

## Visionen für die Stadt der Zukunft

Ergebnisse einer Ehemaligenbefragung an der Alanus Hochschule

*Dr. Jürgen Peters, Prof. Dr. Bernhard Schmalenbach*

### Einleitung

In welcher Zukunft wollen wir leben? Wie soll unser zukünftiges Leben idealerweise aussehen? Diese Fragen bildeten den Ausgangspunkt dieser empirischen Erhebung, die eher den Charakter eines Pre-tests hat. Dabei lag das Ziel nicht in erster Linie darin, technologisch orientierte Zukunftsvisionen zu erfragen, die sich vor allem daran orientieren würden, was technisch machbar ist - obwohl dies nicht ausgeschlossen werden sollte. Das hauptsächliche Forschungsinteresse war dagegen darauf gerichtet, welche Bilder eines idealen Alltags-Lebens in der Zukunft die befragten Personen in sich tragen. Dazu bot die „Stadt“ als ein zentraler Ort des Wohnens, Arbeitens, Einkaufens und der Begegnung, ein geeignetes „Medium“, das Werte und Visionen eines erwünschten Zusammenlebens vermitteln kann, wenn offen genug gefragt wird. Daher wurde die „szenische Schilderung“ bei einer Bewegung durch die fiktive ideale Stadt als Methode gewählt, um daraus Qualitäten abzulesen, die den Befragten für die Zukunft wichtig sind.

### 1. Durchführung

Die Befragung über einen Onlinefragebogen wurde von März bis April 2021 durchgeführt. Für die Unterstützung von Seiten der Fachbereichs-Sekretariate beim Versand des Links an die Ehemaligen möchten wir uns an dieser Stelle nochmals herzlich bedanken.

Der Fragebogen bestand neben einigen wenigen personenbezogenen und „stillen“ Fragen zur Einstimmung hauptsächlich aus drei offenen Fragen: Eine szenische Schilderung der idealen Stadt, zwei Fragen nach den Qualitäten einer idealen Stadt der Zukunft und nach den unerwünschten Aspekten, bei denen jeweils maximal acht nach Wichtigkeit geordnete Angaben gemacht werden konnten. Im April wurden zusätzlich drei 30-minütige Interviews mit zwei Ehemaligen und einem Studierenden geführt, die ebenfalls bei der Auswertung berücksichtigt wurden.

#### 1.1 Stichprobe

Insgesamt wurden 37 Fragebögen vollständig ausgefüllt. Zur Vollständigkeit gehörte notwendig auch die zentrale offene Frage nach der szenischen Schilderung bei einem Weg durch die ideale Stadt. Die Texte dazu waren sehr ausführlich und detailreich, auch die weiteren Angaben erfolgten bei diesen 37 Fragebögen weitgehend vollständig, so dass insgesamt ein konsistenter Datensatz vorliegt. Die Verteilung in Bezug auf die Studiengänge wird aus Tabelle 1 ersichtlich.

**Tabelle 1: Teilnehmende nach einzelnen Fachbereichen**

Fachbereich	Häufigkeit	Prozent
Architektur	2	5,4
Bildungswissenschaft	17	45,9
BWL	1	2,7
Darstellende Kunst	1	2,7
Lehramt Kunst	1	2,7

	Philosophie	6	16,2
	Sonstige	3	8,1
	Gesamt	37	100,0

Das Alter der Befragten liegt zwischen 24 und 73 Jahre bei einem Altersdurchschnitt von 41,7 Jahren.<sup>1</sup> Etwas mehr als die Hälfte (20) sind 40 Jahre oder jünger. Daher war eine differenzierte Betrachtung nach 2 Altersklassen möglich (bis 40 Jahre und über 40 Jahre), die jedoch nur bei der geschlossenen Frage zur idealen Größe der Stadt bzw. der Gemeinde zum Einsatz kam.

## 2. Ergebnisse der Befragung

### 2.1 Wünsche zur Größe der Gemeinde

Eine geschlossene Zusatzfrage im Fragebogen betraf die Größe der „idealen Stadt“. Die Ergebnisse dieser Frage sind in Tabelle 2 wiedergegeben.

**Tabelle 2: Größe der „idealen Stadt“**

	Häufigkeit	Prozent
eher eine dörfliche Gemeinde (1)	5	13,5
weniger als 20.000 Einwohner (2)	2	5,4
20.000 bis 50.000 Einwohner (3)	4	10,8
50.000 bis 100.000 Einwohner (4)	6	16,2
100.000 bis 500.000 Einwohner (5)	10	27,0
eine halbe bis eine Million Einwohner (6)	4	10,8
mehr als eine Million Einwohner (7)	1	2,7
ist mir nicht so wichtig (8)	5	13,5
Gesamt	37	100,0

Die Angaben zur bevorzugten Größe der Stadt sind annähernd normalverteilt, der Mittelwert liegt bei 4,57<sup>2</sup>, dies entspricht eine Gemeindegröße zwischen 100-Tausend und 500-Tausend Einwohnern. Werden die die Antworten der über 40-Jährigen mit denen der jüngeren verglichen, dann ergibt sich ein signifikanter Unterschied: Die Jüngeren tendieren eher zu größeren Städten mit mehr als 500-Tausend Einwohnern (Mittelwert 5,24), wogegen die gewünschten Gemeindegrößen bei der Gruppe der über 40-Jährigen eher zwischen 100- bis 500-Tausend liegen (Mittelwert 4,0).

### 2.2 Qualitäten einer idealen Stadt

Der Fragebogen enthielt ferner zwei Fragen, die in Form einer Prioritätsliste beantwortet werden konnten. Die erste Frage bezog sich auf die gewünschten Qualitäten der „idealen Stadt“, die zweite

<sup>1</sup> Standardabweichung: 13,1

<sup>2</sup> Zugrunde liegt die Kodierung, die in der Tabelle in der ersten Spalte in Klammern angegeben ist

