

Stadt der Zukunft

Tendenzen, Potenziale und Visionen

Marco Peters
Jan Walter
Lara Falkenberg



Deutsches Institut für Urbanistik

Difu-
Papers

Juni 2016

Inhalt

Hintergrund und Zielsetzung	3
Methodik.....	3
1. Mobilität – Von A nach B in der Zukunftsstadt	5
2. Einkaufen – Konsumverhalten von morgen	9
3. Wohnen: Flexibilität in Größe, Form und Funktion.....	13
4. Arbeiten – Berufswelt in der Zukunftsstadt	16
5. Umwelt – „Urbanes Grün“ in der Stadt der Zukunft.....	17
6. Soziales Miteinander, Digitalisierung und Partizipation	19
7. Fazit Zukunftsstadt: Lebenswert, lebendig und grün	21
Literatur.....	23
Anhang: Fragebogen der Difu-Online-Umfrage	24

Hintergrund und Zielsetzung

Wie sieht die Stadt der Zukunft aus? Diese Frage stand im Zentrum des „Wissenschaftsjahres 2015 – Zukunftstadt“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF). Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) entwickelte in diesem Zusammenhang eine Umfrage als Exponat für das Ausstellungsschiff „MS Wissenschaft“ und befragte die Menschen nach ihren Wünschen und Visionen für die Stadt der Zukunft. Die Befragung (siehe Anhang) – die auf dem Schiff sowie via Internet durchgeführt werden konnte – beinhaltete wichtige städtische Zukunftsthemen wie Mobilität, Einkaufen, Wohnen und Arbeiten. Die Umfrage wurde in eine leicht verständliche Geschichte („Zeitreise“) eingebettet und so konzipiert, dass auch Kinder ab 12 Jahren uneingeschränkt und selbstständig daran teilnehmen konnten. Insgesamt haben im Zeitraum von April bis September 2015 über 6.600 Personen die Umfrage beantwortet. Die deskriptiven statistischen Ergebnisse des quantitativen Teils der Befragung wurden in der Difu-Publikation „Ein Tag in deiner Stadt der Zukunft“ im Oktober 2015 veröffentlicht.

Ziel der vorliegenden Nachfolgepublikation ist es, diese Ergebnisse vertiefend zu analysieren und ein Stimmungsbild aus der Bevölkerung mit Blick auf Wünsche und Visionen für die Stadt der Zukunft zu zeichnen, um daraus Potenziale und Impulse für die Kommunen abzuleiten. Dazu wurden die Vorstellungen der Befragten nach unterschiedlichen Altersgruppen, verschiedenen Städten und siedlungsstrukturellen Kreistypen verglichen. Darüber hinaus wurden ihre Wünsche in Relation zu realen Entwicklungen gestellt. Durch die Auswertung einer offenen Frage konnten eigene Ideen und Vorschläge der Befragten mit in das Gesamtbild aufgenommen werden.

Da die Umfrage ein Exponat auf der MS Wissenschaft war, konnte es nicht darum gehen, ein repräsentatives Meinungsbild für die Gesamtbevölkerung Deutschlands zu erhalten (siehe Methodik). Dennoch lassen sich aus den Antworten der Teilnehmenden Tendenzen und Indizien für die Wünsche und Vorstellungen hinsichtlich einer zukünftigen Stadtentwicklung ableiten.

Methodik

Die Umfrage wurde ausschließlich als Online-Version angeboten und auf einem Difu-eigenen Server gehostet. Auf der MS Wissenschaft hatten alle Besucherinnen und Besucher der Ausstellung an zwei Terminals Gelegenheit, sich an der Umfrage zu beteiligen. Außerdem war es über den Internetauftritt des Difu möglich, online an der Befragung mitzumachen.

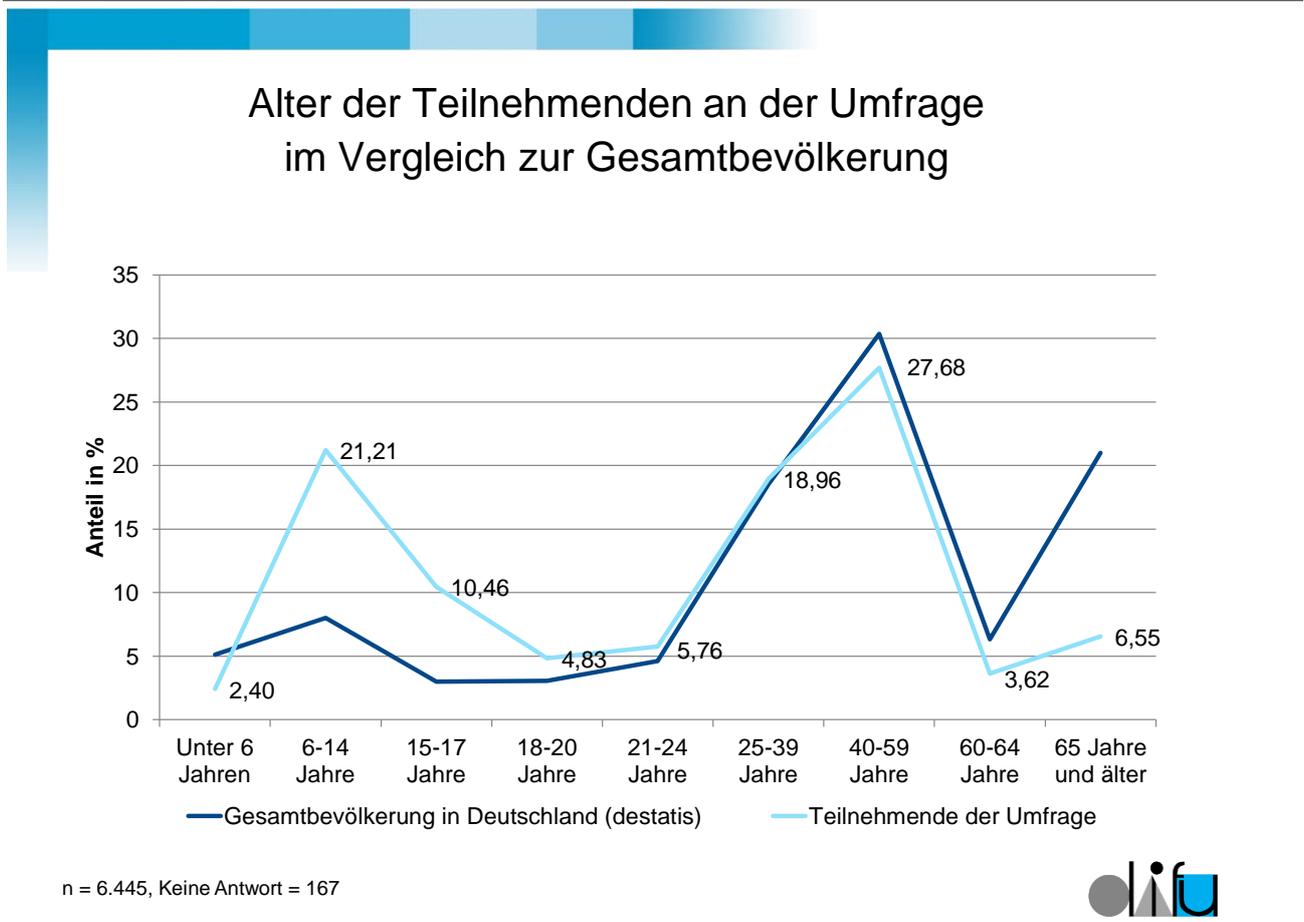
Wie bereits erwähnt, handelt es sich bei der Befragung nicht um eine repräsentative Erhebung. Von folgenden statistischen „Verzerrungen“ im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung muss ausgegangen werden:

- 1) Die Durchführung der Umfrage im Rahmen der Ausstellung auf der MS Wissenschaft brachte es mit sich, dass besonders häufig Schülerinnen und Schüler bzw. Studierende teilnahmen.
- 2) Es darf angenommen werden, dass sich die erwachsenen Teilnehmerinnen und Teilnehmer durch ein überdurchschnittlich hohes Interesse an Zukunftsthemen und auch durch ein höheres Bildungsniveau auszeichnen.
- 3) Die räumliche Verteilung ist nicht repräsentativ: Ein Großteil der Befragten lebt in den Städten und Regionen in und um die 41 „Anlegerstädte“. Zudem ist der Anteil der befragten Personen aus großstädtischen Gebieten überdurchschnittlich hoch.

Dennoch konnte bezüglich der Altersgruppen eine relativ gute Repräsentativität im Vergleich zur Gesamtbevölkerung erreicht werden (Ausnahme Altersgruppen unter 6 Jahre sowie 65 Jahre und älter).

Nicht in die Auswertung einbezogen wurden Datensätze, die ausschließlich Angaben über Ort und/oder Alter enthielten. Dies betraf 56 Datensätze. Unvollständige Fragebögen, bei denen mindestens eine inhaltliche Frage beantwortet worden war, wurden unabhängig davon, ob Alter und Ort angegeben waren, in die Grundgesamtheit aufgenommen.

Abbildung 1:



Die Städte Dresden, Berlin, Würzburg, Stuttgart und Münster wurden auf Grund der hohen Teilnehmerzahlen (mindestens 120) exemplarisch in unterschiedlichen Kombinationen für interkommunale Vergleiche gewählt.

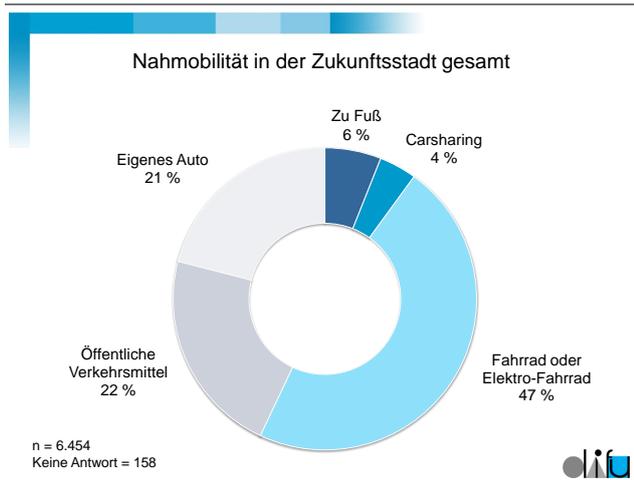
Eine offene Frage zum Abschluss der Umfrage bot den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit, die eigenen Angaben zu konkretisieren und weitere Wünsche und Visionen zu formulieren. Über 2.500 Personen haben an dieser Stelle ihre Vorstellungen zur Stadt der Zukunft dargestellt. Diese Ideen, Meinungen und Vorschläge wurden für die vorliegende Veröffentlichung mit einer qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring¹ ausgewertet. Durch eine offene Kodierung konnten die Antworten der Teilnehmenden systematisch analysiert und strukturiert werden. Auf diese Weise ist es gelungen, die relevanten Informationen herauszufiltern und – im Sinne eines induktiven Vorgehens – offen für nicht erwartete Befunde zu sein, die über die Ergebnisse der quantitativen Fragen hinausgehen. Bei der hier dargestellten Materialauswertung handelt es sich um eine zusammenfassende Analyse. Sie bildet das Ausgangsmaterial in reduzierter Form ab und richtet besonderes Augenmerk auf die am häufigsten genannten Themen sowie die in den quantitativen Fragen angesprochenen Themenfelder. Es werden hier auch repräsentative Zitate aus der offenen Frage veröffentlicht.

¹ Mayring, Philipp: Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken, 2010.

1. Mobilität – Von A nach B in der Zukunftsstadt

Wie bewegen sich die Stadtbewohner von morgen fort? Auf die Frage nach dem bevorzugten Mobilitätsmittel in der Zukunftsstadt hat nahezu die Hälfte der Teilnehmenden einen klaren Favoriten: Mit 47 Prozent ist das Fahrrad/E-Bike das mit Abstand beliebteste Fortbewegungsmittel im städtischen Nahverkehr (Distanz bis zu fünf Kilometern). Auf den Plätzen zwei und drei folgen der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) mit 22 Prozent und das eigene Auto mit 21 Prozent. Zu Fuß möchten sich lediglich sechs Prozent der Befragten durch die Zukunftsstadt bewegen. Möglicherweise sehen viele das „Zu-Fuß-Gehen“ vor allem als Option für den „ersten/letzten Kilometer“ und weniger als eigenständige Mobilitätsform. Auch das Carsharing, das nur vier Prozent der Teilnehmenden als bevorzugtes Verkehrsmittel angegeben haben, gilt eher als „Ergänzungs-Mobilität“.

Abbildung 2:



Laut der Studie „Fahrrad-Monitor“, die das Bundesverkehrsministerium alle zwei Jahre erheben lässt, ist die Fahrradnutzung in Deutschland in den letzten Jahren nahezu stabil geblieben: 38 Prozent der befragten Menschen nutzen das Rad intensiv (täglich bis mehrmals wöchentlich). Dabei wird das Fahrrad überwiegend für Einkäufe, kurze Erledigungen und Ausflüge eingesetzt. Etwa 39 Prozent der Befragten nutzen das Fahrrad, um zur Arbeit bzw. Ausbildungsstätte zu gelangen. Hier ist ein leichter Anstieg im

Vergleich zu 2013 (35 Prozent) zu verzeichnen. Jeder und jede Dritte kombiniert dabei Rad und ÖPNV².

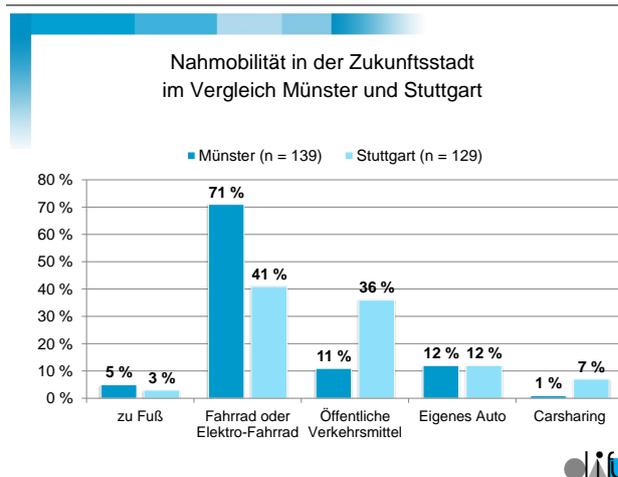
Der sehr verhaltene Wunsch nach Carsharing-Nutzung entspricht nicht der derzeitigen Entwicklung, denn die Nutzerzahlen in diesem Mobilitätsbereich steigen seit Jahren kontinuierlich an. Mittlerweile gibt es über eine Million registrierte Carsharer in Deutschland. Die Wachstumsraten liegen im zweistelligen Prozentbereich³.

