aus Finnland und Südeuropa hinzu. Seit den 1970er-Jahren bilden Flüchtlinge die größte Zuwanderungsgruppe. Seit 1950 ist die Bevölkerung der Stadt von 750 000 auf eine Million gewachsen, die Einwohnerzahl der Provinz Stockholm von einer Million auf rund 2,4 Millionen. Parallel dazu dehnte sich die Stadt räumlich stark aus, und der Pendelverkehr aus den umliegenden Provinzen nahm deutlich zu. Heute leben in der gesamten Metropolregion etwas mehr als drei Millionen Menschen. Die nachstehende Tabelle zeigt die allgemeine Bevölkerungsentwicklung in der Stadt und der Provinz Stockholm über die letzten 70 Jahre.



Quelle: Offizielle Statistik des schwedischen Statistikamts SCB, 2018

Es ist gar nicht so lange her, da war Stockholm noch eine kleine Stadt. Das Wohnungsangebot war spärlich und die Infrastruktur den steigenden Einwohnerzahlen und der rasch wachsenden Privatwirtschaft (mehr Autoverkehr etc.) nicht mehr gewachsen. Die 1950er- und 1960er-Jahre gelten in Schweden landläufig als „Rekordjahre“, weil die Wirtschaft Jahr für Jahr wuchs, wodurch der Wohlstand und Lebensstandard der Bevölkerung beträchtlich stieg.

Der Handel blühte auf, der Bedarf an Büroflächen stieg, und der Verkehr nahm zu – gewaltige Veränderungen, auf die die Stadt reagieren musste. Viele Häuser wurden abgerissen und ihre Umgebung zerstört, was in den 1960er- und 1970er-Jahren Proteste hervorrief. Dieser urbane Transformationsprozess beeinflusst die Diskussion über Fragen der Stadtentwicklung bis heute und gibt ihr eine konservative Richtung.

Gemeinden und Städte sind in Schweden unabhängig. Sie können selbst entscheiden, wie Flächen genutzt und entwickelt werden sollen, sie haben Besteuerungsrechte, und sie sind auch für ressourcenintensive Großprojekte selbst zuständig.

In der Nachkriegszeit standen in Schweden viele grundlegende Reformen an. Dabei ging es auch um institutionelle Veränderungen, vor allem für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Aber erst Mitte der 1960er-Jahre wurden die geplanten Schritte tatsächlich umgesetzt und alle öffentlichen Verkehrsbereiche in einem Unternehmen zusammengeführt. 1971 trat eine Reform in Kraft, mit der die Gesundheitsversorgung, der öffentliche Verkehr und die Regionalplanung bei einer provinzweiten Verwaltungseinheit angesiedelt wurden, deren Mitglieder per Direktwahl bestimmt wurden.

Der Wohnraummangel wurde mit ehrgeizigen Vorhaben innerhalb der Stadtgrenzen beseitigt. Nach ein paar Jahrzehnten wurde es jedoch notwendig, auch in den umliegenden Gemeinden neuen Wohnraum zu schaffen. Die Nachbargemeinden waren vielfach klein und finanziell nicht in der Lage, den Wohnungsbau selbst zu stemmen. Deshalb übernahm die Stadt dort diese Aufgabe.

Stockholm hat es aufgrund seiner Randlage auf dem 59. Breitengrad schwer, Kooperationspartner in der Nähe zu finden – abgesehen natürlich von dem engen Austausch mit den anderen nordischen Hauptstädten über die Jahre. Nach dem Krieg zeigten sich die nordischen Länder sehr interessiert an einer Zusammenarbeit und erwogen sogar, einen gemeinsamen Verteidigungsbund zu gründen. Die Idee war jedoch bald wieder vom Tisch, weil Norwegen und Dänemark der NATO beitraten – was Finnland wegen seiner Beziehungen zur Sowjetunion nicht konnte –, während Schweden neutral blieb.

Stattdessen wurden verschiedene Organisationen für den kulturellen Austausch ins Leben gerufen. In den 1960er-Jahren gründeten und finanzierten alle fünf Hauptstädte gemeinsam das Nordische Kulturzentrum im Stockholmer Schloss Hässelby. Das Zentrum wurde jedoch im Jahr 2000 wieder geschlossen, weil die anderen Städte es nicht mehr mitfinanzieren wollten. Ein Grund dafür war, dass Schweden und Finnland der EU beigetreten waren. Außerdem

hatten sich mit der Unabhängigkeit der baltischen Länder die Bedingungen für die Zusammenarbeit und den Gedankenaustausch völlig verändert.

Stockholm hat auch nie offizielle Städtepartnerschaften geschlossen. Die Stadt arbeitet mit anderen Städten und Regionen lieber projektbezogen zusammen.

Die Rolle der Institutionen

Wie andere wachsende Metropolen konnte auch Stockholm seine Stadtgrenzen nur mühsam erweitern. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts ging es noch rasch voran, weil die Stadt große Areale außerhalb der Stadtgrenzen erwarb und kleine Ortschaften eingemeindete. Mit der Eingemeindung war es Mitte des Jahrhunderts aber vorbei, weil sich mehrere kleine Orte trotz ihrer Nähe zur Stadt widersetzen. In den meisten Fällen wollten einflussreiche Lokalpolitiker dort schlicht ihre Eigenständigkeit bewahren. Getreu den Worten Julius Cäsars: Lieber in einem gallischen Dorf der Erste als in Rom der Zweite.

Diese Fragmentierung der Verwaltung in der Region Stockholm wirkt bis heute nach und hat die regionale Entwicklung behindert. Die Region hat daher andere Strukturen geschaffen, um das Vorgehen abzustimmen.

Für den öffentlichen Verkehr waren ursprünglich verschiedene Stellen zuständig. Um dieses Problem zu lösen, wurden in den 1960er-Jahren alle öffentlichen Verkehrssysteme (Bahn, U-Bahn, Bus und Boot) in einem Unternehmen zusammengefasst, das nach 1970 beim neu gegründeten Provinzrat Stockholm angesiedelt wurde.