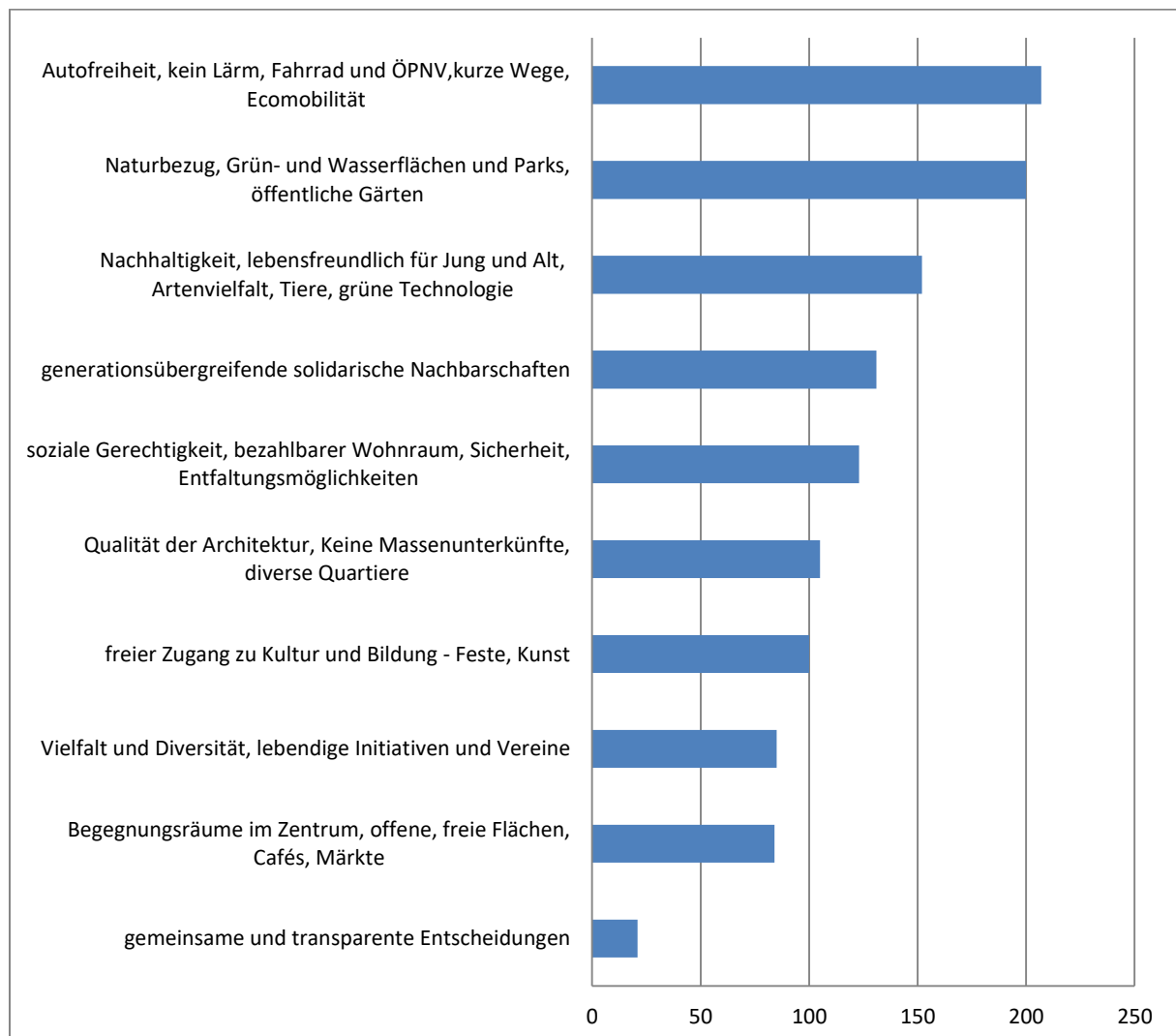
Frage auf die verzichtbaren Aspekte. Zu jeder Frage konnten bis zu acht Aspekte genannt werden. Bei der Auswertung wurden zunächst alle 256 Einzelnennungen offen kategorisiert und im Anschluss einer der 14 gefundenen Kategorien zugeordnet. Für die Nennung an erster Stelle wurden acht Punkte vergeben, für die Nennung einer Kategorie an zweiter Stelle sieben, usw. bis hin zur letzten Nennung, die mit einem Punkt bewertet wurde. Daraus ergeben sich die folgenden Häufigkeitsverteilungen.

Der Einleitungstext zur ersten Frage nach den positiven Qualitäten lautete dabei wie folgt:

*Wie wollen wir in Zukunft mit anderen Menschen in Städten zusammenleben? Die Zukunft gestalten wir selbst! Es hängt also viel davon ab, welche Bilder wir über die zukünftige Gestaltung unserer Stadt entwerfen! Wie könnte aus Ihrer Sicht eine ideale Stadt in 20 Jahren aussehen?*

**Welche Qualitäten (oder Werte) sind Ihnen dabei besonders wichtig? Nennen Sie maximal acht Aspekte, die Ihnen besonders wichtig sind! (Das Wichtigste zuerst!)**

Abbildung 1: Auswertung der positiven Qualitäten einer Stadt der Zukunft (Nennungen gewichtet)



Die Gewichtung der Kategorien in Abbildung 1 lässt erkennen, dass die weitgehende Autofreiheit und Eco-Mobilität einerseits und eine größere Integration der Natur andererseits für die Stadt der Zukunft

die wichtigsten Aspekte der Befragten sind. Neben der darauf folgenden Nachhaltigkeit und einer gewünschten Vielfalt der Architektur haben die weiteren genannten Aspekte eher einen sozialen Charakter, insofern sie sich auf einen veränderten Umgang mit Wohnraum, Nachbarschaften, kultureller Diversität und Orten der Begegnung beziehen. Die Stadt der Zukunft zeichnet sich demnach nicht nur durch eine naturnähere Architektur und grünere Mobilität aus, sondern auch durch einen anderen Umgang der Menschen untereinander. Auch dem letzten hier aufgeführte Punkt der sich auf die gemeinsame (partizipative) Entscheidungsfindung bezieht, kommt eine größere Bedeutung zu, als dies der Tabelle zu entnehmen ist, was sich nicht nur durch regelmäßige Bezüge in den szenischen Schilderungen sondern auch durch dieentsprechenden Passagen in den Interviews ergibt. Die Gestaltungsfreiheit der Bewohner einer Stadt ist demnach aufs Engste mit den Besitz- und Eigentumsverhältnissen verknüpft. Die zweite Frage nach den verzichtbaren Aspekten wurde im Fragebogen wie folgt eingeleitet:

Worauf könnten Sie verzichten? Welche gegenwärtig existierenden Aspekte in unseren Städten sind Ihnen nicht so wichtig?

**Nennen Sie maximal acht Aspekte, auf die Sie verzichten könnten! (Den leichtesten Verzicht zuerst!)**

Die Antworten bezogen sich meist auf negative Aspekte, das heißt auf Dinge, die als störend für die Gestaltung einer Stadt der Zukunft empfunden wurden. Diese zeigen sich in den meisten Fällen gleichsam als negative Gegenbilder der... in Abbildung 1 aufgelisteten Qualitäten. Diese Gruppe der Aussagen konnten den folgenden Kategorien zugeordnet werden (in Klammern sind die Häufigkeiten der jeweiligen Nennungen angegeben<sup>3</sup>)

- Konsumzentrierung, Einkaufsmeilen, Ketten, Fast-Food Dominanz (42)
- Ausrichtung auf Autos und Individualverkehr (26)
- Hochhäuser, Bausünden, zu viel privater Wohnbesitz, Prestige- und Luxusbauten (14)
- Fehlender Naturbezug, versiegelte Flächen (11)
- Überregulierung durch Behörden, Kontrolle (11)
- Lärm (7)
- Allgemeiner Zeitstress (4)
- Fehlende Mitbestimmung (3)
- Fehlende Begegnungsmöglichkeiten (2)

Vereinzelt wurden jedoch auch Aspekte genannt, die einen Verzicht im eigentlichen Sinne darstellten, wie zum Beispiel eine Flughafenanbindung, eine naturnahe geografische Lage, die Tradition einer Fußgängerzone und auch der Verzicht auf ein hohes Einkommen.