Muskel- oder Motorkraft? Mobilitätswünsche in Münster und Stuttgart

Sehr unterschiedliche Wünsche zeigen sich in der Befragung, wenn man die Vorstellungen der Bürgerinnen und Bürger in Münster und Stuttgart zur Mobilität vergleicht.

In Münster dominiert mit 71 Prozent ganz deutlich der Wunsch nach Fahrradmobilität. Dagegen möchten in Stuttgart lediglich 41 Prozent der Befragten zukünftig das Fahrrad/E-Bike nutzen.

Abbildung 3:



Diese Tendenz spiegelt sich im tatsächlichen Modal Split der Wohnbevölkerung beider Städte wider. Der Anteil der Radfahrer am Gesamtverkehr liegt in Münster bei etwa 38 Prozent, in Stuttgart dagegen nur bei etwa fünf Prozent⁴.

² Vgl. Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH/Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Fahrrad-Monitor Deutschland 2015, Berlin 2015.

³ Vgl. Bundesverband CarSharing e.V.

⁴ Vgl. Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung, Abteilung Verkehrsplanung und Stadtgestaltung 2013, S. 17 ff.; Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung,

Dafür wählen in der vorliegenden Umfrage mit 36 Prozent überdurchschnittlich viele Menschen in Stuttgart den ÖPNV als bevorzugtes Nahverkehrsmittel, während dies in Münster nur elf Prozent angeben. Auch hier bestätigt ein Vergleich mit dem realen Modal Split diese Tendenzen: In Stuttgart liegt der Anteil der ÖPNV-Nutzer bei 24 Prozent, in Münster hingegen lediglich bei zehn Prozent⁵.

Ein Grund für die verschiedenen Verkehrspräferenzen liegt sicherlich in der stark unterschiedlichen Topographie der beiden Städte. Während sich das Stadtgebiet Münster auf sehr flachem Terrain ohne nennenswerte Steigungen befindet, zeichnet sich Stuttgart durch eine Kessellage und viele Anhöhen aus, die den Radverkehr erschweren. Allerdings wird in Münster der innerstädtische Radverkehr auch seit Jahren von Seiten der Stadt proaktiv gefördert, u.a. durch ein umfangreiches Radwegenetz (z.B. die autofreie Promenade rund um die Altstadt), eine großräumige Sperrung der Innenstadt für private Pkw, Sonderregelungen wie die Fahrradschleusen, die es Radfahrern erlauben, zwischen den Autos zur Ampel vorzufahren, oder die Schaffung von sicheren Stellplätzen, beispielsweise in Form der Radstation am Hauptbahnhof. Auch in Stuttgart ist man bemüht, den Radverkehr trotz schwieriger naturräumlicher Bedingungen durch infrastrukturelle Maßnahmen, Öffentlichkeitsarbeit und zielgruppenorientierte Projekte zu fördern.

Interessant ist auch der Blick auf das eigene Auto als städtisches Fortbewegungsmittel. Dies wünschen sich lediglich jeweils zwölf Prozent der Menschen in Stuttgart und in Münster. Damit liegen die beiden Städte deutlich unter dem Durchschnitt der Befragten insgesamt (21 Prozent). Vergleicht man diesen Wert mit der tatsächlichen Autonutzung, weichen die Anteile in beiden Städten jedoch stark voneinander ab. Während in Münster etwa 30 Prozent der Wohnbevölkerung das Auto als Hauptverkehrsmittel nutzen, sind es in Stuttgart rund 45 Prozent⁶. Stuttgart weist unter den deutschen Großstädten einen der höchsten Motorisierungsgrade auf. Ein Grund dafür ist sicherlich, dass Stuttgart ein wichtiger Standort der Automobilindustrie in Deutschland ist.

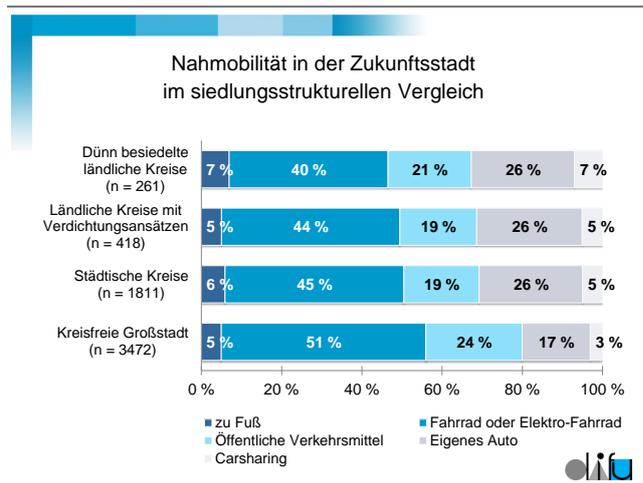
Ein schwerwiegendes Problem, welches u.a. mit der starken Autonutzung einhergeht, ist die Feinstaubbelastung in der Stadt. Stuttgart gilt diesbezüglich unter den deutschen Städten als Spitzenreiter⁷. Zu Beginn des Jahres 2016 löste die Stadt „Feinstaub-Alarm“ aus

und bat alle Bürgerinnen und Bürger, das Auto stehen zu lassen und alternative Verkehrsmittel wie den ÖPNV oder das Fahrrad zu nutzen. Auch in diesem Zusammenhang spielt die Topographie Stuttgarts wieder eine gewichtige Rolle. In der Kessellage sammeln sich nämlich die Feinstaubpartikel bei bestimmten meteorologischen Verhältnissen und können nicht abziehen⁸. Eine hohe Feinstaubbelastung kann schwerwiegende gesundheitliche Beeinträchtigungen zur Folge haben. Umso wichtiger wird es in Städten mit entsprechenden topographischen und meteorologischen Gegebenheiten sowie einem hohen Motorisierungsgrad sein, den innerstädtischen Autoverkehr zukünftig stark zu reduzieren und dort, wo es möglich ist, auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verlagern.

Mobilitätswünsche: Unterschiede je nachdem, ob Wohnort Stadt oder Land

Vergleicht man die Wünsche von Menschen aus verschiedenen siedlungsstrukturellen Kreistypen⁹, sprich aus städtisch oder ländlich geprägten Räumen, so zeigen sich Unterschiede. Hinsichtlich der zukünftigen Mobilitätsvisionen muss allerdings berücksichtigt werden, dass die absoluten Zahlen der Befragten in den verschiedenen Räumen teilweise stark variieren und dadurch Verzerrungen möglich sind (siehe Methodik). Dennoch lassen sich Indizien für eine bestimmte Entwicklung erkennen.

Abbildung 4:



Nach Ansicht der Befragten in Großstädten soll der motorisierte Individualverkehr zukünftig nur noch

Stadtplanung, Verkehrsplanung: 1. Zwischenbericht Verkehrsplanung Münster 2025, 2009, S. 20 ff.

5 Vgl. ebenda.

6 Vgl. ebenda.

7 Vgl. BMUB auf Kleine Anfrage Bündnis 90/Die Grünen, 2015.

8 Vgl. Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg 2015.

9 Vgl. BBSR 2013.

eine untergeordnete Rolle spielen. Lediglich 17 Prozent wünschen sich, das eigene Auto zu nutzen. Dagegen wollen 51 Prozent der befragten Großstädter primär auf das Fahrrad steigen.

Ein Blick auf die momentane Entwicklung zeigt: Einige Großstädte wie beispielsweise Berlin, München oder auch Hamburg und Köln setzen auf diesen Trend und wollen mit kommunalen Strategien den städtischen Fahrradverkehr immer mehr fördern und ausbauen. Die Stadt Hamburg strebt an, den Anteil der Radfahrer am Modal Split bis zu den 2020er-Jahren zu verdoppeln – von derzeit zwölf Prozent auf 25 Prozent. Hier soll durch unterschiedliche Maßnahmen, z.B. den Ausbau der Infrastruktur, die Weiterentwicklung des Fahrradverleihsystems oder eine Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV, eine Gesamtverbesserung des „Fahrradklimas“ in der Stadt geschaffen werden¹⁰. Beim „Fahrradklimatest“ des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) – er misst die Fahrradfreundlichkeit deutscher Städte und Gemeinden – belegte Hamburg bislang nur Platz 35 unter den deutschen Städten mit mehr als 200.000 Einwohnern¹¹.

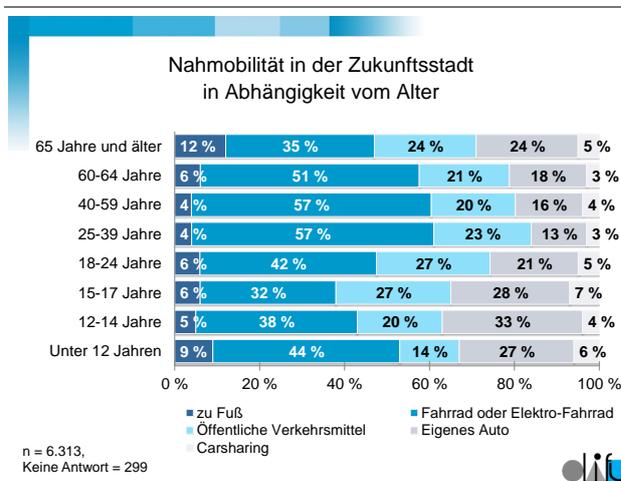
In dünnbesiedelten ländlichen Gebieten ist der Wunsch, das Fahrrad zu nutzen, erwartungsgemäß deutlich schwächer ausgeprägt und liegt bei lediglich 40 Prozent. Gründe dafür sind geringe Siedlungsdichte und große Entfernungen. Erstaunlich ist jedoch, dass der Wunsch, mit dem eigenen Auto unterwegs zu sein, mit 26 Prozent nicht wesentlich über dem Gesamtdurchschnitt liegt. Es überrascht außerdem, dass das Interesse an Carsharing-Nutzung in dünnbesiedelten Gebieten leicht höher ist als in den Großstädten. Dabei spielt Carsharing in ländlichen Räumen bislang nur eine untergeordnete Rolle, da es für die Anbieter meist nicht wirtschaftlich ist. Konzepte, die auf die ländlichen Gegebenheiten zugeschnitten sind – z.B. „Bürgerautos“ –, existieren bereits.

Wie möchten sich Jung und Alt durch die Zukunftsstadt bewegen?

Der Wunsch, das Fahrrad oder E-Bike als primäres städtisches Verkehrsmittel zu nutzen, zieht sich durch alle Altersgruppen der Befragten. Auffällig ist hierbei, dass in der Altersgruppe der unter 18-Jährigen das Auto mit 30 Prozent einen überdurchschnittlich hohen Beliebtheitsgrad hat. Ein Grund dafür könnte der Wunsch sein, Autofahren zu dürfen, denn in der Gruppe der 18- bis 24-Jährigen äußern nur noch 21 Prozent diesen Wunsch. Besonders wenige zukünftige

„Autonutzer“ (13 Prozent) finden sich bei den 25- bis 39-Jährigen.

Abbildung 5:



In der Altersgruppe der 25- bis 39-Jährigen ist die Bedeutung von Carsharing mit drei Prozent unterdurchschnittlich. Dabei wird diese Altersgruppe als eine wichtige potenzielle Zielgruppe für dieses Mobilitätskonzept gesehen. Jugendliche zwischen 15 und 17 Jahren haben mit sieben Prozent ein leicht überdurchschnittliches Interesse an Carsharing-Angeboten.

Von Menschen gesteuert oder selbstfahrend?

Neben der Frage nach dem bevorzugten Verkehrsmittel in der Stadt der Zukunft wurden die Teilnehmenden auch gefragt, ob sie sich Autos zukünftig von Menschen gesteuert oder selbstfahrend wünschen. Das Ergebnis hierzu war recht ausgeglichen: 53 Prozent der Befragten wünschen sich von Menschen gesteuerte Fahrzeuge, und 47 Prozent möchten lieber selbstfahrende Autos. Auffällig ist, dass sich bei den unter 15-Jährigen 58 Prozent für das selbstfahrende Auto aussprechen; damit liegt diese Altersgruppe deutlich über dem Gesamtdurchschnitt.

Die Vor- und Nachteile von selbstfahrenden Autos werden zurzeit auch in Forschung, Politik und Wirtschaft kontrovers diskutiert: Befürworter sehen u.a. große Chancen für mehr Sicherheit und Effizienz im städtischen Straßenverkehr, die Teilhabemöglichkeit mobilitätseingeschränkter Personen und eine Bündelung des ruhenden Verkehrs durch selbstständige Parkvorgänge. Kritiker dagegen hegen Bedenken u.a. auf Grund der Gefahr vieler Leerfahrten und dadurch entstehendem Verkehr, einer wachsenden Konkurrenz für den ÖPNV, durch ungeklärte rechtliche Sachver-

10 Vgl. www.hamburg.de/radverkehr/2995602/radverkehrsstrategie-ziele

11 Vgl. ADFC 2015.

halte (z.B. bei Unfällen) oder auch im Zusammenhang mit dem Datenschutz.

Nach einer Studie der University of Michigan könnten selbstfahrende Pkw zukünftig die Anzahl der Fahrzeuge pro Haushalt deutlich reduzieren¹². Für die Städte könnte dies eine deutliche Verringerung des Verkehrsaufkommens und die Schaffung freier Räume durch weniger benötigten Parkraum bedeuten. Derzeit investieren viele Automobilhersteller, aber auch große Technologiekonzerne hohe Summen in Forschung und Entwicklung zum autonomen Fahren. Wann komplett autonome Autos auch im komplexen Innenstadverkehr einsetzbar sind, ist derzeit noch schwer abschätzbar.

Mobilitätsvisionen der Teilnehmenden

Zum Abschluss der Gesamtumfrage bot eine offene Frage (siehe Methodik und Anhang) den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit, persönliche Wünsche und Visionen zu formulieren (Frage: „Möchtest Du uns noch etwas über Deine Traumstadt der Zukunft berichten? Was gefällt Dir noch an Deiner Zukunftsstadt?“).

Mobilität war in der offenen Frage in allen Altersgruppen eines der Themen, die am häufigsten angesprochen wurden. In den beschriebenen Visionen zur Mobilität in der Zukunftsstadt gehen die Wünsche überwiegend in Richtung Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und einer ansteigenden Nutzung umweltfreundlicher Fortbewegungsmittel, insbesondere von ÖPNV und Fahrrad. Hierin bestätigen sich die Ergebnisse der geschlossenen Mobilitätsfrage. Sofern Autos noch genutzt werden, sollen diese möglichst emissionsarm sein und/oder geteilt werden. Außerdem sehen viele Befragte eine Chance in der technologischen Entwicklung zukünftiger Transportmöglichkeiten oder einer weitgehenden Verlagerung des städtischen Verkehrs unter die Erde bzw. in den Luftraum, z.B. mit Magnetschwebbahnen oder Seilbahnen.