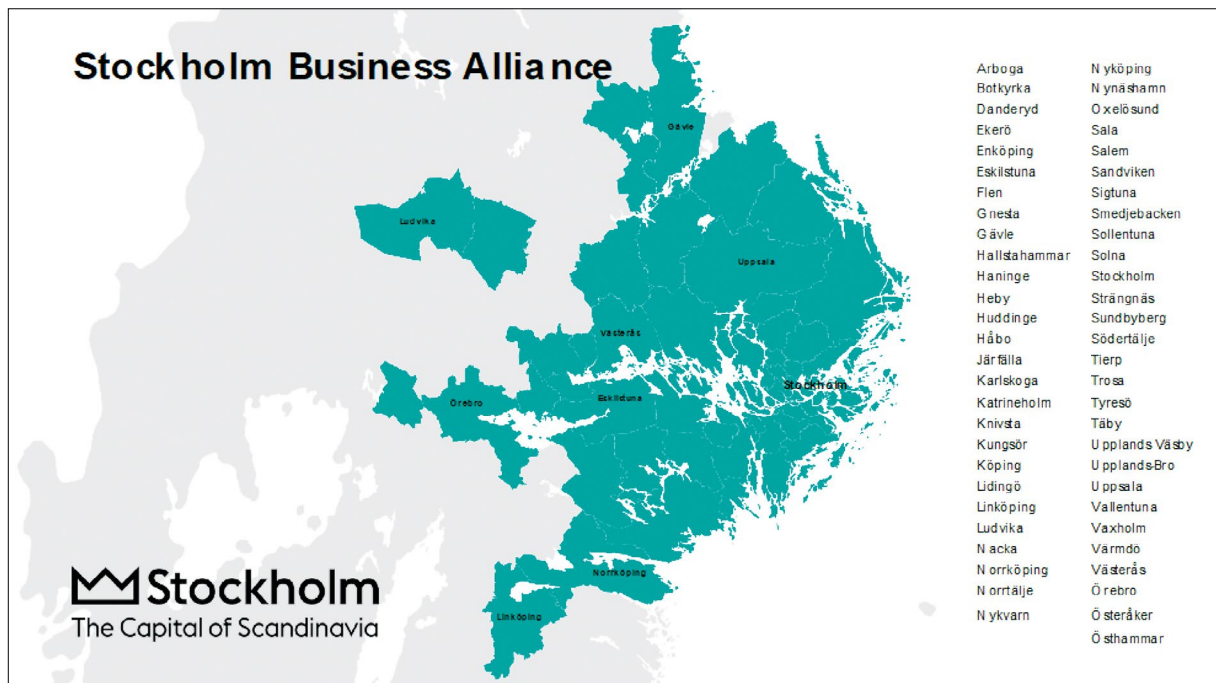
Mit dem Wohnungsbau war es schwieriger. Letztlich erwarb die Stadt auf der Grundlage von Sondergesetzen weiterhin große Grundstücke jenseits der Stadtgrenzen, wo die stadteigenen Wohnungsbaugesellschaften Wohnraum schufen. Diese Lösung funktionierte zum Teil, war in demokratischer Hinsicht aber problematisch, weil in Schweden die Gemeinden darüber entscheiden können, wie ihr Land genutzt und entwickelt werden soll. Das schränkte Stockholms Möglichkeiten ein, Flächen außerhalb der Stadt zu bebauen. Mittlerweile sind fast alle ehemals stadteigenen Grundstücke an die jeweiligen Gemeinden oder an Privateigentümer verkauft worden.

Auch das Gesundheitswesen war in der Region Stockholm in seiner Organisation fragmentiert: Stadt und Gemeinden waren jeweils für die Versorgung in ihrem Gebiet zuständig. 1971 wurden die Zuständigkeiten schließlich in einer Organisation zusammengelegt, die beim Provinzrat angesiedelt war und sich um die Gesundheitsversorgung und den öffentlichen Verkehr kümmerte. Es gab große Erwartungen, dass man nun auch mit einer einheitlichen Regionalplanung vorankäme. Aber diese Hoffnung erfüllte sich nicht – unter anderem wegen der Gemeinderechte in Bezug auf die Landnutzung, aber auch, weil sich die Regionalplanung nachfolgend in relativ zahnlosen Empfehlungen erschöpfte.

Um Lösungen für große Infrastrukturprojekte zu finden, setzte der schwedische Staat unter anderem Sonderunterhändler ein, die zwischen den Gemeinden und den staatlichen Behörden vermitteln sollten. Recht bekannt wurde in diesem Zusammenhang das sogenannte „Dennispaketet“ (Dennis-Paket), das der damalige Präsident der schwedischen Zentralbank Bengt Dennis in den 1990er-Jahren ausgehandelt hatte. In der Folge verhandelten mehrere Unterhändler (bislang ausschließlich Männer) mit dem Ergebnis, dass sich der Staat, die Gemeinden und die Provinzen die Kosten des Infrastrukturausbaus teilten.

In einigen Fällen gelang die Kooperation innerhalb der gesamten Pendlerregion, die über die Provinz Stockholm hinausreicht. So wurde vor 30 Jahren der sogenannte „Mälardalsrådet“ gegründet – ein Forum, in dem Themen von gemeinsamem Interesse erörtert werden.

2006 riefen 55 Gemeinden außerdem die Partnerschaft Stockholm Business Alliance (SBA) ins Leben. Die SBA soll die Region unter der gemeinsamen Marke „Stockholm – die Hauptstadt Skandinaviens“ bewerben und damit ausländische Investoren und Arbeitskräfte anziehen. Die freiwillige Kooperation hat sich auch bei anderen Themen bewährt, weil sie Vertrauen schafft und die Bereitschaft zur Zusammenarbeit stärkt.



Quelle: Stockholm Business Region, 2018

Was fehlt, ist jedoch eine große regionale Einrichtung mit Entscheidungsbefugnissen in wichtigen Fragen, die die Sozialstruktur und die Organisation des Gemeinwesens betreffen.