Insgesamt hat die zweite offene Frage ein komplementäres Bild zur vorangehenden Frage evoziert. Die Nennungen beziehen sich hauptsächlich auf die gegenwärtige einseitige Ausrichtung auf den Individualverkehr, die als störend empfunden wird. Ebenso wird vor allem der Mangel an Naturbezug beklagt.

<sup>3</sup> Einzelnennungen - insgesamt 8 - wurden der Kategorie „Sonstiges“ zugerechnet und nicht aufgeführt

## 2.3 Imaginationen einer Stadt der Zukunft

Die szenischen Bilder wurden inhaltsanalytisch aufgeschlüsselt und zu einzelnen Kategorien zusammengefasst, die wiederum 15 Meta-Kategorien zugeordnet werden konnten. Diese werden in den folgenden Kapiteln jeweils einzeln vorgestellt werden. Die beispielhaft angeführten Original-Zitate stellen eine charakteristische Auswahl dar.

### 2.3.1 Austausch, Begegnung und Gemeinschaft

Die Stadt der Zukunft bietet vielfältige Möglichkeiten zu einem lebendigen Austausch und Begegnung. Es ist die Lebendigkeit allgemein, die den Reiz der Stadt ausmacht, ob man nun selbst als Teilnehmer oder nur als Beobachter eingebunden ist.

„Es wäre ein lustiges, buntes Treiben. es gäbe Orte der Begegnung und Orte der Ruhe, um jederzeit auch mal wieder ein paar Minuten alleine sein zu können.“

„Es gibt viele kleine, dezentrale Aufenthaltsmöglichkeiten im Freien zur Begegnung und Erholung.“

„Alle Nachbarn grüßen und solche, die es werden wollen.“

Durch die mitgedachten Orte des Rückzugs wird die Lebendigkeit des Austauschs nicht aufdringlich, sondern kann den eigenen Bedürfnissen angepasst werden. Diese „Lebendigkeit“ durchzieht die Vielfalt einiger Schilderungen wie ein Grundton. Die Schilderungen zeichnen das Bild eines Stadtkerns, der sich auch durch die künstlerische und architektonische Gesamtgestaltung von den heutigen Stadtzentren unterscheidet.

„Ich fahre vorbei an Gitarre spielenden Künstlern, Kinder spielen im Gras, viele Menschen gehen spazieren, die angehenden Straßenlaternen verbreiten ein wohliges Licht. Ich höre Vögel zwitschern. Vor dem Restaurant gibt es Fahrradparkplätze. Die Tische stehen Richtung Fußgängerzone (autofrei). Im Zentrum hört man viele Gespräche, insgesamt aber entspannte Stimmung.“

Begegnung und Austausch beziehen auch Unbekannte mit ein, wie aus dem folgenden Zitat hervorgeht.

„Ich treffe viele Menschen, die ich kenne, meine Nachbarn und die Inhaber der Geschäfte. Vor den Geschäften auf den Bürgersteigen stehen einladende Stühle und Bänke. Ich trinke unterwegs einen Kaffee und rede kurz mit meinem Banknachbarn die regionalen Neuigkeiten in der Tageszeitung.“

Neben der Begegnung werden auch Kooperativen und *Sharing Communities* angeführt. Es geht also in der Stadt nicht nur um Freizeit und Einkauf, sondern auch eine gemeinsame Gestaltung der Arbeit.

„Ich kenne sehr viele Menschen, da wo ich wohne und halte immer mal wieder kurz auf einen kleinen Plausch an. Ich arbeite mit vielen Menschen in unterschiedlichen Kooperationen zusammen und wir tauschen uns gedanklich aus mit dem was wir produzieren oder arbeiten.“

Neue Arbeitsformen werden entworfen, in denen Wohnen, Arbeiten und Begegnungen wieder näher aneinanderrücken:

„Ich mache mich auf den Weg in die kleine Innenstadt. Ich kenne die meisten und sie kennen mich auch. Neben dem Stadtcafé ist mein Büro, nur da habe ich gutes Internet. Dort arbeite ich mit vielen anderen aus der Stadt auch. Es ist ein co-working space. Wenn ich telefonieren muss kann ich in einen Single-Ruhe-Raum.“

In den Visionen der Befragten haben sich die allgemeinen Arbeitsbedingungen ebenfalls grundlegend geändert und bieten mehr Möglichkeiten zu einem gesellschaftlichen Engagement.

„Vor den Hauseingängen sitzen Menschen und teilen Zeit miteinander. Weil es keine Bullshit-Jobs mehr gibt, arbeiten alle Menschen nur noch max. 20 Stunden pro Woche. Den Rest der Zeit können sie in Gemeinschaftsgärten auf den Dächern oder vor den Häusern der Stadt verbringen. Sie haben Zeit sich sozial zu engagieren.“

Worin dieses Engagement konkret bestehen könnte, geht exemplarisch aus dem folgenden Zitat hervor:

„Ich bin auf dem Weg zu einem Treffen, welches regelmäßig zu allen Fragen der Gesellschaft in unserem Viertel stattfindet; die Themen sind oft vorher nicht bekannt, werden mitgebracht oder entstehen aus dem Gespräch heraus.“

Das letzte Zitat erweitert die gemeinschaftlichen Aktivitäten auf eine öffentliche Diskussion von gesellschaftlichen Aspekten und aktualisiert damit einen republikanischen Aspekt im Sinne der „res publica“ (der öffentlichen Angelegenheit) in einem bürgerschaftlichen Zusammenhang.

Die Gemeinschaftlichkeit schließt den Naturbezug mit ein, der auch in den szenischen Schilderungen zu den zentralen Zielvorstellungen gehört. „Gemeinschaftsflächen“, die vielfältige Begegnungsangebote bieten werden hier, in erster Linie genannt - vom Sport bis zum *Urban Gardening*.