Insgesamt soll der Mobilitätsaufwand durch eine „Stadt der kurzen Wege“, also durch nutzungsgemischte Siedlungsstrukturen und einen effektiven ÖPNV, verringert werden. Die Ziele des Alltags sollen im Nahbereich liegen, „Erreichbarkeit statt Geschwindigkeit“ lauten beliebte Schlagwörter in diesem Kontext.

Der Hauptgrund für den Wunsch nach veränderten Verkehrsstrukturen ist die Steigerung der eigenen Lebensqualität in der Stadt. In diesem Zusammenhang genannt werden vor allem die Minderung von Lärm

und Abgasen sowie der Wunsch nach mehr Grünflächen und gemeinschaftlich nutzbarem Stadtraum, der durch die Verringerung von Straßen- und Parkflächen frei werden soll. Etwas seltener werden der Klimaschutz oder der Wunsch nach erhöhter Sicherheit bei der Fortbewegung als Motivation genannt.

Die folgenden Zitate beschreiben exemplarisch den Tenor der Äußerungen zur Mobilität in der offenen Frage:

„Der Verkehr in der Stadt verläuft überwiegend unterirdisch, auf den freigewordenen Flächen sind nun Gemeinschaftsgärten, Cafés, kleine Geschäfte und Parks. Unterwegs ist man überwiegend mit dem Rad oder mit der Tram, die leise fährt und mit nachhaltigen Energiequellen betrieben wird (...).“ (Person der Altersgruppe 25–39 Jahre)

„Es wird eine Art ‚Smart Mobility‘ geben, d.h. nicht nur Verkehrsmanagement, sondern auch betriebliches und kommunales Mobilitätsmanagement werden stark genutzt. Arbeitsplätze und Einkaufsmöglichkeiten befinden sich in der Nachbarschaft, der Fußgänger ist wieder zum Maßstab der Mobilität geworden.“ (Person der Altersgruppe 18–24 Jahre)

„Autos werden langsam, aber sicher zurückgedrängt und dank Geschäften direkt ums Eck sowie elektrisch unterstützten Lastfahrrädern kaum noch gebraucht. Dadurch ist der Lärm in den Innenstädten massiv zurückgegangen, weswegen die Leute aufgrund des gesunkenen Stresslevels deutlich entspannter und fröhlicher sind (...).“ (Person der Altersgruppe 40–59 Jahre)

Kommunale Potenziale: Mobilität in der Zukunftsstadt

Fahrradfreundlichkeit wird zunehmend zu einem wichtigen Standortfaktor für Städte. Studien belegen, dass Kommunen mit einem hohen Radverkehrsaufkommen als besonders attraktiv und lebenswert empfunden werden¹³. Dementsprechend wäre es wichtig, dass die Städte zukünftig vermehrt Strukturen schaffen, die den Radverkehr begünstigen. Dies könnte durch ein dichtes, gut ausgebautes und sicheres Radwegenetz, durch ein (kommunales) Fahrradleihsystem, die Bereitstellung von ausreichenden und sicheren Abstellplätzen sowie durch wirksame Öffentlichkeitsarbeit geschehen.

Kopenhagen und Amsterdam werden in der Verkehrsforschung häufig als gute Beispiele für eine konsequente Förderung und Bevorzugung des Radverkehrs

12 Vgl. Schoettle/Sivak 2015.

13 Vgl. Bracher/Hertel 2014.

genannt. Auch viele Kommunen in Deutschland streben bereits seit einiger Zeit ein Wachstum des Fahrradverkehrs an. Der Vergleich zwischen Münster und Stuttgart hat aber auch gezeigt: Topographische oder wirtschaftsgeographische Faktoren (z.B. mit Blick auf ansässige Industrien) beeinflussen mitunter die Entwicklung des städtischen Radverkehrs.

Grundlage für einen nachhaltigen Anstieg des städtischen Radverkehrs ist der Bau einer gut vernetzten und sicheren Radwegeinfrastruktur. Auf dieser Basis können Radverkehrskonzepte auf die Gegebenheiten der jeweiligen Kommune zugeschnitten werden. So könnten Städte mit starkem Relief beispielsweise verstärkt auf die Förderung von E-Bikes oder Pedelecs (Verleihsysteme etc.) setzen. Die Region Stuttgart oder auch die Stadt Aachen sind in dieser Richtung bereits aktiv.

Ein weiterer wichtiger Aspekt für eine effiziente städtische Mobilität, der auch immer wieder in der offenen Frage thematisiert wurde, ist die Verbesserung der Kombinationsmöglichkeiten verschiedener Verkehrsmittel durch den Ausbau von sogenannten Mobilitätsdrehscheiben. Insbesondere die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV ist sehr praktikabel und sinnvoll, denn der Radverkehr beschränkt sich häufig auf kurze Distanzen. Durch eine Kombination mit dem ÖPNV lässt sich der Aktionsradius des Fahrrads deutlich vergrößern. Zudem kann sich der ÖPNV so neue Kundenpotenziale erschließen. Um diese multimodale Entwicklung zu fördern, bedarf es sicherer Abstellanlagen für Räder an den Bahnhöfen und Haltestellen sowie umfangreicherer Mitnahmemöglichkeiten in öffentlichen Verkehrsmitteln oder Leihstationen für Fahrräder¹⁴.

Im Stadt-Umland-Verkehr liegt ein sinnvoller Ansatz in der Kombination von ÖPNV oder Fahrrad und privatem Pkw. Hierzu ist der Ausbau von Park-and-Ride-Angeboten mit kostenlosen/-günstigen Parkangeboten und einer effektiven ÖPNV-Anbindung erforderlich. Eine weitere Möglichkeit, den Verkehr zwischen Stadt und Land, aber auch zwischen Städten (z.B. in Metropolregionen) vom Auto auf das Fahrrad zu verlagern, ist der Bau von Radschnellwegen. Ein Beispiel hierfür ist der Radschnellweg Ruhr (RS1), der sich derzeit noch im Bau befindet und nach Fertigstellung viele Ruhrgebietsstädte miteinander verbinden soll. Radschnellwege ermöglichen vor allem für Berufspendler effektive Verkehrsverbindungen und machen den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad attraktiver.

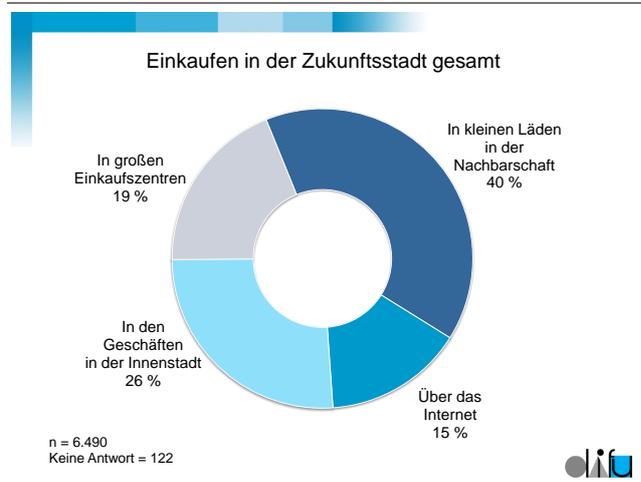
Allerdings treffen solche „Mobilitätssträume“ nicht selten auf von Knappheit geprägte finanzielle Realitä-

ten. Vor dem Hintergrund von Schuldenbremse und knapper werdenden Haushaltsmitteln können Bundesländer und Kommunen die für die Radverkehrsförderung benötigten personellen und finanziellen Ressourcen größtenteils nicht aus eigener Kraft bereitstellen¹⁵. Daher sind viele Kommunen auf die Unterstützung durch den Bund angewiesen. Dieser hat die Notwendigkeit einer Förderung des kommunalen Radverkehrs bereits erkannt: Über das Förderprogramm „Nationaler Radverkehrsplan 2020“ können sich Städte und Gemeinden beim Ausbau des Radverkehrs vor Ort unterstützen lassen¹⁶.

2. Einkaufen – Konsumverhalten von morgen

Rund 40 Prozent der an der Befragung Teilnehmenden würden in Zukunft am liebsten überwiegend in kleinen Läden der direkten Nachbarschaft einkaufen. Die Geschäfte in der Innenstadt sind für 26 Prozent der Befragten das bevorzugte Einkaufsrevier, 19 Prozent präferieren große Einkaufszentren. Nur etwa 15 Prozent der Befragten möchten gerne vorrangig online einkaufen.

Abbildung 6:



Hier ist eine große Diskrepanz zwischen den Wünschen der Teilnehmenden und den realen Entwicklungen im Handel festzustellen. Während der Online-Handel in den letzten Jahren im zweistelligen Prozentbereich wuchs, klagen die Geschäfte in den In-

14 Vgl. ebenda.

15 Vgl. Bracher 2013.

16 Vgl. BMVI, Nationaler Radverkehrsplan.

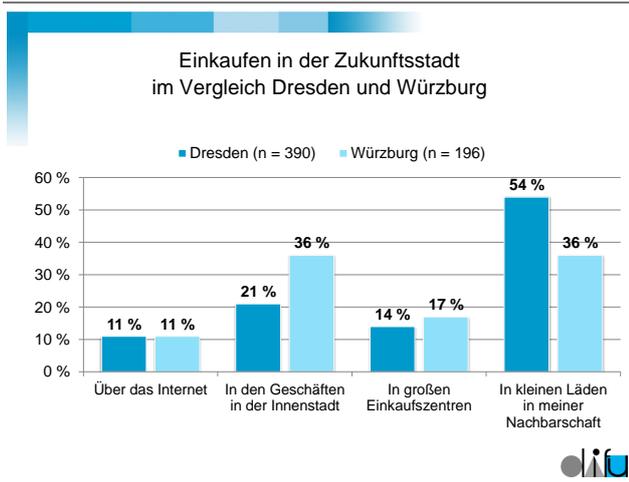
nenstadtlagen zunehmend über nachlassende Kundenfrequenzen¹⁷.

Interessant, wenn auch wenig überraschend, sind die Ergebnisse im Hinblick auf das bevorzugte Einkaufsverhalten in Abhängigkeit vom gewünschten Verkehrsmittel. So möchten 51 Prozent der „Fahrradfahrer“ in kleinen Nachbarschaftsläden einkaufen. Dagegen wollen dies lediglich 17 Prozent der „Autofahrer“. Bei Letzteren stehen dafür große Einkaufszentren (35 Prozent) und das Internet (22 Prozent) überdurchschnittlich hoch im Kurs.

Innenstadt oder Nachbarschaft? Einkaufswünsche in Dresden und Würzburg

Im Vergleich der Beispielstädte Dresden und Würzburg fällt auf, dass in Dresden der Wunsch nach kleinen Nachbarschaftsläden mit 54 Prozent sehr hoch ist, in Würzburg hingegen mit 36 Prozent eher gering. Dafür wollen die Würzburger zukünftig lieber in den Innenstadtlagen einkaufen, in Dresden gaben dies nur 21 Prozent an. Gründe dafür könnten in einer möglicherweise stärker ausgeprägten Quartierskultur in Dresden liegen. Das Internet als überwiegender Einkaufsplatz wurde mit jeweils elf Prozent in den beiden Städten im Vergleich zum Gesamtergebnis leicht unterdurchschnittlich bewertet, ebenso die großen Einkaufszentren, die sich in Dresden 14 Prozent und in Würzburg 17 Prozent der Befragten als bevorzugten Einkaufsort wünschen.

Abbildung 7:

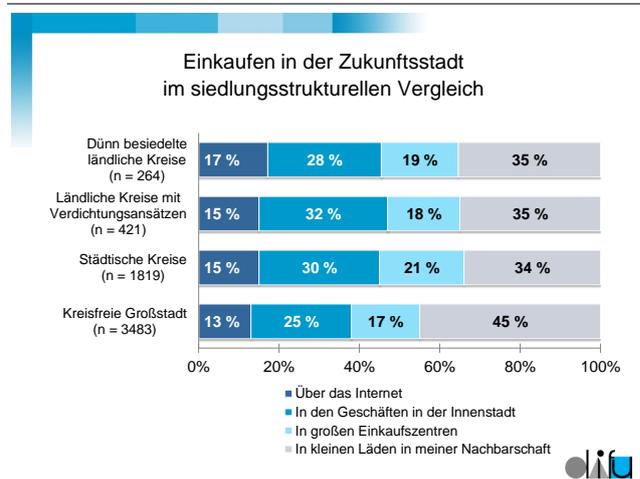


17 Vgl. Handelsverband Deutschland e.V.

Einkaufswünsche: Unterschiede zwischen Stadt und Land

In dünnbesiedelten ländlichen Räumen ist der Wunsch, via Internet einzukaufen, erwartungsgemäß etwas höher als in Großstädten und Gebieten mit gut ausgebauter Einkaufsinfrastruktur. Der Wunsch, in kleinen Geschäften vor Ort einzukaufen, ist mit 35 Prozent zwar leicht unterdurchschnittlich im Gesamtvergleich, aber dennoch die beliebteste Einkaufsoption der Befragten auf dem Land. Ob dieser Einkaufswunsch zukünftig in dünnbesiedelten Gebieten erfüllbar sein wird, ist fraglich, kämpfen doch viele ländliche Gebiete derzeit mit Bevölkerungsrückgängen und einer damit einhergehenden eingeschränkten Nahversorgung.

Abbildung 8:



Wo möchten Jung und Alt zukünftig shoppen?

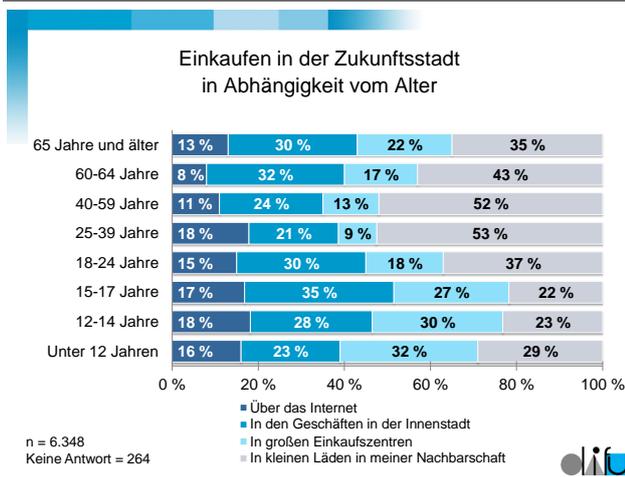
Die 15- bis 17-Jährigen wollen hauptsächlich in den Geschäften der Innenstadt einkaufen (35 Prozent), an zweiter Stelle folgen die großen Einkaufszentren (27 Prozent). Hierbei spielt sicherlich eine Rolle, dass Innenstädte und Einkaufszentren besonders in dieser Altersgruppe – neben der Einkaufsfunktion – auch als wichtige soziale Treffpunkte und Teil der Jugendkultur fungieren¹⁸.