Mehrere schwedische Regierungen haben vergeblich versucht, die Gliederung der Provinzen zu ändern. Allerdings war die Vergrößerung Stockholms bislang kaum Teil der Vorschläge. Wahrscheinlich werden die diversen gesellschaftlichen Herausforderungen daher auf unterschiedliche Weise gelöst. Die medizinische Notfallversorgung kann freilich nur ausgebaut werden, wenn der Staat sich stärker engagiert, und für den öffentlichen Verkehr ist ein eigenes Entwicklungsmodell erforderlich.

Das Verhältnis zwischen der landesweiten Politik und der politischen Führung der Stadt ist stets angespannt gewesen. Innerhalb der Sozialdemokratischen Partei lässt sich die Opposition bis zu innerparteilichen Auseinandersetzungen in den 1910er-Jahren zurückverfolgen. Vorbehalte gegenüber der Expansion der Stadt waren über die Jahre jedoch in diversen Regierungen zu spüren, ungeachtet ihrer politischen Couleur. Auffälligerweise haben auch nur wenige Spitzenvertreter der Sozialdemokratischen Partei der Stadt anschließend auf staatlicher Ebene ein Ministeramt angestrebt oder in der Parteiführung Karriere gemacht.

Ökologische und soziale Nachhaltigkeit

Umweltthemen stehen in Stockholm seit Langem weit oben auf der Stadtplanungsagenda. Schon früh wurde im großen Stil investiert, beispielsweise in die Wasserversorgung, die Wasseraufbereitung und die Fernwärme. Das Straßennetz im Stadtkern wurde im Wesentlichen in den 1640er-Jahren geplant – es war also bald klar, dass der private Autoverkehr für die städtische Mobilität nur eine untergeordnete Rolle spielen konnte. Daher war der Bau der U-Bahn in den 1950er- und 1960er-Jahren ungemein wichtig, um die Emissionen in Grenzen zu halten. Die politische Führung wollte mit diesen Großinvestitionen damals allerdings vor allem die Stadt modernisieren. Erst Anfang der 1970er-Jahre wurde der Umweltschutz zu einem echten politischen Thema. Die öffentliche Meinung hatte sich insgesamt zugunsten des gesamten Modernisierungsprojekts gedreht. Dies äußerte sich beispielsweise in massiven Protesten gegen Baumfällungen in einem zentral gelegenen Park gegenüber dem königlichen Schloss. 1972 war Stockholm zudem Gastgeber der ersten Umweltkonferenz der Vereinten Nationen, was dem Thema zusätzliche Bedeutung verlieh.

In den 1970er-Jahren kam die sogenannte „grüne Welle“ ins Rollen: Viele Menschen zogen aus der Stadt in die umliegenden Gemeinden oder sogar noch weiter aufs Land. Die Einwohnerzahl Stockholms sank und erreichte 1981 ihren Tiefstand, bevor sie allmählich wieder stieg.

In der Bewerbung um die Olympischen Sommerspiele 2004 präsentierte sich Stockholm in den 1990er-Jahren als umweltfreundliche Stadt. Das olympische Dorf in „Hammarby Sjöstad“ sollte völlig neuen Umwelt- und Nachhaltigkeitsstandards genügen. Die Sommerspiele gingen schließlich an Athen, aber Stockholm trieb die Planung und den Bau des ökologischen Stadtteils Hammarby Sjöstad trotzdem mit voller Kraft voran.

Mittlerweile ist Hammarby Sjöstad zu einem international anerkannten Musterbezirk für nachhaltige Stadtplanung geworden und zur Inspirationsquelle für viele andere Projekte. Damit leistet der Stadtteil auch einen Beitrag zum positiven Image von Stockholm und Schweden (Levin und Pandis, 2014).

Mit dem Ökostadtteil kam auch eine neue Dynamik in die Umweltdiskussion, die bis dahin von der sogenannten „grünen Welle“ geprägt war – also dem Trend weg vom urbanen Leben. Neue, intelligente technische Lösungen zeigten, dass die Metropole vielleicht sogar ein nachhaltigeres Lebensumfeld bieten konnte als ländliche Gegenden. Hammarby Sjöstad wurde zum ersehnten Schaufenster für eine Stadt, die mit großen Lösungen in Bereichen wie Energieversorgung, Abfallentsorgung und anderen nachhaltig werden wollte.

Die in Hammarby Sjöstad gesammelten Erfahrungen flossen später in die Entwicklung des Hafengeländes „Stockholm Royal Seaport“ ein. 2010 beschloss die Stadt, das Gelände umzugestalten. Es soll über die Landesgrenzen hinaus zu einem Modell für nachhaltige Stadtentwicklung werden.

Bei dem Hafengelände legte man von Anfang an besonderen Wert auf die Gesamtplanung, eine kontinuierliche Fortschrittskontrolle und ein klares Verfahren zur Abstimmung der Ideen, Pläne, Visionen und Ziele mit den Beteiligten. Beispielsweise wurden schon in der Frühphase des Projekts Gespräche sowie kompetenzbildende Seminare und Workshops mit den Bauträgern angeregt. So wollte man Feedback und Erfahrungen sammeln, die in das Nachhaltigkeitskonzept einfließen sollten.

Stockholm Royal Seaport soll ein pulsierender, nachhaltiger Top-Standort werden, der Spitzenkräfte und führende Unternehmen aus aller Welt anzieht. Kennzeichnend ist eine dichte, multifunktionale und ressourceneffiziente Entwicklung in einem urbanen Umfeld, eine integrierte Grünstruktur und die Nähe zur umliegenden Natur. Das Gebiet ist auch ein wichtiger Teil der wachsenden Stadt. Schließlich muss Stockholm in verschiedenen Bereichen stark investieren, um im internationalen Wettbewerb zu bestehen.

Nachhaltigkeit umfasst in Stockholm Royal Seaport viele Aspekte: Energie, Verkehr, Gebäude, Recyclingsysteme, Anpassung an den Klimawandel und Lebensstile. Das Erdreich wurde gereinigt, Regenwasser wird als Ressource betrachtet, und bei den Gebäuden wird weitestgehend auf gefährliche Stoffe verzichtet. 80 Prozent des Geländes sollen grün werden – unter anderem, um gute Bedingungen bei viel Regen zu schaffen. Parkmöglichkeiten gibt es nur begrenzt, und pro Wohnung sind nicht mehr als 0,5 Parkplätze vorgesehen. Für Elektroautos gibt es Ladestationen, Fußgänger, Radfahrer und der öffentliche Verkehr haben Vorrang. Hinzu kommen Carpooling- oder Carsharing-Angebote, ganz im Sinne der „Sharing Economy“.