„Viele Gemeinschaftsflächen zum gesellig sein, Sport, Spiel und Kultur haben genug Platz.“

„Überall gibt es Gemeinschaftsgärten...“

„Insgesamt ist die Stadt grün, weil Wege am Rand bepflanzt sind, die Straßen sind nicht mehr so breit, denn die benutzten Fahrzeuge sind innerstädtisch kleiner, Menschen nutzen "urban gardening", um manche Lebensmittel regional und saisonal vor der Haustür zu erzeugen. [...] Wenn ich in ein Restaurant gehe, kann ich mit anderen am Tisch sitzen und ins Gespräch kommen, oder alleine speisen und nach dem Essen in einem Bereich Gemeinschaftsleben pflegen, z.B. Spielen, Erzählen etc.“

Aus den Schilderungen geht ebenfalls hervor, dass die ideale Stadt in einem eigenen Rhythmus schwingt, der sich wieder mehr der Natur annähert:

„Nachts sehe ich die Milchstraße, weil das urbane Licht die Himmelslichter nicht stört, die Stadt hat einen Tag- und Nachtrhythmus - nachts wird es ruhiger...“

Die Stadt oder Kommune wird hier als ein geschützter Raum geschildert, in dem sich ein vielfältiges zwischenmenschliches Leben entfalten kann, von der Begegnung über die gemeinsame Arbeit bis hin zur gemeinsamen Beratung über gesellschaftliche Aufgaben. Insgesamt rücken die szenischen Schilderungen der Stadt der Zukunft wieder näher an die ursprüngliche Idee einer Stadt als Gemeinschaft von Menschen heran.

### 2.3.2 Integration der Natur

Neben der Autofreiheit gehört die Wiederverbindung mit der Natur zu den am häufigsten genannten Eigenschaften einer idealen Stadt der Zukunft. Dieser Naturbezug ist nicht dekorativ, sondern hat den Charakter einer Rückverbindung und ist damit essentiell für Mensch und Tier:

„Auf dem Weg zu einer kulturellen Veranstaltung mit Freunden fahre ich mit Fahrrad an begrünten Straßen vorbei ab kleinen Gemeinschaftshöfen. Mir begegnen viele Tiere unterschiedlicher Arten, die mit den Menschen in Freundschaft und Verbundenheit zusammen leben und deren Lebensraum geschützt und erhalten oder neu geschaffen wurde. Überall wachsen Kräuter, essbare Früchte an Sträuchern und Bäumen am Wegesrand und in den Gärten. Es duftet nach frischer Luft nach Blumen und ich sehe viele Schmetterlinge Hummeln und Bienen meinem Weg kreuzen.“

Für einige der Befragten liegt darin auch ein Begegnungscharakter:

„Begegnungen mit der Natur....weite Sicht.“

Die „weite Sicht“ unterstreicht den Charakter einer Offenheit, die sich nicht nur auf die Abwesenheit von engen Straßenschluchten bezieht, sondern die die Stadt auch wieder von ihrer Zentrierung auf die Menschen und ihre Arbeit befreit und für die Natur „öffnet“. Die Stadt bietet demnach nicht nur Lebensraum für Menschen, sondern auch Tiere finden hier einen Ort, an dem sie sich wohlfühlen. Neben der guten Luft und dem allgemeinen grünen Erscheinungsbild sind es auch nutzgärtnerische Aspekte, die den Naturbezug zu einem Zugewinn für die Bewohner machen.

„Es gibt öffentliche Gärten, die von der Stadt mit Gemüse bepflanzt werden.“

„Ich atme die frische Luft ein. Es riecht nach Melonen, die werden in einem lokalen Garten angebaut. Ich werde einige auf dem Rückweg kaufen. Ich höre Musik und Vogelgesang.“

„Als ich an der Verkehrsinsel in Richtung Stadtmitte abbiege, halte ich kurz an, denn die dort angepflanzten Tomaten sind offenbar reif geworden. Ich hatte letzten Frühling dort eine eigenhändig eingepflanzt. Also stecke ich mir drei pralle, rote Tomaten in die Fahrradtasche und freue mich auf das Mittagessen in Park.“

Öffentliches, Privates und Merkantiles - alles dies findet nebeneinander Platz. Durch den Verzicht auf Parkplätze und Parkhäuser entstehen neue Räume in Stadt, die wieder an die Natur zurückgegeben werden können.

„Es gibt Blumen- und Gemüsebeete, Bäume, Brunnen, Bäche und Bänke in den Straßen, wo früher Parkplätze waren.“

„Die Straßen in meiner Stadt der Zukunft sind gesäumt von Bäumen und Hecken, weil niemand mehr Parkplätze braucht (höchstens für Fahrräder).“

Schließlich passt sich auch die Stadt als Ganzes nicht nur durch ihre ausgewogene Architektur bei der Gestaltung einzelner Häuser an die Natur an, sondern auch in Hinblick auf den weiteren Lebensraum, der die Stadt umgibt:

„Viele Bäume und Natur wechseln sich mit ökologisch gebauten Häusern ab.“

„Die Stadt geht nahtlos in ihr umgebendes Umland ein.“

In der Stadt der Zukunft erscheint die Natur insgesamt weder dekorativ noch wird sie ausgegrenzt. Die grundlegende Geste in den Schilderungen ist die *Integration* der Natur in ein Stadtbild, das nicht mehr allein auf die menschlichen Bedürfnisse hin orientiert ist.

### 2.3.3 Grüne Mobilität

Das mit Abstand am häufigsten angesprochene Thema betrifft die Veränderung der Mobilität. Die Stadt der Zukunft ist eine Stadt, in der sich das Verhältnis der Fortbewegungsarten grundlegend verändert hat. Es bildet sich ein neues Gleichgewicht aus:

„Die verschiedenen Fortbewegungsarten (zu Fuß, per Pkw, per öffentliche Verkehrsmittel) sind gleichberechtigt im Stadtraum angelegt und nutzbar.“

Doch am häufigsten wird das Fahrrad erwähnt. Hier nur einige von einer Vielzahl von Äußerungen in diesem Sinne:

„Auf breiten Radwegen kann ich mit dem Rad zügig und fließend auch über zehn Kilometer entfernte Arbeitsplätze erreichen.“

„Ich bewege mich mit dem Rad auf einem gut ausgebauten und sicheren Radweg, neben mir verläuft ein Grüngürtel.“

„Die Stadt ist hauptsächlich durch Geh- und Fahrradwege zu erreichen.“

„...Fahrrad zu fahren, denn seit auf den Hauptstraßen die Fahrradwege breit sind und kaum Autos dort fahren ist es nicht mehr so gefährlich.“

In gleichem Maße, in dem die Fortbewegung mit dem Fahrrad, zu Fuss und mit öffentlichen Verkehrsmitteln zunimmt, nimmt die Zahl der Autos ab. Das Auto dominiert nicht mehr den Verkehr. Dies bedeutet zum einen ein höheres Maß an Sicherheit wie auch eine Reduktion von Lärm und Abgasen. Dieser Einschnitt gestaltet sich in radikaler Weise, wie einige unter weiteren Aussagen deutlich machen:

„Autos fahren kaum noch.“

„Autos sieht man nicht, weil diese nicht in die Innenstadt dürfen und die Luft ist sauber und frisch.“

„In den Straßen fahren und parken keine Autos mehr.“

Wenn Autos noch Bestandteil des Verkehrs sind, dann in Form von Mitfahrmöglichkeiten oder von Carsharing, und dies dann in klarer Trennung von den anderen Fortbewegungsmitteln. Doch nimmt das Auto insgesamt nur noch eine marginale Rolle ein. Öffentlicher Nahverkehr, das Fahrrad und auch die Fortbewegung zu Fuß stehen im Vordergrund. Damit wandelt sich der Charakter der Städte: die Wege sind „schön und angenehm“, so dass man „gern zu Fuß geht“, auf „sicheren Routen“, in „guter Luftqualität“, auf „breiten Radwegen“ und „Grünachsen“.

Diese Veränderungen in der Mobilität bedeuten aber keine grundsätzliche Einschränkung. Es ist den Befragten wichtig, dass es ein gut ausgebautes Verkehrswegenetz mit einer hohen Frequenz an Straßenbahn- und Busfahren gibt. Die eigenen Ziele, und überhaupt alle wichtigen Orte, sind so gut erreichbar. Zur Infrastruktur gehört auch die Möglichkeit, sich Fahrräder auszuleihen. Die Kosten für die Fortbewegung sind gering, oder die Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs ist kostenlos. Im Kontext der Beschreibungen wird deutlich, dass sich die Atmosphäre der städtischen Mobilität vollständig ändert: die Reduktion von Lärm und Abgasen ebenso wie von Gefahren in Verbindung mit einem höheren Maß an aktiver und auch gemeinschaftlicher Fortbewegung verändert nicht nur das Bild der Stadt, sondern auch die Selbstwahrnehmung derer, die sich hier fortbewegen in einer positiven, gesundheitsförderlichen Weise.

#### **2.3.4 Vielfalt von Einkaufsmöglichkeiten**

In den Impressionen einer idealen Stadt findet sich regelmäßig der Hinweis auf vielfältige Angebote des Einzelhandels, der anstelle von Lebensmittel-Ketten und Discountern das Bild der Stadtzentren prägt - für die Peripherie sollte es dagegen weiterhin Einkaufsmöglichkeiten mit dem Auto geben. Zur Vielfalt des Angebots tragen auch Märkte bei, auf denen eigene Produkte angeboten werden können.



„Auf dem Weg in die Stadt, z.B. um selbst etwas zu kaufen oder um meine eigenen Produkte zu verkaufen, würde ich an mindestens einem oder vielen verschiedenen Märkten vorbeikommen, auf denen die Menschen ihre Produkte anbieten.“

„Handwerk, Bäcker, Metzger, Spezialisten-Geschäfte auf den Wegen der Innenstadt, viel Wasser, viel Kunst.“

„Vorbei an kleinen Läden und Handwerksbetrieben, wie ich sie aus manchen Örtchen in Frankreich kenne. Daneben sind sehr moderne Gebäude von größeren Firmen, die sich einreihen.“

Das Kaufen wird zudem ergänzt durch ein „Teilen und Tauschen“, was die Nachhaltigkeit steigert und zugleich weitere Begegnungsmöglichkeiten eröffnet.

„Es gibt kleine Läden und Cafés die faire und ökologische Produkte anbieten. Aber eher minimalistisch, denn unsere Gärten versorgen uns gut und viele Gegenstände kann man teilen oder tauschen.“

Der angesprochenen Vielfalt liegt damit im Kern die Qualität der Lebendigkeit einer Stadt zugrunde, die ein Gegenbild zur Monotonie und zur Leere nach Ladenschluss in den Innenstädten darstellt. Daher ist es kein Zufall, dass in diesem Zusammenhang auch die Bedeutung des Wassers angesprochen wird. Austausch und Begegnung gehen dabei ebenfalls Hand in Hand und sind im alltäglichen Einkauf eine nicht mehr wegzudenkende Qualität.

### 2.3.5 Lebensfreundliche Technik

Die Gedanken über die Stadt der Zukunft beziehen technische Innovationen mit ein. Dies betrifft zum einen die Bedeutung der Energiegewinnung aus regenerativen Technologien:

„Ich sehe keine Industrieschornsteine, sondern Solar, Photovoltaik und Windkraft. An mir vorbei fahren Straßenbahnen die nur Strom aus Sonne, Wind und Wasser beziehen und Busse, die das Gleiche tun.“

„Die Hausfassaden und Dächer sind begrünt und mit Photovoltaik ausgestattet.“

Die Bedeutung des Wassers wird auch in einem der Interviews besonders hervorgehoben mit dem Verweis auf den besonderen Scharm von niederländischen Städten durch ihre Grachten bis hin zur am Reißbrett entworfenen Modellstadt Stadt Lingang in der Nähe von Shanghai, in deren Zentrum sich ein künstlicher See befindet. Das Wasser wird hier zu einem sichtbaren Symbol des Austauschs oder, allgemeiner, der merkurialen Qualität des Fließens und Strömens, also von Qualitäten, die auch der idealen Stadt zugesprochen werden (z.B.: „lebendiges Treiben“; „zügig fließende“ Bewegung).

Doch wird hier nicht nur die Bedeutung neuer Technologien angesprochen, sondern auch ein gewandeltes Verhältnis zur Technik als solcher, welche sie nutzt, aber diese Nutzung zugleich durch einen souveränen Umgang begrenzt:

„Wir haben gelernt, technische Geräte als Handwerkszeuge und Hilfsmittel zu nutzen, wir schätzen neue Kulturtechniken und freuen uns über jeden Fortschritt, aber wir überantworten unser Leben, unsere Gefühle und unsere Entscheidungen nicht den Geräten.“

### 2.3.6 Kreislaufwirtschaft

Neben der Bedeutung regenerativer Energien wird auch das Thema Abfall angesprochen. Mehrere Befragte stellen sich eine Stadt vor, in der man wenig Müll sehen Dies hat zum einen mit einem neuen Umgang mit Material zu tun:

„Es gibt viele Recyclingstationen. Ich sehe keinen Müll herumliegen und keine Leute mit Einwegverpackungen oder Plastikprodukten.“

Darüber hinaus wird der Umgang mit Abfall auch durch verbindliche Entscheidungen auf der Ebene der Unternehmen beeinflusst:

„Alle Unternehmen, die in der Stadt angesiedelt sind, haben sich einer Kreislaufwirtschaft verpflichtet, so dass es geschlossene Stoffkreisläufe gibt und kaum Müll produzieren.“