Erst in den Altersklassen über 21 Jahre dominieren die kleinen Läden der Nachbarschaft als beliebteste Einkaufsorte. Zwischen 25 und 59 Jahren möchte sogar eine Mehrheit von über 50 Prozent in Zukunft vorwiegend in den Geschäften der Nachbarschaft einkaufen.

18 Vgl. Institut für Handelsforschung 2014.

Auffällig ist auch hier wieder, dass der Online-Handel über alle Altersgruppen hinweg in den Wünschen der nach ihrem bevorzugten Einkaufsort Befragten eine eher untergeordnete Rolle spielt – eine Antworttendenz, die im Gegensatz zur derzeitigen realen Entwicklung im Handel steht.

Abbildung 9:



Einkaufsvisionen der Teilnehmenden

In der offenen Frage wird das Thema „Einkaufen“ im Vergleich zu den Bereichen „Mobilität“ oder „Grün in der Stadt“ deutlich seltener angesprochen. Bei den Teilnehmenden, die sich zum Einkauf in der Zukunftsstadt äußerten, ist der Wunsch nach vielfältigen kleinen Läden in der direkten Nachbarschaft vorherrschend, für einen Großteil trägt diese Form des Einkaufens zu einer lebenswerten und lebendigen Stadt bei.

Insgesamt soll nach Meinung vieler Befragter das Einkaufen in Zukunft weniger Zeit beanspruchen. Daher sollten breitgefächerte Einkaufsmöglichkeiten in direkter Nähe der Wohnorte sein, um auf ein Auto verzichten zu können. Entgegen den realen Entwicklungen äußern in der offenen Frage ebenfalls nur wenige den

Wunsch, ihre Einkäufe überwiegend via Internet zu erledigen. Für viele aber ist eine Kombination aus stationärem Handel und Online-Handel eine sinnvolle und wünschenswerte Art des Einkaufens in der Zukunftsstadt. Die folgenden Aussagen beschreiben stellvertretend die Visionen vieler Teilnehmender:

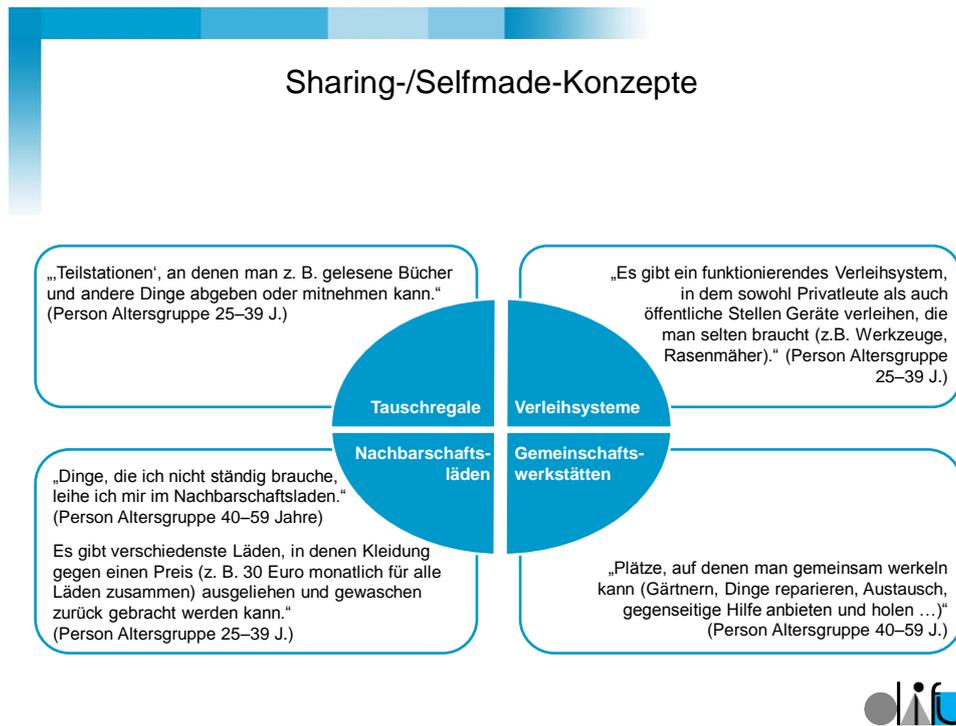
„Man kauft vermehrt den Grundbedarf in kleinen Läden im eigenen Viertel, alles ‚Komplizierte‘ bestellt man online und bekommt es per Lastenfahrrad oder Elektromobil direkt in die Empfangsbox zuhause geliefert.“ (Person der Altersgruppe 25–39 Jahre)

„Kleine Läden sind Orte der Begegnung, alle bieten ihre Waren ohne Verpackungen an, der/die KäuferIn bringt seine/ihre Gefäße einfach mit und füllt so viel ab, wie er/sie benötigt. Seitdem ist das Müllaufkommen der Stadt rapide gesunken. Toll ist der Umsonstladen: Dort bringt jede(r) die Dinge hin, die man nicht mehr benötigt, und nimmt sich das mit, was man selbst gut gebrauchen kann.“ (Person der Altersgruppe 40–59 Jahre)

„Der Handel vor Ort nutzt das Internet effektiv und sieht es nicht mehr als bloßen Konkurrenten, (...) Lieferdienste (Elektro-Transportfahrzeuge, autonom; evtl. Flug-Drohnen) sind vorhanden, die hierbei fest installierte Packstationen nutzen, als auch (kleine) (Ausstellungs-)Läden vor Ort, in denen man einen besseren Service und eine persönliche Beratung erwarten kann.“ (Person der Altersgruppe 18–24 Jahre)

Insbesondere Teilnehmende ab 25 Jahre wünschen sich mehr Alternativen zum Individualkonsum und bringen Ideen zur eigenständigen (Teil-)Versorgung mit Obst und Gemüse und die gemeinschaftliche Nutzung von Gebrauchsgegenständen ein. Tauschen, Ausleihen, Reparieren oder Weitergeben von vorhandenen Produkten wird als Beitrag zu einem guten Leben gesehen. Als Motivation für die gemeinsame Nutzung von Ressourcen werden genannt: Umweltschutz durch weniger Ressourcenverbrauch, Stärkung des Gemeinschaftsgefühls durch Gemeingüternutzung, Verringerung der Arbeitszeit durch weniger Bedarf an Konsumgütern und Wunsch nach regionalen, nachhaltig angebauten Lebensmitteln.

Abbildung 10:



Kommunale Potenziale: Einkaufen in der Zukunftsstadt

Der stationäre Handel hat nach wie vor eine Leitfunktion für die Innenstädte und ist deren wichtigster Anziehungsfaktor¹⁹. Ab einer bestimmten Größenordnung übernehmen Stadtteile oder Quartiere diese Funktion. Durch die hohen Zuwachsraten im Online-Handel steht der Einzelhandel in den Innenstädten bzw. den Quartieren unter großem Konkurrenzdruck. Die daraus resultierenden Entwicklungen, beispielsweise der Rückgang der Besucherzahlen, können gravierende Folgen für städtische Räume haben, u.a. Leerstand in klassischen Geschäftsstraßen, eine Verödung öffentlicher Räume oder die teilräumliche Verschlechterung der Versorgungssituation.

Neben dem Handel spielen weitere Faktoren eine wichtige Rolle für die Attraktivität einer Innenstadt oder eines Stadtquartiers. Wenn es den Kommunen gelingt, Strukturen für eine intelligente Vernetzung von Handel, Verkehr, Wohnen, Gastronomie, Kultur und Freizeit zu erhalten, bestehen gute Chancen, die Lebendigkeit und Anziehungskraft der Innenstadtbereiche zu bewahren.

In der offenen Frage wurde häufig eine Kombination aus stationärem Handel und Online-Handel angeregt. Hierin könnte zukünftig auch eine Chance für die Gewerbetreibenden in den Innenstädten liegen. Ein solcher Ansatz nennt sich „virtuelle Marktplätze“ und wird zurzeit – gefördert vom Bundesumweltministerium im Rahmen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik – im Pilotprojekt „Online City Wuppertal“ der Stadt Wuppertal umgesetzt. Ziel dieses Konzepts ist es, die lokalen Einzelhändler mit ihren individuellen Internet-Auftritten auf einer gemeinsamen Online-Plattform zu präsentieren und somit auch über diesen Weg Absätze zu generieren. Ob dieser Wunsch trotz der Marktmacht internationaler Handelsgrößen Wirklichkeit wird, bleibt abzuwarten. Allerdings sollen mit der „digitalen Einkaufsstraße“ nicht nur die Verkaufszahlen steigen, sondern auch ein Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger für das örtliche Einkaufsangebot geschaffen und der Einstieg für lokale Händler ins Online-Geschäft verbessert werden. In diesen Aspekten wurden bisher positive Erfahrungen gemacht²⁰. Eine weitere Möglichkeit, den Einzelhandel vor Ort zu stärken, besteht in Kooperationen mit internationalen Online-Händlern. Die Wirtschaftsförderung Mönchengladbach verfolgt diesen Ansatz im Projekt „Mönchengladbach bei eBay“. Dabei bieten

¹⁹ Institut für Handelsforschung 2014.

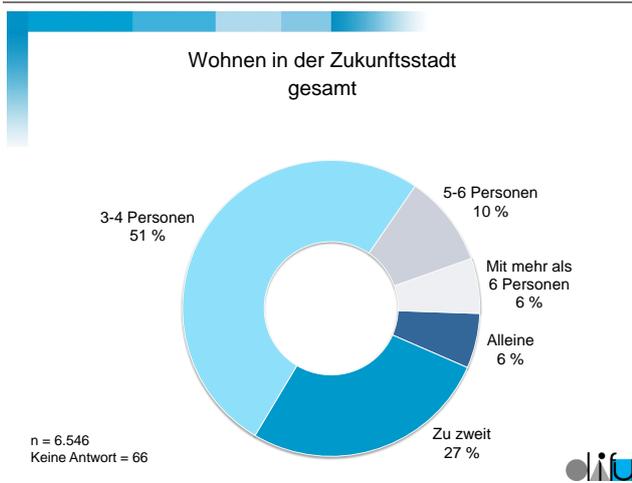
²⁰ Vgl. www.onlinecity-wuppertal.de

lokale Händler ihr Angebot über die Plattform des Internet-Händlers an, um so auch überregionale Verkäufe zu erzielen. Nach eigenen Angaben nehmen 70 örtliche Einzelhändler an diesem Projekt teil. Die Resonanz wird nach den ersten 100 Tagen als sehr positiv bezeichnet²¹.

3. Wohnen: Flexibilität in Größe, Form und Funktion

Ein weiteres Thema der Befragung waren die Vorstellungen zum Wohnen. Mehr als die Hälfte der Befragten möchten in ihrer Zukunftsstadt mit drei bis vier Personen zusammenleben. Etwa ein Viertel der befragten Personen wünscht sich ein Heim zu zweit, zehn Prozent bevorzugen, ein Haus oder eine Wohnung mit fünf bis sechs Personen zu bewohnen. Die Vorstellung, alleine zu leben oder mit mehr als sechs anderen Menschen, ist mit jeweils sechs Prozent sehr gering verbreitet.

Abbildung 11:



Im Jahr 2014 gab es in Deutschland 40,2 Mio. Haushalte mit rund 80,8 Mio. Haushaltsmitgliedern. Die durchschnittliche Haushaltsgröße ging dabei in den letzten Jahren zurück: 1991 lebten durchschnittlich 2,27 Personen in einem Haushalt, 2014 waren es nur noch 2,01 Personen²².

Gerade im Hinblick auf die Einpersonenhaushalte weichen Wunsch und Wirklichkeit stark voneinander ab, denn das Alleinleben ist – über alle Altersgruppen hinweg – ein fester Bestandteil der Lebensrealität ge-

worden²³. Im Jahr 2013 wurden in Deutschland 16,2 Mio. Haushalte von nur einer Person bewohnt, das macht etwa 40 Prozent aller Haushalte aus²⁴. Bezieht man diese Zahl auf die Gesamtbevölkerung, zeigt sich: Rund 20 Prozent oder ein Fünftel der Menschen hierzulande leben alleine. 1991 waren es nur 14 Prozent der Bevölkerung²⁵. Die Zahl der Einpersonenhaushalte ist also in den letzten gut 20 Jahren angestiegen, und diese Entwicklung wird sich, u.a. durch den demografischen Wandel, in Zukunft wahrscheinlich fortsetzen.

Wohnwünsche in Großstädten

Ein Vergleich zwischen drei unterschiedlichen Großstädten, hier Dresden, Berlin und Stuttgart, zeigte in der Befragung keine signifikanten Unterschiede in den Wohnwünschen. Auch in diesen Großstädten dominiert der Wunsch nach einem Zuhause mit drei bis vier Personen. Den Wunsch, alleine zu leben, äußern in Berlin acht Prozent und damit im Vergleich mit der Gesamtumfrage überdurchschnittlich viele Befragte.

Im Ranking der deutschen Großstädte liegt Berlin mit 31 Prozent Alleinlebenden auf dem zweiten Platz, in Dresden und Stuttgart wohnen 28 Prozent bzw. 26 Prozent der Bevölkerung alleine²⁶. Auch hier zeigt sich also eine klare Diskrepanz zwischen den Vorstellungen der Befragten für die Zukunft und den realen Zahlen heute.

Wie wünschen sich Jung und Alt das Wohnen in der Zukunftsstadt?

Werden die Wünsche zu den Wohnformen in Abhängigkeit vom Alter betrachtet, zeigen sich deutliche Unterschiede. In allen Altersgruppen bis 60 Jahre stellt sich ein Zusammenleben mit drei bis vier Personen als meistgewünschte Vision heraus. Dies ändert sich bei den Befragten ab 60 zu Gunsten eines Wohnverhältnisses zu zweit.

Interessant ist, dass 16 Prozent der Menschen ab dem 65. Lebensjahr sich wünschen, mit mehr als sechs Personen zusammenzuleben. Dies ist der höchste Wert dieser Wohnform in allen Altersklassen und damit auch deutlich überdurchschnittlich im Vergleich zur Gesamtheit (sechs Prozent).