In Stockholm Royal Seaport soll ein städtisches Umfeld entstehen, in dem sich alle Anwohner wohlfühlen, von den Kindern bis zu den Alten. Viel Wert legt die Stadt daher auf den Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern. Die Vision für Stockholm Royal Seaport, so die Begründung, sei nur gemeinsam zu verwirklichen. Der Weg dorthin führe über Konsens, Zusammenarbeit und Austausch. Dafür wurden beispielsweise Gesprächsrunden mit aktuellen und möglichen künftigen Bewohnern des Viertels ins Leben gerufen.

Lange diskutiert wurde die Einführung von Gebühren für den Autoverkehr. Bereits Anfang der 1990er-Jahre stand im Kontext des Dennis-Pakets im Raum, die Investitionen zum Teil über eine Pkw-Maut zu finanzieren. Das wurde aus mehreren Gründen aber nie umgesetzt. 2003 kam das Thema erneut auf den Tisch. Diesmal schlug die sozialdemokratische Regierung vor, eine Umweltsteuer auf den Verkehr in der Stockholmer Innenstadt zu erheben.

Allerdings hatten die beiden größten Parteien, die Sozialdemokraten und die Konservativen, ihren Wählern versprochen, Autosteuern abzulehnen. Im Frühjahr 2006 war es dann aber doch soweit: Nach der Wahl kam eine Mitte-rechts-Koalition an die Macht und beschloss, dass bei der Einfahrt in die Innenstadt eine Sondersteuer zu zahlen sei. Damit überfuhr die Regierung sowohl die Sozialdemokraten als auch die Konservativen in Stockholm, aber die innerparteilichen Diskussionen waren rasch beendet, weil niemand an frühere Wahlversprechen erinnert werden wollte. Das System funktioniert heute reibungslos – ohne Schranken, Mautstellen oder ähnliches. Es wird nur das Nummernschild erfasst. Mit der sogenannten Stausteuer hat sich der Verkehr in der Innenstadt erheblich reduziert, und heute geht es vor allem um die Frage, wofür die Einnahmen verwendet werden sollen.

Durch die genannten Maßnahmen ist es Stockholm gelungen, den Pro-Kopf-Ausstoß von Treibhausgasen von 5,4 Kilogramm im Jahr 1990 auf 2,3 Kilogramm im Jahr 2017 zu senken. 2010 kürte die EU Stockholm zur ersten Grünen Hauptstadt Europas und erkannte damit den Wandel zur Nachhaltigkeit an, den die Stadt mit viel Energie vorangetrieben hat.

In den letzten Jahren rückten zunehmend auch soziale Fragen in den Fokus der nachhaltigen Entwicklung. Hauptgrund dafür war die soziale Spaltung in Stockholmer Vororten. Mit dem Stadthaushalt für 2015 beschloss man, der Entwicklung entgegenzutreten, um Stockholm wieder zu einer Einheit zusammenwachsen zu lassen. Um das zu erreichen, setzte die Stadt in vier Bereichen an: Demokratie und Sicherheit, Arbeit und Einkommen, Wohnen und städtische Umgebung sowie Erziehung und Bildung. Als erster Schritt wurde eine Kommission für ein sozial nachhaltiges Stockholm eingesetzt. Ihre Aufgabe war es, Unterschiede in den Lebensbedingungen in Stockholm zu analysieren und Vorschläge für mehr Gleichheit und eine sozial nachhaltige Stadt vorzulegen.

Ein Stadtentwicklungsprojekt, bei dem es besonders um soziale Nachhaltigkeit geht, ist „Fokus Skärholmen“. Das Projekt läuft von 2017 bis 2022 und sieht den Bau von 4 000 neuen Wohnungen sowie mehr Vorschulen, Schulen, Begegnungsstätten und Grünflächen vor. Im Vordergrund des Projekts stehen die Teilhabe, der Zugang von Mädchen und Frauen zum öffentlichen Raum, Kinder- und Jugendaktivitäten in den Bereichen Kultur und Sport, Beschäftigung für die 16- bis 29-Jährigen, Sicherheit, das städtische Lebensumfeld sowie Entscheidungsfreiheit für die Eltern, ob die Kinder zur Vorschule gehen sollen.

Wohnraumentwicklung und andere Herausforderungen

Das rasche Bevölkerungswachstum nach dem Krieg und der Bestand an alten, abgewohnten Wohnungen mit niedrigem Wohnstandard machten hohe Investitionen in neuen, funktionalen Wohnraum erforderlich. Die Stadt legte deshalb ein ehrgeiziges Wohnungsbauprogramm auf. Entlang der neuen U-Bahn-Linien sollten neue Vororte entstehen. Gleichzeitig wurden große Teile des alten, heruntergekommenen Stadtzentrums abgerissen, und es wurde Platz geschaffen für breitere Straßen, Bürogebäude, Kaufhäuser und andere Gebäude. Anfangs zogen die Menschen nur zu gerne aus der Innenstadt in die modernen Neubauten am Stadtrand. Nach ein paar Jahrzehnten setzte jedoch ein Trend zum Erhalt der alten Umgebungen ein. Die rasch aus dem Boden gestampften Vororte verloren trotz der guten Wohnqualität an Attraktivität.

Da neuer Wohnraum nur langsam entstand, legte die schwedische Regierung in den 1960er-Jahren ein Programm auf, das innerhalb von zehn Jahren den landesweiten Neubau von einer Million Wohnungen vorsah. Das sogenannte „Miljonprogrammet“ (Millionenprogramm) war mit großzügigen Zinssubventionen für die Bauindustrie verbunden. Kritiker bemängelten jedoch die Industrialisierung des Wohnungsbaus und die gleichförmige Gestaltung der Häuser.