### 2.3.7 Entwicklung von Arbeit

Es wird mehr und mehr deutlich, dass eine Vision für die „Stadt der Zukunft“ mit einer Veränderung der Gesellschaft einhergeht. Dies betrifft nicht zuletzt eine Umgestaltung der Arbeit. Dies betrifft die Entlohnung ebenso wie die Qualität und Struktur:

„Weil es keine Bullshit-Jobs mehr gibt, arbeiten alle Menschen nur noch max. 20 Stunden pro Woche.“

An die Stelle von sinnloser und entfremdeter Arbeit treten erfüllte Tätigkeiten:

„Ich komme gerade aus meinem Atelier, indem ich den ganzen Tag entspannt und doch angeregt arbeiten konnte.“

„Ich sehe Menschen, die in dem aufgehen, was sie erschaffen.“

„Menschen arbeiten, weil gern anderen Menschen dienen, nicht weil sie dringend Geld verdienen müssen.“

Wie hier in der letzten Äußerung sprechen einige Befragte die Entkoppelung von Arbeit und Einkommen, bzw. Daseinsfürsorge an.

„Die Menschen profitieren von dem bedingungslosen Grundeinkommen und müssen sich nicht mehr unter Druck setzen lassen...“

Ein weiteres Motiv in der Beschreibung der Arbeitsbedingungen liegt in der gemeinschaftlichen Arbeit, die den Gemeinschaftsbezug im Wohnen, aber auch im städtischen Leben insgesamt, ergänzt.

„Neben dem Stadtcafé ist mein Büro, nur da habe ich guten Internet. Dort arbeite ich mit vielen anderen aus der Stadt auch. Es ist ein Co-Working Space.“

„Ich arbeite mit vielen Menschen in unterschiedlichen Kooperationen zusammen ins wir tauschen uns aus gedanklich ins mit dem was wir produzieren oder arbeiten.“

### 2.3.8 Gesundheit und Ausgeglichenheit

Die menschenfreundliche Stadt - im Gegensatz zur autofreundlichen Stadt – wirkt sich auch auf das Wohlbefinden ihrer Bewohner\*innen aus und zwar nicht nur durch die bessere Luft:

„Die Menschen sind gesünder und ausgeglichener als jetzt, freuen sich auf den Kontakt mit ihren Mitmenschen.“

„Zwischendurch bleibe ich stehen genieße das Flair um mich herum, es gibt immer mal wieder was Neues zu sehen und entdecken.“

Durch die Reduktion von Hektik und Stress und die zunehmenden Begegnungsmöglichkeiten gibt es wieder mehr Gelegenheiten zur „Muße“ in der Stadt. Dies bewirkt eine allgemein größere Ausgeglichenheit bei den Bewohnern und Besuchern. Die Gesundheit wird andererseits auch durch ein Snack-Angebot unterstützt, das nicht mehr auf Fastfood ausgerichtet ist:

„Wir haben noch Zeit durch die essbare Stadt zu schlendern und unsere Biokiste abzuholen. Meine Kinder essen mit allen anderen gemeinsam die bio-fair-regionalen Gerichte in der Mensa. Das ist kostenlos.“

„Wenn Schüler in ihrer Mittagspause durch die Parks laufen, finden sie überall die Möglichkeit frische Salatbowls, Obstsalate und köstliche pflanzliche Gerichte günstig und schnell zu kaufen.“

Die Ausgeglichenheit hat aber noch eine weitere Ursache, die mit einer veränderten Produktionsweise und direkter Verteilung von biologisch angebauten Nahrungsmitteln zusammenhängt:

„Die Nahrungsmittelproduktion erfolgt bio, lokal und mit handwerklichen Methoden, verteilt über den gesamten Stadtraum in inklusiven, interkulturellen Projekten. Mikrofarmen, Agroforstsysteme, Polykulturen und Permakulturgärten bieten die Versorgung für Privatpersonen, Cafés und Restaurants, so dass überall eine gesunde Ernährungsumgebung gegeben ist.“

Die Organisation und Verteilung der in der Stadt erzeugten Lebensmittel verläuft zudem inklusiv und interkulturell und dies veränderte soziale Klima trägt weiter zu einer allgemeinen Ausgeglichenheit bei. Schließlich hat die merkuriale Balance ihre Ursache auch in einer veränderten Wohnungs- und Arbeitssituation:

„Die Menschen sind entspannter als früher - sie profitieren vom flächendeckenden sozialen Wohnungsbau und dem bedingungslosen Grundeinkommen und müssen sich nicht mehr unter Druck setzen lassen von Chefs und Kolleginnen die sie ausnutzen und unterdrücken, nur weil sie einen Job brauchen um die Miete zu zahlen – sie können den Job wechseln, wenn er ihnen psychisch nicht gut tut. Das Gesundheitssystem hat sich auch verbessert inzwischen.“

Der Gewinn an Lebensqualität und Wohlbefinden hat also insgesamt vielfältige Ursachen, die von den Befragten auch oft in einem direkten Zusammenhang aufgeführt werden.

### 2.3.9 Diversität

Die Stadt der Zukunft - so wie die Befragten sie sehen – schließt niemanden aus und zeichnet sich durch ein hohes Maß an Diversität aus:

„Eine Stadt für alle Menschen, meine Stadt der Zukunft ist eine Stadt für alle ohne soziale Ungleichheiten.“

Unter den Bewohnern der idealen Stadt herrscht eine Grundakzeptanz des „Anderen“ und der Alltag auf der Straße ist gekennzeichnet durch Freundlichkeit.

„Wir sehen viele bekannte Gesichter. wir kennen uns hier und wir mögen uns. Ich sehe queere Menschen, alte Menschen, junge Menschen, konservative Menschen und Punks. Wir grüßen uns, auch wenn wir uns nicht kennen.“

Eine besondere Rolle spielt dabei der Entfaltungsraum für die Kinder, die sich auch in der Schule in einem multikulturellen Milieu kreativ entfalten können.

„Kinder verschiedener Nationen spielen miteinander. Sie können allein zur Schule gehen, ohne dass die Eltern Angst um sie haben müssen. Sie werden gefördert und unterstützt, dürfen sich kreativ entfalten und einfach nur Kind sein“

Es wird anders gelernt in der Schule der idealen Stadt, auf individuelle Bedürfnisse und Bewegungselemente wird mehr Rücksicht genommen.

„Ich sehe mich zu Fuß gehend, mit meinen Kindern, wir sind auf dem Weg in die Schule. Dort lernen meine Kinder anders als ich gelernt habe, sie lernen nach ihren Bedürfnissen, sind dabei in Bewegung, werden in ihren Interessen gefördert und lernen mit Kindern aus den unterschiedlichsten Hintergründen.“

Insgesamt wird die Diversität und Multikulturalität von den Befragten als eine Chance betrachtet, um das Leben und Lernen vielfältiger zu gestalten.