21 Vgl. <http://mgretail2020.de/>

22 Vgl. Statistisches Bundesamt (www.destatis.de).

23 Vgl. Statistisches Bundesamt: Alleinlebende in Deutschland, Wiesbaden 2012.

24 Vgl. Statistisches Bundesamt (www.destatis.de).

25 Vgl. Statistisches Bundesamt: Alleinlebende in Deutschland, Wiesbaden 2012.

26 Vgl. ebenda.

Wohnvisionen der Teilnehmenden

Die Gebäudearchitektur war im Kontext Wohnen ein häufig genanntes Thema in der offenen Frage. Hierzu wurden sehr unterschiedliche Ansichten und Wünsche geäußert. Sie reichen von der Vorstellung des Erhalts historischer Bausubstanz über das Bauen mit Naturmaterialien bis hin zur Vision einer modernen Stadt mit Hochtechnologie-Häusern. Einigkeit besteht hinsichtlich des Wunsches nach einer energieeffizienten und klimaschonenden Bauweise:

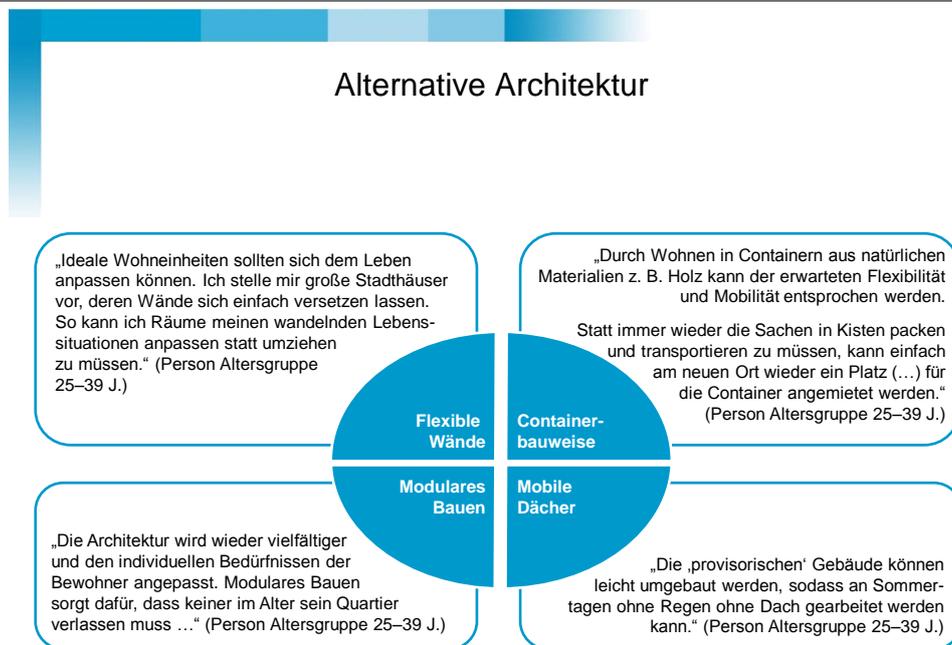
„Die Häuser meiner Zukunftsstadt werden nach immer verbesserten Methoden nachhaltig und effizient gebaut, wobei der individuelle Charakter verschiede-

ner Stadtviertel durch die Beibehaltung der jeweils vorherrschenden Baustile erhalten bleibt. Somit wird Neues mit Altem verbunden.“ (Person der Altersgruppe 18–24 Jahre)

„Die Häuser erzeugen ihre Energie selbst, überschüssige Energie wird gespeichert oder in Netze eingespeist. Auf den Dächern werden Gärten angelegt.“ (Person der Altersgruppe 40–59 Jahre)

Speziell in der Altersgruppe der 25- bis 39-Jährigen besteht ein Wunsch nach mehr Möglichkeiten für eine flexible Architektur, die sich je nach individueller Lebenssituation anpassen lässt.

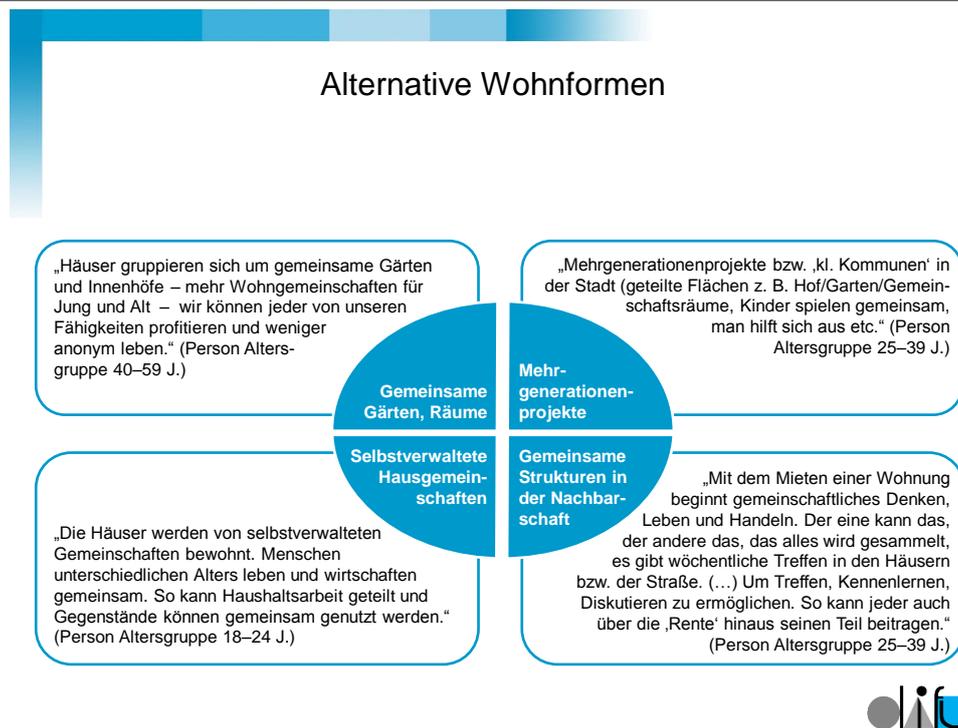
Abbildung 12:



Die Vision von gemeinschafts- und/oder generationenübergreifenden Wohnformen wurde in der offenen Frage ebenfalls häufig thematisiert. Es besteht ein Wunsch nach unterschiedlichen Modellen des Zusammenwohnens, die einer komplexer werdenden Gesellschaft gerecht werden. Als Beweggründe wurden bei den jüngeren Menschen vor allem der Wunsch nach Gemeinschaftlichkeit, die Suche nach Alternativen zum Modell der Kleinfamilie und nach einer nachhaltigeren Lebensweise genannt. Bei älteren Teilnehmenden dominiert die Vorstellung, weniger

anonym zu leben, der Wunsch nach gegenseitiger Unterstützung und einer stärkeren Einbindung in das gesellschaftliche Leben auch im Alter. In den verschiedenen Visionen werden unterschiedliche Intensitäten des Zusammenlebens angestrebt: von geteilten Räumen, Gärten oder Höfen, die Begegnung ermöglichen und in denen gemeinsame Aktivitäten angeboten werden können, über regelmäßige, organisierte Treffen bis hin zu generationenübergreifenden Wohngemeinschaften.

Abbildung 13:



Ein weiteres großes Thema der offenen Frage aus dem Bereich Wohnen spiegelt einen wichtigen gesellschafts- und kommunalpolitischen Diskurs wider, der derzeit – besonders in boomenden Städten – intensiv geführt wird, nämlich die Frage nach den zukünftigen Mietpreisen. „Bezahlbarer Wohnraum“ ist dabei ein Schlagwort, das in nahezu allen Altersgruppen sehr häufig als Wunsch genannt wurde:

„Meine Traumstadt hat bezahlbaren und genügend gut ausgebauten Wohnraum. Die Gesetze sollten schärfer werden (z.B. stärkere Mietpreisbremse). Die Stadt sollte mehr Wohnungen besitzen, sodass der Wohnungsmarkt weniger in Privatbesitz ist und daraus Kapital geschlagen wird (...).“ (Person der Altersgruppe 25–39 Jahre)

„Bezahlbarer Wohnraum zum Wohlfühlen für jeden nach seinem Lebensmodell.“ (Person der Altersgruppe 18–24)

„In meiner Zukunftsstadt gibt es für jedes Budget bezahlbare Mieten. Auch Menschen mit geringem Einkommen haben einen Anspruch, schön und sauber wohnen zu dürfen.“ (Person der Altersgruppe 40–59 Jahre)

„Der Mietspiegel darf nicht ins Unermessliche steigen, sodass Menschen mit wenig Rente im Alter gezwungen werden, ihre Wohnung und damit ihr soziales

Umfeld verlassen zu müssen.“ (Person der Altersgruppe 60–64 Jahre)

Kommunale Potenziale: Wohnen in der Stadt der Zukunft

Die Ein- und Zweifamilienhaushalte machen unter den bundesdeutschen Gesamthaushalten rund 70 Prozent aus, in den Großstädten liegt die Quote der Kleinhaushalte bei über 80 Prozent. Die Pro-Kopf-Wohnfläche ist dabei bei Single-Haushalten besonders hoch, vor allem im Eigentum. Durch den derzeitigen Boom und den starken Zuzug in vielen Groß- und/oder Universitätsstädten wird die Lage auf dem Wohnungsmarkt, insbesondere in den kleineren Wohneinheiten, sich weiter verschärfen und den (kommunalen) Wohnungsbau vor große Herausforderungen stellen²⁷.

Die steigenden Zuwanderungszahlen durch geflüchtete Menschen werden die Wohnungsmarktsituation in den Städten – insbesondere im kostengünstigen Segment – zukünftig weiter erschweren. Zur Entschärfung dieser Situation und zur Schaffung günstigen Wohnraums sehen Bauwirtschaft, Teile von Politik oder Wohnungsverbänden eine Absenkung der Baustandards, u.a. in den Bereichen Energieeffizienz, Barriere-

²⁷ Vgl. BBSR 2015a.

refreiheit oder Brandschutz, oft als unumgänglich an. Die rasche Absenkung gesetzter Standards greift aber zu kurz. Es werden nämlich nur einzelne Regelungen angegangen, dagegen wird keine qualitative Vorstellung für das Wohnen im 21. Jahrhundert entwickelt²⁸. Auch aus Sicht von Klima- und Ressourcenschutz kann ein Absenken der Energiestandards nicht die Lösung sein. Vielmehr ist eine funktionierende und ausreichende Mittelallokation sicherzustellen. Zudem lassen sich in der angespannten Wohnungssituation in bestimmten Städten auch positive Ansätze sehen, nämlich neue Wohntypologien oder Konstruktionsweisen auszuprobieren, für die sonst kein Innovationsdruck besteht²⁹.

In der offenen Frage wurde häufig der Wunsch nach „alternativen“ Wohnformen angesprochen. Die Motivation für die Wünsche nach „neuen“ Wohnmodellen ist dabei sehr unterschiedlich. Kommunen können Bürgerinnen und Bürger, die sich für die Gründung gemeinschaftlicher Wohnprojekte (etwa Genossenschaften) interessieren, unterstützen und beraten, z.B. in Fragen der Finanzierung, mit Hinweisen auf andere Wohnprojekte in der Stadt oder mit geeigneten Kontaktadressen. Ein großes Problem bei der Gründung eines Wohnprojekts ist die Beschaffung des Grundstücks, da dies in der Regel den größten Kostenfaktor darstellt. Städte können hierauf Einfluss nehmen, indem sie öffentliches Bauland in der Konzeptvergabe z.B. nach sozialen Kriterien vergeben und nicht meistbietend. Die Kommunen können ihrerseits auch von den alternativen Wohnformen profitieren, u.a. durch eine bedarfsgerechte Wohnraumversorgung, Impulse für die Quartiersentwicklung oder stabilisierende Faktoren im Gemeinwesen³⁰.

In der Altersgruppe der über 65-Jährigen wünschen sich mit 16 Prozent stark überdurchschnittlich viele Menschen, mit mehr als sechs Personen zusammenzuwohnen. In diesem Zusammenhang könnten Mehrgenerationenhäuser zukünftig eine wichtige Rolle spielen, da unsere Gesellschaft immer älter wird und das Alleine-Wohnen im Alter häufiger Fakt als Wunsch ist. Mehrgenerationenhäuser gibt es als Wohnprojekte, aber auch als Tagestreffpunkte mittlerweile in vielen Städten und Landkreisen. Von Seiten der Politik sollen diese Wohn- und Lebensformen weiter vorangetrieben werden. Das Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend hat daher gemeinsam mit den Ländern und den Kommunen in den letzten Jahren solche Projekte im Rahmen eines Aktionsprogramms gefördert. Für die Städte und Gemeinden bieten Mehrgenerationenhäuser große

Chancen, dem demografischen Wandel vor Ort zu begegnen und die kommunale Daseinsvorsorge aktiv zu gestalten³¹.

4. Arbeiten – Berufswelt in der Zukunftsstadt

Eine Mehrheit von über 70 Prozent der Befragten wünscht sich zukünftig einen vom Wohnort getrennten Arbeits- bzw. Ausbildungsort, lediglich 30 Prozent der Teilnehmenden möchten über das Internet von zuhause oder unterwegs aus arbeiten bzw. lernen. Dieses Ergebnis überrascht in Zeiten, in denen die Präsenzkultur in Unternehmen vielfach in Frage gestellt wird, flexible Arbeitsmodelle mit Homeoffice-Möglichkeiten vermehrt gefordert werden und neue Berufsfelder, die vollkommen ortsunabhängig über das Internet funktionieren, auf dem Vormarsch sind.

Arbeitsplatzwünsche: Stadt vs. Land

Der Wunsch, unabhängig von einem festen Arbeitsplatz über das Internet zu arbeiten oder zu lernen, ist in Berlin mit 31 Prozent ganz leicht überdurchschnittlich ausgeprägt, während dies in Dresden lediglich 23 Prozent der Befragten möchten. Ansonsten sprechen sich auch in den Großstädten 70 Prozent oder mehr der Befragten für einen vom Wohnort getrennten Arbeits- oder Ausbildungsplatz aus.

Ein sehr ähnliches Bild zeigt sich beim Vergleich der verschiedenen siedlungsstrukturellen Typen. Auch hier liegt der Wunsch – in städtischen wie ländlichen Gebieten –, ortsunabhängig über das Internet zu arbeiten bzw. zu lernen, deutlich hinter der Vorstellung eines festen externen Arbeitsortes zurück.