Die Siedlungen entwickelten sich zu sozialen Brennpunkten. Vielerorts sammelten sich dort die neu Zugezogenen aus anderen Teilen Schwedens oder aus dem Ausland. Die Arbeitslosigkeit war höher als anderswo, die Mieter wechselten öfter, und wer es sich leisten konnte, zog weg in eine bessere Wohngegend.

Über die Jahre gab es mehrere ehrgeizige Programme, um die Siedlungen zu modernisieren und das Umfeld zu verbessern. Doch unter den Anwohnern machte sich allmählich eine gewisse „Projektmüdigkeit“ breit. Viele wünschten sich einfach, dass Polizei und Kommunen ihre sozialen Grundfunktionen besser erfüllten.

Nach dem Millionenprogramm und der Kritik daran ging der Wohnungsbau stetig zurück. Anfang der 1990er-Jahre rutschte Schweden dann in eine schwere Wirtschaftskrise. Viele Arbeitsplätze gingen verloren, und der Staat musste fast überall die Ausgaben kürzen. Der Wohnungsbau war nun Sache des Privatsektors, staatliche Beihilfen wurden komplett gestrichen. Weil die Konjunktur lahmte, entstanden mehrere Jahre lang fast gar keine neuen Wohnungen mehr. Als die Krise überstanden war, zog die Bautätigkeit langsam wieder an, erreichte aber erst Mitte der 2010er-Jahre wieder ihr Vorkrisenniveau.

In der letzten Dekade bemühten sich die Stadt und die umliegenden Gemeinden nach Kräften, den Wohnungsbau wieder anzukurbeln, beispielsweise über Projekte der kommunalen Wohnungsbaugesellschaften. Hinzu kamen Bauprogramme für den Privatsektor, obgleich die Wählerinnen und Wähler die Verdichtung und Erweiterung bestehender Wohnsiedlungen nicht immer begrüßten.

Der Wohnungsmangel ist das größte Problem für die weitere Entwicklung Stockholms. Für die schwierige Wohnungslage gibt es mehrere Gründe, die in Schweden selbst zu suchen sind: Seit dem Zweiten Weltkrieg ist der Mietsektor in unterschiedlicher Form reguliert, was die Mobilität auf dem Wohnungsmarkt zweifellos behindert. Hinzu kommen langwierige Planungsverfahren, die zwar etwas vereinfacht wurden, aber immer noch komplex sind. Und schließlich halten steuerliche Vorschriften die Eigentümer davon ab, ihr Heim zu verkaufen und woanders hinzuziehen.

Viele Neubürger, vor allem junge Menschen, haben es schwer, in Stockholm eine Bleibe zu finden – ein großes Problem auch für die wachsende Stockholmer Geschäftswelt, die auf Personal aus anderen Teilen der Welt angewiesen ist.

Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

Der Ausbau von Straßen und Schienennetzen ist schon immer heftig diskutiert worden, zum Teil wegen der Auswirkungen auf Mensch und Umwelt, zum Teil auch wegen der hohen Kosten.

Die erste weitreichende Entscheidung auf diesem Gebiet fiel schon 1941, als der Stadtrat den Bau einer U-Bahn beschloss, die von 1950 bis 1975 auch gebaut wurde. Der weitere Ausbau scheiterte dann aber lange Zeit vor allem am Widerstand angrenzender Gemeinden, die mit der U-Bahn einkommensschwache Wohnviertel und soziale Probleme verbanden. Erst in den letzten Jahren hat sich der Wind gedreht, und das Netz soll jetzt deutlich ausgebaut werden.

Mitte der 1960er-Jahre wurden eine ganze Reihe von Pendlerzügen in Betrieb genommen, die auch heute noch größtenteils auf dem ursprünglichen Schienennetz verkehren. 2017 wurde ein eigener Tunnel für die Pendlerzüge eröffnet, der durch die Stadtmitte führt. Damit ist die Beförderungskapazität kräftig gewachsen.

Gleichwohl hatte der Schienenverkehr jahrelang nicht die gleiche Bedeutung wie der Autoverkehr. Eine wirkliche Veränderung für die Region brachte erst die Modernisierung der Bahnstrecken nördlich und südlich des Mälarsees, der westlich von Stockholm liegt. Damit verbesserten sich die Verbindungen, sodass die Menschen auch in entferntere Gemeinden pendeln konnten. Die nachstehende Abbildung zeigt die Pendlermuster im Großraum Stockholm. Problematisch ist allerdings, dass die Instandhaltung wichtiger Schienenwege in Schweden seit Jahren vernachlässigt wird, denn darunter leidet die Zuverlässigkeit der Bahn.



Quelle: Mälardalsrådet, 2014

Boote spielten im Verkehrsangebot der Stadt viele Jahre nur eine untergeordnete Rolle, sieht man von den gut ausgebauten Verbindungen zu den vorgelagerten Ostseeinseln ab. In den letzten Jahren erlebte der Bootsverkehr jedoch eine Renaissance, nachdem mehrere neue Linien in Betrieb genommen wurden, die verschiedene Teile Stockholms miteinander verbinden.

In Schweden gibt es keine einheitliche Hafenpolitik. Letztendlich ist es Sache der Kommunen oder privater Investoren, ob sie Häfen bauen und betreiben. Wie Güter und Passagiere von den Häfen aus weiterbefördert werden, wird dabei nicht immer vorab geplant. In Stockholm hat die Hafengesellschaft zwei Außenhäfen gekauft, die sie betreibt – einen im Norden (Kappelskär) und einen im Süden (Nynäshamn). Das löst das Problem zum Teil. Aber da weder Kappelskär noch Nynäshamn noch der Hafen von Stockholm direkt von Hochseeschiffen angelaufen werden, müssen viele Güter per Lkw vom größten schwedischen Hafen in Göteborg transportiert werden.

Immer größere Bedeutung gewinnt im Zeitalter der Internationalisierung die Erreichbarkeit auf dem Luftweg. Bromma, Stockholms erster richtiger Flughafen, wurde 1936 eröffnet und ist nach wie vor in Betrieb. Über Bromma werden Inlandsflüge und einige internationale Flüge abgewickelt. Es gab immer wieder Versuche, den Flughafen zu schließen und das Gelände als Wohngebiet zu entwickeln. Dem steht aber eine Übereinkunft zwischen Stockholm und dem schwedischen Staat entgegen, die bis 2038 gilt. Erst dann dürfte die Stilllegung des Flughafens in Betracht kommen.