### 2.3.10 Sicherheit und Geborgenheit

In den szenischen Schilderungen einer idealen Stadt wird die Sicherheit für die Bewohner\*innen als ein Folgeeffekt einer integrierten Gesamtgesellschaft beschrieben.

„‘Ghettos’ oder ‘Viertel’ sind verschwunden, weil die Menschen viel toleranter und offener geworden sind. Auch die Migranten wollen und können sich viel besser integrieren, was das Zusammenleben enorm erleichtert. Außerdem ist die Kriminalität fast auf null gesunken.“

Die Erfahrung einer größeren Sicherheit besteht dabei aus zwei unterschiedlichen Dimensionen:

„Sicherheit.- weniger Kriminalität, weniger Verkehrsunfälle“

Die geringere Kriminalität ist dabei eine direkte Folge einer veränderten Gesamtkultur, die aus einer allgemeinen größeren Zufriedenheit der Bewohner und einer daraus resultierenden Achtsamkeit gespeist wird.

„Es liegt wenig Müll auf dem Boden, keine Betrunkenen, die sich streiten oder schlagen.“

„Ich fühle mich sicher. Ich lächle die Leute an.“

Die gesteigerte Verkehrssicherheit - speziell für Radfahrer und Fußgänger - ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass es in der Innenstadt weniger Autoverkehr gibt und auf die verbesserten Radwege.

„Ich fahre mit dem Rad und fühle mich dabei sicher: Räder haben ihren eigenen Weg abgetrennt von den Autos.“

Bemerkenswert daran ist, dass Sicherheit nicht durch eine Intensivierung der Überwachung oder eine erhöhte Polizeipräsenz erreicht wird, sondern durch eine allgemeine Steigerung der Lebensqualität für alle Beteiligten.

### 2.3.11 Orte der Stille

Die Befragten zeigen in ihren Schilderungen einerseits ihre Wertschätzung für das pulsierende Leben einer Stadt mit den vielfältigen Begegnungs- und Erfahrungsmöglichkeiten, vergessen dabei aber nicht, auf den nötigen Ausgleich hinzuweisen, indem „Orte der Stille“ aufgesucht werden können, wenn man sich vom allgemeinen Austausch für eine Zeit zurückziehen möchte. *„Oasen der Ruhe im Wechsel mit Geschäftigkeit.“* Insgesamt hat der Lärmpegel der Stadt deutlich abgenommen:

„In der großen Wohngemeinschaft am Stadtrand ist es morgens noch ganz still.“

„Es ist gar nicht mehr so laut auf den Straßen und man kann tief durchatmen.“

Und auch die allgegenwärtige Präsenz einer lebendigen Natur unterstützt die Bereitschaft, unterwegs auch zeitweise mehr in die Wahrnehmung zu gehen und sich nicht rein zielorientiert durch die Stadt - und somit auch aneinander vorbei - zu bewegen.

„Ich geh gern zu Fuß. Wahrnehmen, spüren, was um mich ist.“

„Wir sehen viele Menschen, die sich ebenfalls an ihr erfreuen, weil sie Zeit haben. Wir treffen nicht nur gestresste Menschen auf dem Weg zur Arbeit.“

Die Möglichkeiten und Angebote, für einen Moment Ruhe und Sammlung zu erfahren, helfen denjenigen, die sich darauf einlassen, Kraft und Gelassenheit für den Tag zu sammeln:

„Wenn genug Zeit ist, setze ich mich auf eine Bank und beobachte die Vögel. Ich atme tief durch und sammle Kraft für den Tag.“

„Ich erlebe Ruhe und Gelassenheit, sehe Bäume, öffentliche Bildungseinrichtungen.“

Diese kleinen Oasen der Muße werden nicht nur als Pausenräume vom betriebsamen Alltag beschrieben, sondern sie bieten letztendlich eine Gelegenheit, kurz innezuhalten, zu sich zukommen und dadurch offener für neue Wahrnehmungen zu werden.

### 2.3.12 Wohnkultur

Der sich verändernde, ‚grüne‘ Charakter des städtischen Lebens umfasst auch die Architektur und verbindet sich mit neuen Formen des Zusammenlebens. Die Bauten wie das Wohnumfeld beziehen die Natur in stärkerem Maße ein, wobei unterschiedliche Aspekte - ökologische, nutzungsbezogene wie ästhetische - zum Tragen kommen:

„Viele Bäume und Natur wechseln sich mit ökologisch gebauten Häusern ab.“

„Die Hausfassaden und Dächer sind begrünt und mit Photovoltaik ausgestattet.“

„Grün, auch wildes Grün soll bis an die Fassaden und Dächern überall sein.“

„...und sehe dabei gepflegte restaurierte Häuserfronten mit Grünpflanzen an den Fensterbänken, vor den Häusern sind Bänke zum Sitzen und Verweilen.“

„Den Rest der Zeit können sie in Gemeinschaftsgärten auf den Dächern oder vor den Häusern der Stadt verbringen.“

Doch wird das Wohnen und die „erbauliche Architektur“ nicht nur „grüner“, sondern auch gemeinschaftlicher, was sich in unterschiedlicher Weise ausgestaltet: So schreiben die Befragten von „kleinen Tiny-House-Siedlungen, modernen grüne Wohnanlagen ...“, von „kleinen Gemeinschaftshöfen“ und „großen Wohngemeinschaften“, von Mehrgenerationenhäusern und Wohnraum für Familien. Der Charakter der Quartiere verändert sich, der soziale Wohnungsbau wird gestärkt, doch in einer solchen Weise, dass es nicht zu „Ghettos“ kommt.