Arbeitsvisionen der Teilnehmenden

Die Entfernung zwischen Arbeitsplatz und Wohnort spielt in der offenen Frage für die Teilnehmenden ab 18 Jahren eine sehr wichtige Rolle. Sie äußern vor allem den Wunsch, kurze Wege zum Arbeitsplatz zu haben. In Deutschland pendeln 22 Prozent der Erwerbstätigen zwischen 30 und 60 Minuten (eine Strecke) zu ihrem Arbeitsort³². Weitere Visionen sind, Arbeit und Leben besser miteinander zu verbinden und wegen des Arbeitsplatzes nicht umziehen zu müssen.

28 Vgl. Pätzold 2015.

29 Vgl. Nagel 2015.

30 Vgl. Pätzold/Seidel-Schulz/Jekel 2014.

31 Vgl. DStGB 2014.

32 Vgl. Statistisches Bundesamt (www.destatis.de).

Nur wenige äußern den Wunsch, zukünftig komplett mobil über das Internet und damit unabhängig von einem festen Ort zu arbeiten. Ein Arbeitsplatz in der Nähe der Wohnung mit flexiblen Zeiten und Home-office-Möglichkeiten scheint die attraktivere Alternative zu sein, wie die folgenden Aussagen exemplarisch aufzeigen:

„Im Idealfall arbeiten die Menschen im Erdgeschoss und wohnen darüber.“ (Person der Altersgruppe 18–24 Jahre)

„Arbeiten und Wohnen sollen nicht mehr als 30 Minuten auseinander liegen.“ (Person der Altersgruppe 40–59 Jahre)

„Leben und arbeiten muss besser zusammen passen – keine langen Anfahrtswege – keine zwingenden Umzüge, nur um einen besseren Job zu bekommen.“ (Person der Altersgruppe 40–59 Jahre)

„Ich möchte Wohnen und Arbeiten in meiner Traumstadt vereinen, ohne lange Pendlerstrecken zurücklegen zu müssen. Dazu wünsche ich mir Flexibilität im Job, die Möglichkeit, auch von zu Hause zu arbeiten und so Familie und Arbeit besser zu verbinden.“ (Person der Altersgruppe 25–39 Jahre)

Über alle Altersgruppen hinweg besteht der Wunsch, dass zukünftig alle Menschen die Möglichkeit haben, ihr Leben finanziell selbstbestimmt zu gestalten. Teilnehmende über 14 Jahre wünschen sich, dass dies durch angemessen bezahlte Arbeit und/oder ein Grundeinkommen für alle erreicht wird. Einige der jungen Teilnehmenden unter 14 Jahre stellen sich vor, dass zukünftig Roboter große Teile der Arbeiten übernehmen werden und Menschen nur noch dann arbeiten, wenn sie es wollen.

„Roboter arbeiten für uns alle, nur wer will arbeitet noch.“ (Person der Altersgruppe 12–14 Jahre)

„Jeder sollte die Möglichkeit haben, lebenslang zu lernen, nach eigenen Wünschen zu arbeiten und sich finanziell ein angenehmes Leben leisten zu können.“ (Person der Altersgruppe älter als 64)

„(...) auch Arbeitsplätze für Menschen mit Behinderung oder anderen Einschränkungen, die eine Arbeit ohne Anspruch auf wirtschaftliche Verwertbarkeit haben. Erwerbsminderungsrentner sitzen nicht mehr isoliert und ohne Aufgabe zu Hause vor dem Fernseher, sondern sind in integrative Projekte eingebunden.“ (Person der Altersgruppe 40–59 Jahre)

„Der Staat bietet ein Grundauskommen für alle Bürgerinnen und Bürger.“ (Person der Altersgruppe 25–39 Jahre)

Kommunale Potenziale: Arbeiten in der Zukunftsstadt

In großen Agglomerationsräumen haben die Berufstätigen häufig längere Anfahrtszeiten zum Arbeitsplatz als in ländlichen Gebieten³³. Grund dafür ist in erster Linie die Verkehrssituation in den Großstädten. Neue Mobilitätsstrukturen mit verknüpften Verkehrsmitteln und weniger motorisiertem Individualverkehr in den Stadtbereichen würden zu einer Entlastung während der Stoßzeiten führen (siehe auch Abschnitt „Mobilität“). Flexible Arbeitsformen – zeitlich wie örtlich – können ebenfalls die Hauptverkehrszeiten auf der Straße, aber auch im ÖPNV „entzerren“.

Zwar ist der Anteil derer, die einen räumlich festen Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz bevorzugen, deutlich höher als der Teil der Personen, die ortsunabhängig arbeiten wollen. Dennoch haben sich 30 Prozent dafür ausgesprochen, zukünftig lieber über das Internet von einem Platz ihrer Wahl zu arbeiten. Für die Kommunen bedeutet dies, den Ausbau der digitalen Infrastruktur (WLAN) in öffentlichen Bereichen weiter auszubauen.

5. Umwelt – „Urbanes Grün“ in der Stadt der Zukunft

In einer geschlossenen Entscheidungsfrage wurde u.a. der Wunsch nach Parks und Grünanlagen sowie nach Gemeinschaftsgärten in der Zukunftsstadt erfragt. Dabei sprachen sich 85 Prozent aller Befragten für viele Grünflächen aus. Die Wunschvorstellung von gemeinschaftlichem Gärtnern hegen etwas mehr als die Hälfte der befragten Personen (57 Prozent).

Parks und Grünanlagen übernehmen in städtischen Räumen u.a. gesellschaftliche, ökologische und ästhetische Funktionen. Dazu zählen Möglichkeiten zum Verweilen, Spazieren oder für sportliche Aktivitäten, klimatische Effekte wie Luftreinhaltung oder Temperaturregulation sowie die ästhetische Wahrnehmung einer Stadt³⁴.

Das sogenannte Urban Gardening, sprich gemeinschaftlich angelegte und genutzte Gärten im öffentlichen Raum, gibt es – mit oder ohne kommunale Beteiligung – mittlerweile in einigen Städten. Dabei werden die Gemeinschaftsgärten immer mehr als wichtiges Instrument der integrierten Stadtentwicklung gesehen. Sie dienen nämlich nicht nur dem gemein-

³³ Vgl. Statistisches Bundesamt 2014a.

³⁴ Vgl. Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW 2012.

samen Anbau von Obst und Gemüse, sondern vereinen soziale, integrative, kommunikative, bildungsrelevante, gesundheitliche, ökologische und klimatische Wirkungen. Somit können gemeinschaftlich betriebene Gartenprojekte die Quartiersentwicklung unterstützen und der Freiflächengestaltung dienen³⁵.

Urbanes Gärtnern ist bei Menschen, die gerne in der Nachbarschaft einkaufen und das Fahrrad nutzen, mit 70 bzw. 65 Prozent besonders beliebt. Dagegen haben nur 43 Prozent der Befragten, die gerne in großen Einkaufszentren kaufen, und 38 Prozent der „Autofahrer“ diesen Wunsch.

„Grün“-Wünsche in Dresden, Berlin, Münster und Stuttgart

Der Wunsch nach vielen Parks und Grünanlagen ist in den Beispielstädten Dresden, Berlin, Münster und Stuttgart im Vergleich zu den Ergebnissen der Gesamtumfrage überdurchschnittlich groß. In Stuttgart haben mit 92 Prozent nahezu alle Befragten die Vorstellung einer Zukunftsstadt mit vielen grünen Flächen und Bereichen.

Auch an Urbanen Gärten sind die Befragten in den genannten Beispielstädten überdurchschnittlich stark interessiert. Besonders hoch ist das Interesse an dieser Form des gemeinschaftlichen Anbaus von Obst und Gemüse in Dresden, 64 Prozent der Befragten befürworten dies.

Wie „grün“ wünschen sich Jung und Alt die Zukunftsstadt?

In der Altersgruppe der Kinder und Jugendlichen bis 17 Jahre schneidet die Bedeutung von Parks oder Grünanlagen unterdurchschnittlich ab. Dennoch wollen 78 Prozent der jungen Menschen grüne Räume zur Bewegung, Freizeitgestaltung oder Erholung nutzen. In der Gruppe der Erwachsenen ist dieser Wunsch mit 88 Prozent noch ausgeprägter.

Gemeinschaftsgärten sind insbesondere bei den 25- bis 39-Jährigen überdurchschnittlich beliebt. Menschen über 65 dagegen zeigten in der Befragung ein unterdurchschnittliches Interesse am gemeinsamen Gärtnern.

„Grün“-Visionen der Teilnehmenden

„Urbanes Grün“ war neben „Mobilität“ das am häufigsten genannte Thema in der offenen Frage.

Der Wunsch nach mehr Grün im zukünftigen Stadt- raum zog sich durch die Antworten der Teilnehmenden aller Altersgruppen. Die Stadt der Zukunft soll die Vorteile von Stadt und Land miteinander verbinden und Grünbereiche vermehrt integrieren.

Als Grund wird vor allem eine Steigerung der Lebensqualität und des Wohlbefindens genannt: zum einen durch ein besseres Stadtklima, z.B. bessere Luftqualität und angenehmere Temperaturen, zum anderen durch die Schaffung angenehmer öffentlicher Aufenthaltsorte, die der Entspannung und Ruhe dienen und das soziale Miteinander fördern:

„Die Zukunftsstadt vereinigt für mich die Vorzüge von Stadt und Land.“ (Person der Altersgruppe 25–39 Jahre)

„Bei allem Verdichtungszwang ist es notwendig, dass es auch in der Stadt freie Flächen – am besten grüne und ungeplante – gibt. Besonders Kinder brauchen diese, um eine Persönlichkeit zu entwickeln. Nicht jede ungenutzte Fläche in der Stadt ist eine ‚Brache‘, die unbedingt bebaut werden muss!“ (Person der Altersgruppe 40–59 Jahre)

„Ausgedehnte Grünanlagen bieten Raum zur Entschleunigung, aber auch zu gemeinschaftlichen Aktivitäten.“ (Person der Altersgruppe 25–39 Jahre)

„Es gibt viele Parks und Grünanlagen mit Gewässern. Die Grünflächen werden eine Art Wohnzimmer im Freien, Treffpunkt und Erholungsort.“ (Person der Altersgruppe 15–17 Jahre)

Viele Teilnehmende möchten Grünflächen auch aktiv gestalten und bearbeiten können, insbesondere um Obst und Gemüse anzubauen, jedoch auch für gemeinsame Spiel-, Sport- und Freizeitaktivitäten. Solche gemeinschaftlichen Grün-Projekte sollen den Austausch in der Nachbarschaft fördern. Der Anbau von Lebensmitteln kann außerdem in Teilen der Selbstversorgung dienen und die Wertschätzung und das Wissen um regionale Lebensmittel fördern.

„In meiner Zukunftsstadt ist alles grün, und überall wachsen Früchte, die man einfach nur pflücken muss.“ (Person der Altersgruppe 12–14 Jahre)

„Überall gibt es Flächen zum Anbau von Obst und Gemüse, die gemeinschaftlich genutzt und gepflegt werden.“ (Person der Altersgruppe 25–39 Jahre)

„Gemeinschaftsgärten liefern Blumen, Obst, Gemüse der Saison, und man verbringt viele schöne Stunden im Freien mit Freunden.“ (Person der Altersgruppe 40–59 Jahre)

„Die privaten Gärten werden durch gemeinschaftlich genutzte Flächen und Gemeinschaftsgärten ersetzt,

35 Vgl. BBSR 2015b.

dadurch wird das Leben in der Nachbarschaft, dem Quartier und der Stadt an sich vielfältiger und lebendiger.“ (Person der Altersgruppe 18–24 Jahre)

Kommunale Potenziale: „Grün“ in der Zukunftsstadt

Viele Kommunen müssen aufgrund der angespannten Haushaltslage auch Einsparungen im Grün-Etat vornehmen. Diese gehen häufig zu Lasten der Pflege von bestehenden und der Erschließung neuer städtischer Grünbereiche.

Viele Antworten in der offenen Frage haben es gezeigt: In Teilen der Bevölkerung gibt es ein großes Interesse, an städtischen Gemeinschaftsgärten zu partizipieren. Diese Bereitschaft spiegelt sich auch in den vielen bürgerschaftlich initiierten „Urban Gardening“-Projekten wider, die mittlerweile in zahlreichen Städten existieren. Für die Kommunen eröffnen sich hier Chancen, die Zivilgesellschaft in die urbane Grünplanung einzubinden. Originelle Konzepte, wie das Projekt „Essbare Stadt“ in Andernach, haben gezeigt, dass sich die Bevölkerung durch kreativen Umgang mit städtischem Grün inspirieren lässt und städtische Grünflächen ganz anders wahrgenommen und genutzt werden³⁶. Die Stadt Bottrop verfolgt mit ihrem Projekt „GemeinSinnSchaftGarten“ einen „Top-down-Ansatz“, d.h., man versucht von Seiten der Stadt, das urbane Gärtnern als Instrument zu einem klimagerechten Stadtumbau zu etablieren. Die Integration schwer erreichbarer Gruppen und die Stärkung des sozialen Miteinanders sollen durch diese Maßnahmen gefördert werden.

Auch im Umgang mit Brachflächen bieten Gemeinschaftsgärten für Kommune und Bürgerschaft eine sinnvolle Nutzungsform. Die gärtnerische Aneignung kann in solchen Fällen eine sozialräumliche Aufwertung darstellen und zu einer positiven stadträumlichen Entwicklung beitragen³⁷.

Die Bedeutung von städtischem Grün für den kommunalen Klimaschutz und die Anpassung an die Folgen des Klimawandels (z.B. Starkregen oder Hitze) werden vielerorts zwar erkannt. Allerdings wird insbesondere das Potenzial von Dachflächenbegrünungen in hochversiegelten Innenstadtbereichen bislang nur vereinzelt genutzt³⁸. In Hamburg oder auch in Düsseldorf unterstützt die Stadt bereits mit einem Programm die Begrünung von Dächern zur stadtklimati-

schen Verbesserung und Förderung der Biodiversität³⁹.

6. Soziales Miteinander, Digitalisierung und Partizipation

Bei der Beschreibung von Wünschen und Visionen in der offenen Frage wurden neben den Themen, die in den geschlossenen Fragen bereits angesprochen wurden, auch neue Themenfelder eingebracht. Soziales Miteinander, Digitalisierung und Vernetzung sowie Partizipation waren den Teilnehmenden besonders wichtig. Deshalb sollen diese am häufigsten thematisierten Bereiche an dieser Stelle aufgeführt und mit repräsentativen Zitaten gestützt werden.