Schon Anfang der 1950er-Jahre plante Stockholm den Bau eines neuen Flughafens in Sigtuna, 40 Kilometer nördlich der Stadt. Stockholm Arlanda, so der Name des Flughafens, wurde 1962 eröffnet und seither in mehreren Schritten ausgebaut. Heute kommt Arlanda auf rund 25 Millionen Fluggäste pro Jahr. Auch für die Zukunft gibt es große Pläne, nämlich den Bau neuer Terminalgebäude und einer vierten Start- und Landebahn. Stockholm braucht diese zusätzlichen Kapazitäten, wenn die Region mit der Entwicklung Schritt halten will – zumal dann, wenn in den 2030er-Jahren der alte Flughafen geschlossen wird.

In etwa 100 Kilometern Entfernung zur Stadt gibt es noch zwei weitere Flughäfen, die vor allem von Charter- und Billigfluglinien genutzt werden.

Mangelnde Direktverbindungen aus europäischen Städten und aus anderen Teilen der Welt sind für die gesamte Region ein wachsendes Problem. Schließlich bietet Stockholm ein so internationales Geschäftsumfeld wie nur wenige Städte auf der Welt. Viele weltweit führende Unternehmen haben hier ihren Hauptsitz. Allerdings sind die drei anderen nordischen Hauptstadtregionen per Flugzeug allesamt besser erreichbar.

Das Straßennetz wurde über die gesamte Zeit seit dem Zweiten Weltkrieg ausgebaut. In den 1950er-Jahren gab es große Pläne für den Bau von Autobahnen und anderen Verkehrswegen. Die wichtigste Umgehungsstraße, der „Essingeleden“, wurde Mitte der 1960er-Jahre fertiggestellt und brachte eine deutliche Verkehrsentlastung für die Innenstadt. Andere Vorhaben wurden nicht so umgesetzt, wie ursprünglich geplant. Zum Teil, weil der Autoverkehr nicht so stark zunahm wie erwartet, zum Teil aber auch, weil es immer lauterem Widerstand gegen Großprojekte gab, die bisweilen rücksichtslos in die städtische Umwelt eingegriffen. Forderungen, der Verkehr solle durch Tunnel geführt werden, verteuerten große Straßenbauprojekte erheblich. 1984 wurde ein Tunnel unter dem Stadtkern von Södermalm eröffnet, 2004 der „Södra Länken“ als Südumgehung in Verlängerung des Essingeleden. 2014 folgte der „Nörra Länken“, der im Norden an den Essingeleden anschließt. Damit hat Stockholm jetzt einen hufeisenförmigen Autobahnring. Mit der „Förbifart Stockholm“ entsteht derzeit eine neue Umgehungsstraße im Westen Stockholms. Die neue, 21 Kilometer lange Umgehung führt überwiegend durch Tunnel und soll 2026 fertig werden. Seit Jahrzehnten steht auch ein östliches Verbindungsglied zur Debatte, mit dem sich der Autobahnring schließen würde, aber die Diskussionen werden wohl weitergehen.

Mit dem breiten Ausbau eines Fernwärmenetzes hat Stockholm seinen Status als umweltfreundliche Stadt zweifellos gefestigt. Ein großer Vorteil der Fernwärme ist, dass sich die Emissionen auf wenige Stellen konzentrieren und dort eine effiziente Abgasreinigung möglich ist. Außerdem kann das Wasser leicht mit verschiedenen Brennstoffen erhitzt und damit die gesamte Wärmeversorgung nach und nach auf erneuerbare Energien umgestellt werden. Stockholm hat die Fernwärme- und Fernkälteversorgung kontinuierlich ausgebaut. Das Netz wird seit den 1990er-Jahren gemeinsam mit dem Energiekonzern Fortum betrieben, dessen Hauptaktionär der finnische Staat ist.

Die vielleicht wichtigste Infrastrukturinvestition in Stockholm wurde 1995 in Angriff genommen: die Gründung des Unternehmens STOKAB für die Verlegung von Glasfaserleitungen. Verschiedene Unternehmen konnten sich STOKAB anschließen und ihre Dienstleistungen anbieten. Hintergrund der Entscheidung war, dass die staatseigene Telekommunikationsgesellschaft Televerket ein Monopol auf Glasfaserdienste hatte und damit konkurrenzfrei am Markt war. So berechnete Televerket beispielsweise hohe Gebühren für den internen Telefonverkehr der Stadtverwaltung. Ein weiteres Argument war später, dass die Stadt sich das sogenannte „Baggermonopol“ sichern wollte, um keine ungeregelte Kabelverlegung durch private Unternehmen zulassen zu müssen.

STOKAB bietet Unternehmen seither ein offenes, sicheres und leistungsfähiges Netz zu niedrigen Gebühren an. Das erklärt zu einem guten Teil, warum in den letzten Jahren so viele erfolgreiche Technologieunternehmen in Stockholm gegründet wurden.