### 2.3.13 Teilhabe und Partizipation

Die durch das Thema Arbeit und Wohnen angesprochenen sozialen und ökonomischen Dimensionen der Stadt der Zukunft finden ihre Entsprechung in der politischen Perspektive. Die Stadt der Zukunft hat, wie schon erwähnt, einen inklusiven Charakter. Es ist eine Stadt „ohne soziale Ungleichheiten“, eine Stadt, in der sich auch „Migranten integrieren wollen und können“ und in der die verschiedenen – diversen – Gruppen und Milieus aufgenommen sind: „queere Menschen, alte Menschen, junge Menschen, konservative Menschen und Punks.“ Dies kommt nicht von ungefähr: Durch die Veränderungen in der Arbeitswelt wie der Lebensgestaltung haben die Menschen „Zeit, sich zu engagieren“, auch auf der Grundlage von partizipativen Veranstaltungen wie „Treffen, welche regelmäßig zu allen Fragen der Gesellschaft stattfinden.“

## 3. Zusammenfassung und Fazit

Im Fragebogen wurde nach Imaginationen gefragt, und die Teilnehmer\*innen sind darauf eingegangen, indem sie szenische Darstellungen gegeben haben, in denen sie auch selbst gleichsam anwesend sind. Dieses Format dient dazu, ein positives und auch durch Emotionen getragenes Zukunftsbild anzusprechen, welches in seiner Evozierung von wünschenswerten Vorstellungen mit einer starken persönlichen Identifikation verbunden ist. Dementsprechend zeigen die Szenarien, welche hier auszugsweise dargestellt werden, eine positiv-utopische Tönung. Häufig handelt es sich im Original und in der Gesamtheit um kleine szenisch-narrative Stücke. Diese Herangehensweise bedeutet zugleich, dass die auf diese Weise gewonnenen Darstellungen nicht reflektiert oder kritisch befragt wurden, etwa hinsichtlich der ihnen zugrunde liegenden Voraussetzungen, der möglichen Grenzen und Beschränkungen oder gar von Problemen. Die Ergebnisse insbesondere dieses offenen Teils sollte stets im Rahmen eben dieses Formates interpretiert werden.

Die Beschreibung der Stadt der Zukunft führt zu der Charakterisierung einer wünschenswerten Gesellschaft. So beschränken sich die Ausführungen nicht auf Fragen von Mobilität, Architektur und Nachhaltigkeit. Vielmehr werden die städtischen Szenen Ausdruck einer Gesellschaftsidee. Die Gestaltung des Stadtraums gibt Auskunft über Strukturen und Leitbilder des gesellschaftlichen Zusammenlebens. Mit hin werden Themen wie politische Partizipation, Gestaltung von Arbeit und sozialem Leben angesprochen, das Verhältnis zur Technik u.a. Da die Fragestellung eine *Bewegung* durch die Stadt evoziert, wird das Thema Mobilität zum Ankerthema der Bildgestaltung. Beinahe alle Befragten sehen sich in einer naturnahen und nach ökologischen Gesichtspunkten entworfenen Stadt. Bemerkenswert ist hier, dass Aufenthalt und Fortbewegung in einem Milieu stattfinden, welches in vieler Hinsicht auf Gemeinschaftsbildungen hin ausgerichtet ist: seien es Cafés, Arbeitsplätze oder Wohnanlagen. Die

„Stadtgesellschaft“ wandelt sich in eine Gemeinschaft, deren positive Qualitäten eine Atmosphäre von Überschaubarkeit, Vertrautheit und sozialer Verbundenheit bilden. Diese Gemeinschaft oder Community ist in keiner Weise selektiv und auf bestimmte Milieus beschränkt. Die Orte erscheinen „gefüllt“ und in einem Sinnzusammenhang eingebettet, die „Nicht-Orte“ im Sinne Marc Augés gehören Vergangenheit, wie auch Räume und Strukturen, deren Sinn alleine darin besteht, Distanzen zu überwinden. Dagegen steht, dass auch die Fortbewegung gesundheitsfördernde, soziale und nicht zuletzt auch ästhetische Erfahrungen mit sich bringt. Diese Szenarien werden auch durch gravierende politische Veränderungen möglich, welche Veränderungen in der Gestaltung von Wirtschaft, Arbeit und Gesellschaft einleiten. Stichworte sind hier z.B. ein Grundeinkommen in Verbindung mit einer Veränderung des Verständnisses und der Praxis von Erwerbsarbeit, bis hin zu einer Bearbeitung zu großer gesellschaftlicher (und ökonomischer) Spaltungen.

Trotz der utopischen Färbung bilden die Schilderungen keine Rückgriffe in vermeintlich ideale Vergangenheiten ungetrübten Stadtlebens. Vielmehr kommt zum Ausdruck, dass die Stadt Lebens- und Entwicklungsraum der Individuen werden soll. Gesichtspunkte von Funktionalität und Effektivität treten zurück. Man könnte hier den Eindruck haben, dass die Grenze zwischen dem privaten Raum und dem öffentlichen Raum neu gezogen wird, oder dass Qualitäten des privaten Raumes – Erholung, soziale Verbindung, Selbsterleben, Selbstverwirklichung – in gewisser Weise, oder zu einem Teil, in den öffentlichen Raum übertragen werden, der weniger anonym und weniger fremd erlebt wird..

Zu diesem Themenkreis gehört auch die Frage: „Wem gehört die Stadt?“, die in einem der Interviews als zentraler Aspekt aufgeworfen wurde und die nicht auf eine Veränderung der Besitzverhältnisse, sondern auf Mitgestaltung und Mitverantwortung der in der Stadt Wohnenden ausgerichtet ist. Die Stadtentwicklung der Zukunft geschieht also nicht mehr allein vom Reißbrett aus, sondern wird unter Einbeziehung der Betroffenen unternommen. Und diese Verantwortung bezieht die auch die Sorge um die Lebensräume für Pflanzen und Tiere mit ein, die nicht als dekorative Elemente einer „begrünten Stadt“ gedacht werden, sondern dort auch ihren natürlichen Ort finden, an dem sie gedeihen können.

All dies geht zugleich mit einer veränderten Haltung gegenüber den Mitbewohner\*innen und der Natur in der Stadt einher. Nimmt der achtsame Umgang gegenüber Mensch und Natur zu, so werden nicht nur Orte der Stille möglich, an denen man Kraft schöpfen kann, sondern die Stadt bietet den Bewohnern zugleich mehr Sicherheit.

Betrachtet man abschließend das Vorgehen im Rahmen dieser Studie, so konnte der hier vorgenommene Ansatz tiefere Schichten ansprechen, in denen die Vorstellungen und positiven Erwartungen der Befragten erhoben werden konnten. Diese beziehen sich nicht nur auf die architektonische Gestaltung einer „Stadt der Zukunft“, sondern schließen darüber hinaus kulturelle und gesellschaftliche Erwartungen mit ein. Das Erscheinungsbild einer Stadt als Indikator für die Qualitäten einer zukünftigen Lebenswelt heranzuziehen hat sich daher bewährt. Berücksichtigt werden muss allerdings auch, dass der Modus einer „Bewegung durch die ideale Stadt“ in der offenen Frage bereits vorgegeben war und daher sicherlich auch die szenischen Schilderungen in der Qualität ihrer Dynamik beeinflusst hat. Auf einen Vergleich mit ähnlichen Untersuchungen wurde in dieser Untersuchung noch verzichtet, da diese als Pretest betrachtet werden kann, und wegen der kleinen Stichprobe nicht repräsentativ für die städtischen Bewohner\*innen in Deutschland ist. Eine Fortführung in einem größeren Rahmen und unter Einbeziehung des aktuellen Forschungsstandes ist geplant.