Soziales Miteinander

Der Wunsch nach einer Stärkung des sozialen Miteinanders wird bei diesen weiteren Themen am häufigsten genannt:

„Die soziale Interaktion zwischen den Menschen muss gestärkt werden, damit die Gesellschaft wieder Werte wie Gemeinschaftsgefühl erlernen und ausüben kann.“ (Person der Altersgruppe 25–39 Jahre)

„Städte sollten als ein Ort des Zusammenlebens bestehen und nicht die Anonymität und Vereinsamung der Bewohner verstärken.“ (Person der Altersgruppe 18–24 Jahre)

Um das soziale Miteinander zu fördern, werden insbesondere diese Punkte angesprochen: das Vorhandensein und die Gestaltung öffentlicher Räume, eine soziale Infrastruktur und Inklusion aller in den Städten lebenden Menschen in das gesellschaftliche Leben. Die Bandbreite der Wünsche reicht von einem Angebot an Bibliotheken, Schwimmbädern und Freizeitparks bis hin zu soziokulturellen Zentren als Treffpunkten:

„Treppenhäuser könnten Orte der Begegnung sein, wenn sie einladender wären. Dachterrassen, Gärten auf den Dächern. Räume, in denen Begegnung stattfinden kann: In Bogota wird versucht, die Metrostationen als Treffpunkte zu gestalten, an denen Menschen zusammen einen Kaffee trinken.“ (Person der Altersgruppe 25–39 Jahre)

„Die Stadt fördert Gemeinschaft. Sie bietet Plätze und Raum, wo Menschen zusammenkommen und gemeinsam die Zukunft gestalten können (...). Biblio-

36 Vgl. BMUB 2015 (Grünbuch Stadtgrün), Stadt Andernach 2013.

37 Vgl. BBSR 2015b.

38 Vgl. Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW 2012.

39 www.hamburg.de/gruendach/nof/4440206/2015-01-23-bsu-gruendachfoerderung/

theken, Schwimmbäder etc. befinden sich in öffentlicher Hand und ermöglichen es allen, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen ...“ (Person der Altersgruppe 25–39 Jahre)

„Wichtig sind und bleiben (...) kulturelle Einrichtungen und Einkaufsmöglichkeiten, um Begegnungen zu fördern und für ein erlebbares, identifikationsstiftendes Stadtgefühl.“ (Person der Altersgruppe 25–39 Jahre)

Die Städte müssen sich auch auf den demografischen Wandel einstellen. Insbesondere ältere Menschen wünschen sich öffentliche Orte, an denen sie sich aufhalten und ins Gespräch kommen können, ohne zwingend etwas konsumieren zu müssen. Auch die Grünanlagen und öffentlichen Plätze sollen vermehrt auf die Bedürfnisse älterer Menschen zugeschnitten werden, indem es zum Beispiel mehr Bänke oder andere Verweilmöglichkeiten gibt. Viele wünschen sich auch generationsübergreifende Angebote und Begegnungen:

„Ein Ort, an dem man rasten, sich ausruhen kann (...). So etwas sollte bei jeder Stadtplanung eingesetzt werden, am besten in jedem Stadtteil. (...) Gebt den Menschen Raum, sich zu begegnen, ohne gleich ein Gemeindezentrum oder Ähnliches sein zu müssen.“ (Person der Altersgruppe 40–59 Jahre)

„Die Grünanlagen und Parks haben Cafés, Restaurants, ‚Spielplätze‘ für ältere Menschen zum gemeinsamen Bewegen und ergonomisch geformte Liegen, auf denen alte Menschen ihren Rücken erholen können, was auf einer Parkbank nur sehr eingeschränkt geht ...“ (Person der Altersgruppe 40–59 Jahre)

Für das soziale Miteinander spielt die Inklusion aller in der Stadt Lebenden in das gesellschaftliche Leben eine große Rolle. Alle Menschen, egal welchen Alters, welcher Herkunft, mit welchem Einkommen und welchen körperlichen Befähigungen sollen am gesellschaftlichen Leben teilhaben können und nicht diskriminiert werden. Dies soll sich auch in der Wohnstruktur der Stadt widerspiegeln:

„In allen Vierteln der Stadt wird auf eine ausgewogene soziale Durchmischung geachtet – Menschen aller Schichten und Hintergründe und insbesondere aller Einkommensschichten leben in ALLEN Vierteln.“ (Person der Altersgruppe 25–39 Jahre)

„Die Plätze werden voll mit Menschen sein, die respektvoll mit anderen umgehen. Und alle werden weltoffen erzogen, damit sowas wie Rassismus niemals aufkommt. Das wäre schön!“ (Person der Altersgruppe 18–24 Jahre)

„Arme Leute sollen ein Dach über dem Kopf haben.“ (Person der Altersgruppe unter 12 Jahren)

„Jung und Alt sollten gut und ohne Konflikte zusammenleben. Alle Menschen sollten so akzeptiert werden wie sie sind, egal welchen Glauben oder Hautfarbe sie haben.“ (Person der Altersgruppe 40–59 Jahre)

„In der Stadt gibt es neben Wohnprojekten auch Arbeitsplätze für Menschen mit Behinderung oder anderen Einschränkungen, die eine Arbeit ohne Anspruch auf wirtschaftliche Verwertbarkeit haben.“ (Person der Altersgruppe 40–59 Jahre)

Vernetzung und Digitalisierung

Neue Technologien und digitale Vernetzung im sozialen Bereich wurden erwartungsgemäß stark vor allem in den jüngeren Altersgruppen angesprochen. Allerdings spielt das Internet in den Visionen der Teilnehmenden für die Stadt der Zukunft eine eher untergeordnete Rolle, zumindest spricht sich ein Großteil für „reale“ Kontakte statt Social Media aus:

„Das Internet soll nicht die Basis für alle Interaktionen werden. Menschliche Kontakte in Person bleiben erhalten und haben einen höheren Stellenwert als Social Media.“ (Person der Altersgruppe 25–39 Jahre)

„Begegnungsstätten statt ausschließlicher Kommunikation über das Internet.“ (Person der Altersgruppe 40–59 Jahre)

„Eine Stadt, in der die Menschen nur noch über das Internet kommunizieren, verliert an Lebensqualität (...). Persönliches Miteinander gehört, so denke ich, zu den Grundbedürfnissen der Menschen einer Stadt. Das Internet kann jedoch viele Dienste übernehmen (Hausklimasteuerung, Waschprogramme steuern, Einkaufsmanagement per Internet, sodass die Menschen mehr Zeit für gemeinsame Aktivitäten gewinnen.“ (Person der Altersgruppe 25–39 Jahre)

Unter den Teilnehmenden bis 25 Jahren stehen einige den technischen Entwicklungen deutlich positiver gegenüber. Sie sind häufiger als Teilnehmende anderer Altersgruppen der Ansicht, dass virtuelle Kommunikation zukünftig allgegenwärtig sein wird. Darüber hinaus hoffen manche auf eine Verbesserung der Lebensqualität durch den technologischen Fortschritt und sehen – ähnlich wie im Handel – nicht zwingend eine Konkurrenz zwischen „analoger“ und „digitaler“ Kommunikation, sondern eher gute Kombinationsmöglichkeiten.

„Das Internet bietet viele Vorteile und kann auch für weitaus mehr als heute genutzt werden. Jedoch ist das Leben nicht digital, sondern real.“ (Person der Altersgruppe 15–17 Jahre)

„In meiner Zukunftsstadt wird alles vernetzt sein – vom Türschloss über das Auto bis hin zum T-Shirt. Gleichzeitig fühlen sich die Menschen sicher, da die Regierung oder private Unternehmen dafür sorgen, dass ein Missbrauch persönlicher Daten durch eine sichere Verschlüsselungsmethode nicht geschehen kann (...)“ (Person der Altersgruppe 18–24 Jahre)

„Ich finde es gut, dass man nicht mehr auf die Straße gehen muss, um sich mit Menschen zu treffen. Schnelles Internet ist alles, was ich brauche. Ich wünsche mir, dass das Internet noch schneller wird.“ (Person der Altersgruppe 18–24 Jahre)

Partizipation

Der Wunsch nach Mitgestaltung und Mitsprache bei kommunalen Belangen und nach mehr basisdemokratischen Beteiligungsformen wurde in der offenen Frage ebenfalls häufig geäußert. Die Öffentlichkeit soll in die Stadtplanung einbezogen werden, und Planungs- und Entscheidungsprozesse sollen transparenter werden:

„Die Stadt der Zukunft lebt im Quartier und wird von den Beteiligten gestaltet.“ (Person der Altersgruppe 40–59 Jahre)

„Damit alle Bewohner der Stadt zufrieden sind, gibt es einmal alle 3 Monate ein Open Space Event, wo jeder offen seine Meinung sagen und seine Verbesserungsvorschläge anbringen kann.“ (Person der Altersgruppe 15–17 Jahre)

„Mehr Menschen bestimmen mit, wie die Stadt gestaltet wird. Verantwortliche müssen erklären, wie Entscheidungen getroffen werden, auf eine Art, die alle Leute verstehen können. Entscheidungen werden nachhaltig getroffen. Sie haben die Zukunft der Kinder, alten Menschen, Armen und der Umwelt im Blick.“ (Person der Altersgruppe 25–39 Jahre)

7. Fazit Zukunftsstadt: Lebenswert, lebendig und grün

Die hohe Anzahl von über 6.600 Teilnehmenden an der Befragung zeigt, dass viele Menschen ein Interesse an städtischen Zukunftsthemen haben. Auch wenn die vorliegende Studie nicht repräsentativ ist, lassen sich nach der Auswertung der quantitativen Fragen und der qualitativen Frage klare Tendenzen erkennen. Dementsprechend lässt sich ein Bild zu den Wünschen und Visionen der befragten Menschen für ihre Stadt der Zukunft zeichnen:

Die große Mehrheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer über alle Altersgruppen und siedlungsstrukturellen Unterschiede hinweg wünscht sich eine ökologische, soziale und nachhaltige Zukunftsstadt. Dies entspricht dem aktuellen „Zeitgeist“, der Begriff „Nachhaltigkeit“ ist in nahezu allen gesellschaftspolitischen und wirtschaftlichen Zusammenhängen präsent⁴⁰. Das urbane Leben soll sich nach Meinung der Befragten durch ein hohes Maß an Lebensqualität und Lebendigkeit auszeichnen. Insbesondere im Wandel ökologischer und sozialer Faktoren werden die entscheidenden Wegweiser dafür gesehen.

Das 21. Jahrhundert wird auch als „Zeitalter der Städte“ bezeichnet. Nach Prognosen der Vereinten Nationen (UN) werden im Jahr 2030 weltweit etwa 66 Prozent der Menschen in Städten leben⁴¹. In Deutschland wird der Verstädterungsgrad voraussichtlich noch höher liegen. Die Kommunen können in Richtung einer nachhaltigen Zukunftsstadt bereits heute entscheidende Wege ebnen und Entwicklungen anstoßen. Die Steigerung der urbanen Lebensqualität ist dabei ein Schlüsselfaktor, denn eine Vielzahl der Ideen, Anregungen und Visionen der befragten Personen wird mit dem Wunsch nach einer lebenswerten Stadt verbunden.

Die Zukunftsstadt soll sich nach Meinung der Befragten durch ein hohes Maß an nachhaltiger Mobilität, sprich: eine starke Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes im Nahstreckenbereich auszeichnen. Damit einhergehen soll eine massive Reduzierung bzw. Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs aus der Innenstadt. Aus einer solchen Entwicklung erhoffen sich die Menschen, vermehrt städtische Freiräume zur Verfügung zu haben, die Lärm- und Abgasbelastungen zu reduzieren und dadurch die städtische Lebensqualität insgesamt zu steigern. Hierzu können die Kommunen entscheidend beitragen, indem verkehrsplanerische Strukturen geschaffen werden, die den Umweltverbund stärken und den motorisierten Individualverkehr in den Stadtgebieten entbehrlich machen. Die Schaffung und Umsetzung intermodaler Mobilitätskonzepte, die Förderung des städtischen Radverkehrs sowie effiziente ÖPNV-Strukturen sind wichtige Schritte hin zu einer urbanen Mobilitätswende.

Die fortschreitende Digitalisierung im Handel, in der Arbeitswelt oder im sozialen Miteinander ist für viele der Befragten zwar ein wichtiges Zukunftsthema. Allerdings wünscht sich ein Großteil zukünftig keine komplette Überführung der genannten Bereiche in die „virtuelle Welt“. Besonders im Handel spricht sich die

⁴⁰ Vgl. Sloterdijk 2015.

⁴¹ Vgl. KfW Development Research 2014.

Mehrheit für das Einkaufen in kleinen Nachbarschaftsläden oder den Geschäften der Innenstädte aus. Für viele der Befragten sind diese stationären Vertriebsformen wichtig für die Lebendigkeit und Multifunktionalität von Städten und Stadtteilen. Hier zeigt sich eine große Diskrepanz zwischen den Wünschen der Teilnehmenden und dem realen Konsumverhalten. Während der Online-Handel in den letzten Jahren im zweistelligen Prozentbereich gewachsen ist, wird es für kleine Geschäfte in den Stadtteilen oder auch in den Innenstadtbereichen immer schwieriger, sich gegen die „digitale“ Konkurrenz zu behaupten. An dieser Stelle sind die Bürgerinnen und Bürger gefragt, denn als Verbraucherinnen und Verbraucher entscheiden sie mit darüber, ob Nachbarschaftsläden eine Zukunft haben. Aber auch die Kommunen können durch planerisch intelligente Vernetzung von Handel, Verkehr, Wohnen, Gastronomie, Kultur und Freizeit Strukturen schaffen, die dazu beitragen, die Lebendigkeit und Anziehungskraft der Innenstadtbereiche und Stadtviertel zu erhalten. Ähnliches trifft auf die soziale Interaktion zu, die sich nach Meinung der Befragten auch zukünftig nicht nur über das Internet, sondern vor allem im öffentlichen Raum abspielen soll.

Die Bedeutung von „urbanem Grün“ in der Stadt der Zukunft wurde in der offenen Frage sehr häufig thematisiert. Der Wunsch nach vielen Parks, Grünanlagen, Gemeinschaftsgärten und begrünten Häusern wurde dabei mit ökologischen und sozialen Argumenten begründet und wiederum mit einer Steigerung der Lebensqualität verbunden. Für die Kommunen liegt hierin eine große Herausforderung. Einerseits sollen städtische Grün- und Freiflächen mit ihren positiven Eigenschaften nämlich erhalten bleiben. Andererseits ist die Nachverdichtung ein großes Ziel der Stadtplanung, insbesondere in wachsenden Städten. Hier könnten planerische Konzepte wie die „doppelte Innenentwicklung“, sprich: Flächenreserven im Siedlungsbestand nicht nur baulich, sondern auch mit Blick auf urbanes Grün zu entwickeln, zukünftig ver-

stärkt eine Rolle spielen. Auch die Förderung von „vertikalem Grün“, also von Fassadenbegrünungen, sowie Dachbegrünungen sind Möglichkeiten, städtisches Grün weiter auszubauen.