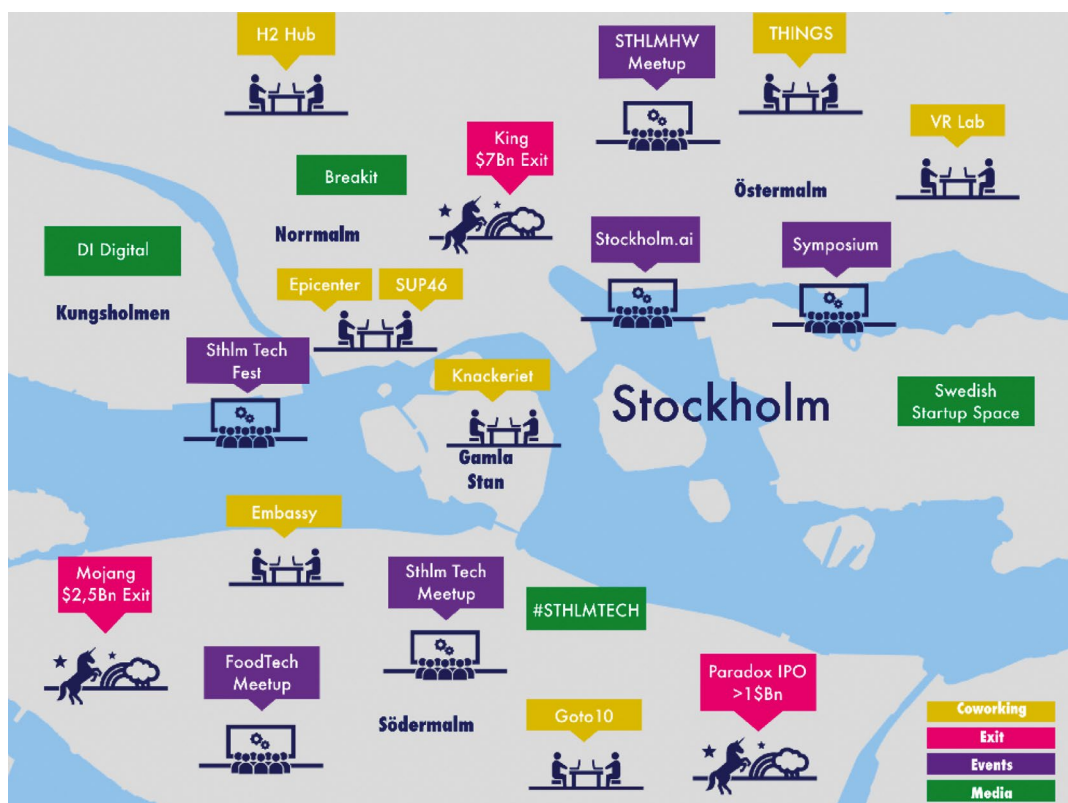
Gut möglich, dass die politischen Entscheidungsträger im Rathaus die Tragweite dieser epochalen Infrastrukturinvestition seinerzeit gar nicht ganz erkannten. Wie unglaublich und fast schon amüsant aber, dass ausgerechnet der träge Monopolist Televerket die Politik letztlich dazu bewog, STOKAB zu gründen.

Stockholms Tech-Wunder

Schweden ist ein technikaffines Land. Mit vielen Innovationen ist eine Riege schwedischer Unternehmen herangewachsen, die auf der Weltbühne mitspielen. Die Menschen in Schweden, und vor allem in Stockholm, begegnen technischen Neuerungen mit großer Neugier. Beispielsweise ist Schweden jetzt auf dem Weg zur bargeldlosen Gesellschaft. Schon vor hundert Jahren hatte Stockholm pro Kopf die meisten Telefonanschlüsse weltweit – über der Stadt spannte sich ein wahres Spinnennetz von Telefonleitungen.

Seit der Jahrtausendwende sind viele erfolgreiche Technologieunternehmen hinzugekommen und haben es in den Kreis der „Einhörner“ geschafft. (Ein Einhorn ist ein Unternehmen, das nach zehn Jahren einen Unternehmenswert von mindestens einer Milliarde US-Dollar hat.) Die Erklärungen dafür sind vielfältig. Schweden ist insgesamt ein innovationsfreudiges Land und hat seit Anfang des achtzehnten Jahrhunderts viele berühmte Forscher und Wissenschaftler hervorgebracht. Trotzdem mussten noch viele andere Faktoren zusammenkommen, um das „Tech-Wunder“ des letzten Jahrzehnts herbeizuführen.

Zunächst brauchte es eine intakte Gesellschaft mit guter Bildung und leistungsfähigen öffentlichen Einrichtungen. Für die Spieleindustrie war vor allem der schnelle Ausbau des Glasfasernetzes erfolgsentscheidend. Außerdem verweisen Vertreter der Branche auf die Steuervorteile, die um die Jahrtausendwende in Kraft traten: Millionen Beschäftigte konnten über ihre Arbeitgeber zu einem steuersubventionierten Preis einen PC kaufen. Viele brachten damals den ersten leistungsfähigen Familienrechner mit nach Hause, den die Teenager rasch in Beschlag nahmen.



Stockholm Business Region, 2016

Quelle: Start-up-Strategie 2017 der Stadt Stockholm

Zu Beginn hatten viele Start-ups Schwierigkeiten, an Kapital zu kommen. Bald aber verkauften die ersten Gründer ihre Unternehmen und investierten in andere Start-ups, was Risikokapitalgeber aus aller Welt nach Stockholm lockte. Die Stadt selbst war von Anfang an mit an Bord und unterstützte mit STING das erfolgreichste Gründerzentrum der Region. Die Europäische Investitionsbank-Gruppe (EIB-Gruppe) beteiligte sich hier über den Europäischen Investitionsfonds (EIF) mit 15 Millionen schwedischen Kronen am Luminar Ventures Fund. Daneben förderte die Bank die Entwicklung Stockholms mit weiteren Finanzierungen.

Der Weg in die Zukunft

Stockholm hat nach dem Zweiten Weltkrieg mit viel Erfolg die Voraussetzungen für ein gutes Lebensumfeld geschaffen und ein Gemeinwesen geformt, das sich durch Engagement und Stabilität auszeichnet. Davon haben die etablierten Unternehmen stark profitiert, während Start-ups unter guten Bedingungen zu Einhörnern heranwachsen konnten.

Insgesamt beruht der Erfolg Stockholms auf einer Kombination aus Glück (andernorts lag die europäische Industrie nach dem Krieg in Trümmern) und dem starken Glauben an eine ganzheitliche Sozialplanung. Dabei hat die Stadt stets einen besonderen Ehrgeiz entwickelt, was die Vision einer kosmopolitischen Weltstadt und deren Gestaltung betrifft.

Das Geld dafür kam größtenteils vom Staat, von der Stadt und von der Provinz – also von der öffentlichen Hand. Im linken wie im rechten politischen Lager gab es enorme Vorbehalte dagegen, den Privatsektor an Infrastrukturinvestitionen zu beteiligen. Auch die EIB hat bei der Stadtentwicklung in Stockholm und Schweden keine große Rolle gespielt, sondern vielmehr in beträchtlichem Umfang die Industrie gefördert.