Nach Meinung der Befragten sind das soziale Miteinander, die Digitalisierung und Vernetzung sowie die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger wichtige städtische Zukunftsthemen. Insbesondere die Vision von mehr Gemeinschaftlichkeit und Zusammenhalt in den Städten oder auch in den jeweiligen Vierteln wurde hier zum Ausdruck gebracht. Der Wunsch nach mehr Solidarität, Inklusion und sozialer Durchmischung statt homogenen Quartiersstrukturen war dabei besonders ausgeprägt. Auch der Wunsch nach mehr Bürgerbeteiligung bei kommunalen Belangen wurde in der offenen Frage gehäuft geäußert. Die Öffentlichkeit soll bei kommunalen Projekten einbezogen werden, Planungs- und Entscheidungsprozesse sollen transparenter werden. In den genannten Punkten liegen vielfältige Chancen, aber auch Herausforderungen für Stadtplanung und -entwicklung. Der demografische Wandel und die zunehmende Migration werden zukünftig verstärkt kommunale Konzepte erfordern, die die Integration und Inklusion aller in der Stadt lebenden Menschen ermöglichen. Die Förderung integrativer Wohnformen und die Schaffung bezahlbaren Wohnraums, die Gestaltung öffentlicher Begegnungsräume, z.B. interkulturelle Gemeinschaftsgärten, oder auch der Erhalt soziokultureller Treffpunkte wie Bibliotheken, Schwimmbäder oder Theater sind in diesem Zusammenhang wichtige Aspekte für die Befragten. Viele Kommunen streben bereits heute eine Bürgerbeteiligung bei öffentlichen Projekten an. Hier sind die Bürgerinnen und Bürger gefragt, diese Angebote nicht nur einzufordern, sondern auch anzunehmen.

Um aus den Wünschen Wirklichkeit werden zu lassen, sind letztlich alle Bereiche von Stadtgesellschaft, Politik und Wirtschaft gefragt.

Literatur

- ADFC – Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V., Berlin 2015 (abrufbar unter www.adfc.de/fahrradklima-test/ergebnisse/adfc-fahrradklima-test-2014---die-ergebnisse, Zugriff 29.02.2016).
- Bracher, Tilman, und Martina Hertel (Deutsches Institut für Urbanistik): Radverkehr in Deutschland – Zahlen, Daten, Fakten, Berlin 2014.
- Bracher, Tilman (Deutsches Institut für Urbanistik): Radverkehr fördern – Pflichtaufgabe für Bund, Länder und Gemeinden, Berlin 2013.
- BBSR 2013 – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung: Siedlungsstrukturelle Kreistypen 2013 (abrufbar unter: http://www.bbsr.bund.de/cln_032/nn_1067638/BBSR/DE/Raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/Kreistypen4/kreistypen.html, Zugriff 25.02.2016).
- BBSR (2015a) – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung: Wohnungsmarktprognose 2030, Bonn 2015.
- BBSR (2015b) – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung: Gemeinschaftsgärtnern im Quartier, Bonn 2015.
- BMUB (2015a) – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit: Kleine Anfrage Bündnis 90/Die Grünen zur Feinstaubbelastung in Städten, 2015 (abrufbar unter <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/043/1804393.pdf>, Zugriff 17.02.2016).
- BMUB (2015b) – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit: Grün in der Stadt – Für eine lebenswerte Zukunft (Grünbuch Stadtgrün), Berlin 2015.
- BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (abrufbar unter www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderung-bund/foerderung-nrvp/; www.klimaschutz.de/de/programme-und-projekte, Zugriff 29.02.2016).
- Bundesverband CarSharing (abrufbar unter www.carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen, Zugriff 22.02.2016).
- DStGB – Deutscher Städte- und Gemeindebund: Kommunale Impulse generationsübergreifender Arbeit, Berlin 2014.
- Handelsverband Deutschland e.V. (abrufbar unter: www.einzelhandel.de/index.php/themeninhalte/e-commerce/item/124819-online-handel-w%C3%A4chst-2015-um-12-prozent/; www.einzelhandel.de/index.php/presse/aktuellmeldungen/item/125104-umsatz-im-einzelhandel-w%C3%A4chst-2015-um-1,5-prozent, Zugriff 26.02.2016).
- Institut für Handelsforschung: Vitale Innenstädte 2014, Köln 2014.
- KfW Development Research: Das Jahrhundert der Städte – Chancen und Risiken der Urbanisierung, 2014 (abrufbar unter: https://www.kfw-entwicklungsbank.de/PDF/Download-Center/PDF-Dokumente-Development-Research/2014-09-04_EK_Urbanisierung.pdf, Zugriff 10.05.2016).
- Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung, Abteilung Verkehrsplanung und Stadtgestaltung: VEK 30 – Verkehrsentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Stuttgart, 2013, S. 17 ff.
- Mayring, Philipp: Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken, 2010.
- Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg: Luft reinhalten! Eine gemeinsame Herausforderung für Stuttgart, 2015.
- Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW: Urbanes Grün in der integrierten Stadtentwicklung, Düsseldorf 2012.
- Nagel, Rainer: Qualität und Experimente. Editorial, in: Baukultur, 11. Ausgabe vom 10. November 2015.
- Pätzold, Ricarda: Unterbringung von Flüchtlingen, in: Special: Flüchtlinge und Asylsuchende in Kommunen, Difu-Berichte, Heft 4 (2015), Berlin.
- Pätzold, Ricarda, Antje Seidel-Schulz und Gregor Jekel (Deutsches Institut für Urbanistik): Neues Wohnen – Gemeinschaftliche Wohnformen bei Genossenschaften, BBSR (Hrsg.), Bonn 2014.
- Schoettle, Brandon, und Michael Sivak: Potential Impact of Self-Driving Vehicles on Household Vehicle Demand and Usage, University of Michigan 2015.
- Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH/Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Fahrrad-Monitor Deutschland 2015, Berlin (abrufbar unter: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Fahrrad/fahrrad-monitor-deutschland-2015.pdf?__blob=publicationFile, Zugriff 19.04.2016).
- Sloterdijk, Peter: Der Zeitgeist ist grün, in: Tages-Anzeiger März 2015, Zürich (abrufbar unter: <http://www.tagesanzeiger.ch/kultur/-Der-Zeitgeist-ist-heutegruen-und-der-ist-in-mir-auch-am-Werk-/story/31615222>, Zugriff 22.03.2015).
- Stadt Andernach: Die Essbare Stadt, Andernach 2013.
- Freie und Hansestadt Hamburg (abrufbar unter www.hamburg.de/radverkehr/2995602/radverkehrsstrategie-ziele, Zugriff 29.02.2016).
- Freie und Hansestadt Hamburg: Gründachförderung (abrufbar unter: www.hamburg.de/gruendach/nofl/4440206/2015-01-23-bsu-gruendachfoerderung/).
- Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung: 1. Zwischenbericht Verkehrsplanung Münster 2025, 2009, S. 20 ff.
- Stadt Mönchengladbach (abrufbar unter <http://mgretail2020.de/>, Zugriff 22.02.2016).
- Stadt Wuppertal (abrufbar unter: www.onlinecity-wuppertal.de, Zugriff 22.02.2016).
- Statistisches Bundesamt (2012): Alleinlebende in Deutschland, Wiesbaden 2012.
- Statistisches Bundesamt (2014a), (abrufbar unter: https://www.destatis.de/DE/Publikationen/STATmagazin/Arbeitsmarkt/2014_05/2014_05Pendler.html, Zugriff 29.02.2016).
- Statistisches Bundesamt (2014b), (abrufbar unter <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/Bevoelkerung/HaushalteFamilien/HaushalteFamilien.html>, Zugriff 29.04.2016)

Anhang: Fragebogen der Difu-Online-Umfrage

Startseite der Umfrage

Herzlich willkommen zur Difu-Umfrage über deine Stadt der Zukunft!

Wie wünschst du dir deine Stadt der Zukunft? Stell dir vor, du würdest eine Zeitreise unternehmen und so einen Tag in deiner idealen Zukunftsstadt verbringen können. Was sind deine Vorstellungen und Wünsche?

Die Teilnahme an der Umfrage dauert 5 Minuten. Teilnehmen können große und kleine Menschen direkt auf dem Ausstellungsschiff MS Wissenschaft oder über das Internet von zuhause aus. Unter den Teilnehmenden werden 20 Fairmondo-Geschenkgutscheine à 10 Euro verlost. Die Umfrage läuft von April bis September 2015.

Es werden nur deine Antworten, nicht aber dein Name gespeichert. Die Umfrage ist anonym.

Die Befragung wurde vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) entwickelt. Das Difu hilft als Stadtforschungsinstitut den Städten, Gemeinden und Landkreisen bei der Lösung von Problemen, die heute oder in Zukunft zu bewältigen sind.

Diese Umfrage enthält 10 Fragen.

Bevor die Zeitreise losgeht, noch zwei Fragen zur Gegenwart:

In welchem Ort lebst du?

(Eingabefeld)

Wie alt bist du?

(Einfach-Auswahl)

- Unter 6 Jahre
- 6 bis 11 Jahre
- 12 bis 14 Jahre
- 15 bis 17 Jahre
- 18 bis 20 Jahre
- 21 bis 24 Jahre
- 25 bis 39 Jahre
- 40 bis 59 Jahre
- 60 bis 64 Jahre
- 65 Jahre und älter

Jetzt bist du in deiner Zukunftsstadt ...

... die Morgensonne weckt dich. Du stehst auf, blickst aus dem Fenster über deine Stadt und freust dich auf den Tag, der vor dir liegt. In der Küche bereitest du das Frühstück vor. Wie viele Menschen werden mit dir frühstücken? Wohnst du alleine oder mit anderen zusammen?

Mit wie vielen Menschen möchtest du in der Stadt der Zukunft deine Wohnung oder dein Haus teilen?

- Alleine
- Zu zweit
- 3–4
- 5–6
- Mehr als 6

Nach dem Frühstück kümmerst du dich um deine Arbeit oder deine Bildung. Wie sind Schule und Arbeitsleben in deiner Stadt der Zukunft organisiert?

Wo lernst oder arbeitest du vorwiegend in deiner Traumstadt?

(Randomisierte Einfachauswahl)

- Über das Internet von zuhause oder unterwegs aus
- Am extra Arbeits- bzw. Ausbildungsort (Schule, Uni, Büro, Werkstatt ...)

Nachmittags triffst du dich mit Freundinnen und Freunden. Ihr sprecht über die Geburtstagsfeier, auf die ihr am Abend gemeinsam gehen werdet. Du hast ein tolles Geschenk gekauft.

Wo kaufst du in deiner Zukunftsstadt überwiegend ein?

(Randomisierte Einfachauswahl)

- In den Geschäften in der Innenstadt
- Über das Internet
- In großen Einkaufszentren
- In kleinen Läden in meiner Nachbarschaft

Es ist ein warmer Sommerabend. Du brichst zur Geburtstagsfeier auf. Sie findet in einem anderen Stadtteil statt, fünf Kilometer von dir. Wie legst du den größten Teil der Strecke dorthin zurück?

Am liebsten ...

(Randomisierte Einfachauswahl)

- Zu Fuß
- Mit dem Fahrrad oder Elektro-Fahrrad
- Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus & Bahn)
- Mit meinem eigenen Auto
- Mit einem gemeinsam genutzten Auto (Carsharing)

Die Feier neigt sich mittlerweile dem Ende zu. Du hattest einen schönen, langen Abend. Noch mit der Musik und den Gesprächen im Ohr machst du dich auf den Heimweg. Auf dem Weg nach Hause beobachtest du den Verkehr.

Werden motorisierte Fahrzeuge zukünftig noch von Menschen gesteuert, oder sind sie selbstfahrend? Ich wünsche mir die meisten Fahrzeuge ...

(Randomisierte Einfachauswahl)

- ... von Menschen gesteuert
- ... selbstfahrend

Am Ende des Tages liegst du müde und glücklich in deinem Bett. Du freust dich, in dieser Stadt zu leben. Während du langsam einschläfst, denkst du noch einmal darüber nach, was sich alles verändert hat gegenüber früher...

Welche dieser Aussagen treffen zu für deine Stadt der Zukunft?

(Mehrfachnennung möglich)

- Es gibt viele Parks und Grünanlagen, in denen ich mich bewegen oder ausruhen kann.
- Das Internet ist zu einem wichtigeren „Treffpunkt“ geworden als die Straßen, Parks und Plätze draußen.
- Die Häuser sind so gebaut, dass auch ohne Heizung immer angenehme Temperaturen in ihnen herrschen.
- Es gibt viele Gärten, in denen Menschen gemeinsam Gemüse anbauen.

Bevor die Reise gleich zu Ende geht, noch eine letzte Frage:

Möchtest du uns noch etwas über deine Traumstadt der Zukunft berichten? Was gefällt dir noch an deiner Zukunftsstadt? Wie sehen zum Beispiel die Häuser, die Straßen, Wege und Plätze aus?

Schlussseite

Statt einzuschlafen wachst du nun ganz auf und merkst, du bist wieder zurück in der Gegenwart.

Vielen Dank für die gemeinsame Reise!



Zitierweise: Marco Peters, Jan Walter, Lara Falkenberg: **Stadt der Zukunft – Tendenzen, Potenziale und Visionen**, Berlin/Köln 2016 (Difu-Paper)

Herausgeber: Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu)

Zimmerstraße 13–15 • 10969 Berlin

Telefon: +49 30 39001-0, Telefax: +49 30 39001-100

E-Mail: difu@difu.de • Internet: <http://www.difu.de>

Autoren: Marco Peters, M.A., Dipl.-Geogr. Jan Walter, Lara Falkenberg, B.A.

Redaktion: Klaus-Dieter Beißwenger

DTP: Christina Bloedorn

ISSN 1864-2853

Die „Difu-Papers“ sind für den Nach- und Abdruck in der (Fach-)Presse ausdrücklich freigegeben, wenn das Deutsche Institut für Urbanistik und der Autor als Quelle genannt werden. Nach Abdruck oder Rezension bitten wir Sie freundlich um Übersendung eines Belegexemplars mit allen Angaben über den Erscheinungsort und das -datum. Bitte senden Sie das Belegexemplar an die:

Difu Press Office/Difu-Pressestelle • Zimmerstraße 13–15 • 10969 Berlin

Phone/Telefon: +49 30 39001-208/209, Fax/Telefax: +49 30 39001-130

E-Mail: Pressestelle@difu.de