Stockholm ist in vielerlei Hinsicht eine Erfolgsgeschichte. Aber für die Zukunft steht die Stadt vor schwierigen Aufgaben, die sie vor allem auf politischer Ebene angehen muss.

Der größte Schwachpunkt ist der funktionsgestörte Wohnungsmarkt, der viele Probleme schafft: Unternehmen finden kein geeignetes Personal und werden dadurch in ihrer Entwicklung gebremst; junge Menschen können nicht aus dem Elternhaus ausziehen, weil sie kaum eine eigene Wohnung finden, und ganz besonders schwierig ist die Lage wohl für Zuwanderer.

Ein weiteres großes Problem ist, dass es zu lange dauert, bis Flüchtlinge und Migranten Arbeit finden. Die Gründe dafür sind vielfältig: Schwierigkeiten bei der Vergleichbarkeit und Anerkennung ausländischer Abschlüsse, Sprachbarrieren etc.

Angesichts seiner Lage im hohen Norden Europas würde es Stockholm außerdem helfen, wenn die Stadt mit dem Flugzeug besser erreichbar wäre. Schwedens Wirtschaft ist so international ausgerichtet wie kaum eine andere und daher auf gute Flugverbindungen angewiesen. Wenn das Land auf dem Weltmarkt bestehen will, muss hier energischer gehandelt werden.

Und schließlich besteht auch eine gewisse Sorge, dass der Erfolg Stockholms vielleicht zu leicht gekommen ist. Denn so mancher sieht das beeindruckende Wachstum als selbstverständlich an. Entsprechend fehlt dann die Einsicht, dass die Stadt nur mit Fleiß und harter Arbeit weiter vorankommen wird.

Alles in allem ist man in Stockholm aber überzeugt, dass die Stadt ihre Erfolgsgeschichte fortschreibt – und die Chancen dafür stehen gut!

Literaturverzeichnis

Czarniawska, B. (2002), *A Tale of Three Cities: Or the Globalization of City Management*, Oxford University Press.

Dobers, P. & Hallin, A. (2009), "The Use of Internet in Building the Brand of Stockholm: The Capital of Scandinavia", Chapter XIII, in Gascó-Hernández, M. & Torres-Coronas, T. (Eds), *Information Communication Technologies and City Marketing: Digital Opportunities for Cities Around the World*, pp. 264-293, Information Science Reference.

Levin, P. & Pandis, S. (2014), "(Failed) mega-events and city transformation: the green vision for the 2004 Olympic village in Stockholm", pp. 155-167, in Berg, P.O. & Björner (Eds.), *E., Branding Chinese Mega-Cities: Policies, Practices and Positioning*, Edward Elgar Publishing.

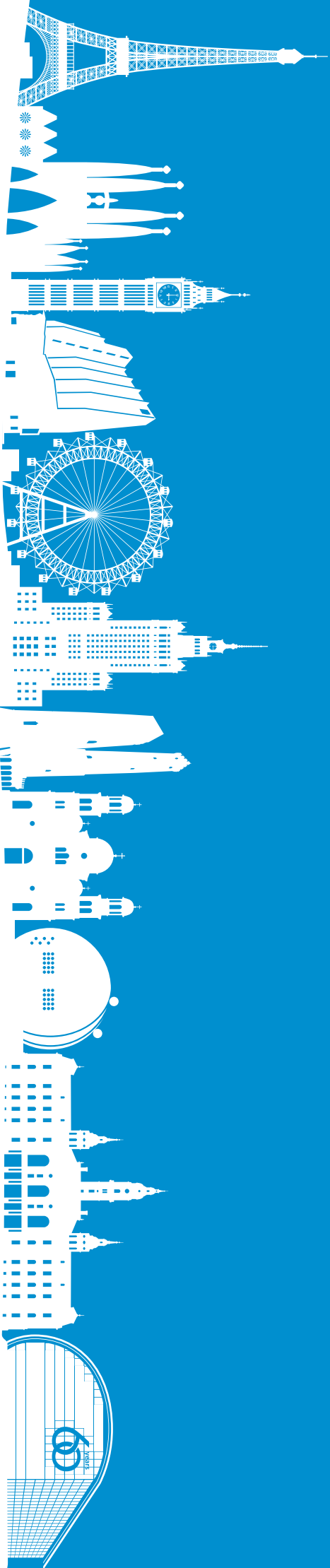
The City of Stockholm Start-up strategy (2017), published by Stockholm Business Region.

Dr. Emma Björner ist Wissenschaftlerin und Beraterin mit dem Spezialgebiet Nachhaltigkeit. Sie arbeitet für Enact Sustainable Strategies und forscht am Gothenburg Research Institute der Universität Göteborg über nachhaltigen Tourismus. Außerdem ist sie Senior Expert bei der International Organisation for Knowledge and Enterprise Development, wo sie primär Projekte mit Bezug zu China und die Horizont-2020-Initiative URBiNAT zu nachhaltigen Städten betreut. Dr. Björner hat zahlreiche Artikel in wissenschaftlichen Fachzeitschriften veröffentlicht, ein Buch herausgegeben und über das Branding chinesischer Megastädte promoviert. **Olof Zetterberg** arbeitet seit 1981 für die Stadt Stockholm, unter anderem als Flüchtlingskoordinator. Über die Jahre leitete er bereits die Ressorts Freizeit, Kultur und Sport, Stadtplanung, Verkehr sowie Wohnungsbau und Parks. Zetterberg koordinierte das Entwicklungsprojekt Hammarby Sjöstad und war von 2007 bis 2018 CEO von Stockholm Business Region, der stadt-eigenen Agentur für Investitionsförderung. Seit 2007 ist er Vorsitzender des Stockholmer Gründerzentrums STING und gegenwärtig auch Vorstandsmitglied von Start-Up Stockholm, einer Stiftung, die kostenlos Beratung rund um die Existenzgründung anbietet.



Emma Björner

Olof Zetterberg



Europäische
Investitionsbank

Die Bank der EU 