



Die Stadt für Morgen

Wie wollen wir leben?

Für Mensch & Umwelt

Umwelt 
Bundesamt

Impressum

Herausgeber:

Umweltbundesamt
Fachgebiet I 3.1
Umwelt und Verkehr
Postfach 14 06
06813 Dessau-Roßlau
Tel: +49 340-2103-0
info@umweltbundesamt.de
Internet: www.umweltbundesamt.de

 /umweltbundesamt.de

 /umweltbundesamt

 /umweltbundesamt

 /umweltbundesamt

Autorinnen und Autoren:

Constanze Klaue
und Mitarbeitende der Abteilung I 3
Verkehr, Lärm und räumliche Entwicklung

Illustration:

Sophia Stephani

Redaktion:

Annegret Zimmermann
Fachgebiet I 3.1

Publikationen als pdf:

www.umweltbundesamt.de/publikationen

Stand: Juli 2018

Diese Broschüre soll als Einladung verstanden werden, sich im Rahmen des Unterrichts in der Oberstufe mit dem Thema nachhaltiger und zukunftsfähiger Mobilität und Stadtentwicklung zu beschäftigen.

Dazu können bspw. der Gesellschaftskunde- oder Geographieunterricht oder auch Projektwochen genutzt werden.


Feedback und Anregungen zu dieser Broschüre bitte an:
katrin.dziekan@uba.de



Die Stadt für Morgen

Wie wollen wir leben?

Inhalt



Vorwort	6
Was ist eine zukunftsfähige Stadt?	7
Linda – Mit dem Rad sicher und schnell durch die Stadt	14
Aufgaben und Fragen zur Kurzgeschichte I	19
Die Bellheims – selbstbestimmt mobil bis ins hohe Alter	22
Aufgaben und Fragen zur Kurzgeschichte II	27
Tarek und Anna – junge Familie sucht	30
Aufgaben und Fragen zur Kurzgeschichte III	35
Links und Tipps zum Weiterlesen	38

Vorwort

Liebe Schülerinnen und Schüler, liebe Leserinnen, liebe Leser,

haben Sie schon mal überlegt, wie Ihre Stadt der Zukunft aussehen sollte?

Sie leben im 21. Jahrhundert und dieses wird das Jahrhundert der Städte sein. Immer mehr Menschen werden ihr Leben in Städten organisieren. Etwa zwei Drittel der Menschheit, so schätzen Wissenschaftler und Wissenschaftlerinnen, werden bis zum Jahre 2050 in Städten ihr zu Hause finden. Besonders spürbar wird dies in Ländern Asiens, Lateinamerikas oder Afrikas. Aber auch die Städte bei uns in Deutschland müssen sich diesem Wandel anpassen. Vielerorts sind unsere Städte weit vom Idealbild einer lebenswerten urbanen Umgebung mit kurzen Wegen, vielen Grünflächen, gesunder Luft, guter Versorgung im Kiez und umweltfreundlicher Mobilität entfernt. Das gilt es zu ändern.

Darum sind Sie als junge Menschen gefragt, die Zukunft aktiv zu gestalten, das heißt an heutigen und zukünftigen Visionen arbeiten und diese Realität werden zu lassen. Dafür müssen alte Denkmuster durchbrochen und neue, kreative Wege gegangen werden. Aspekte wie ein gutes Miteinander und ein sorgsamer Umgang mit der Umwelt rücken bei zukünftigen Planungen in den Vordergrund. Guter Lärmschutz, saubere schadstofffreie Luft, ein gutes und preiswertes Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln, sichere Fuß- und Radwege, mehr Grün- und Wasserflächen, viel Platz für ein gutes Miteinander, Bewegung oder kreatives Spielen und natürlich kurze Wege sollen in der Stadt von Morgen selbstverständlich sein.

Die drei Kurzgeschichten in diesem Heft beschreiben, wie die Stadt von Morgen aussehen kann. Unterstützt wird das Ganze durch einen theoretischen Grundlagenteil. Wir laden Sie ein, jeweils einen Tag mit unseren Hauptfiguren zu verbringen und die verschiedenen Aspekte sowie Ihre eigenen Vorstellungen der Stadt von Morgen zu diskutieren.

Was ist eine zukunftsfähige Stadt?

Um eine zukunftsfähige Großstadt mit über 100 000 Einwohnenden zu beschreiben, hat das Umweltbundesamt eine Vision entwickelt. 15 Bausteine füllen diese Vision mit Leben und werden hier vorgestellt:

Die Stadt ist kompakt, flächensparend und verkehrsvermeidend angelegt

- ▶ **Kompakte Stadt:** Brachflächen und Baulücken werden wieder einer Nutzung zugeführt; die Potenziale einer Nachverdichtung von Quartieren werden genutzt, einschließlich freierwerdender Verkehrsflächen.
- ▶ **Zuerst Vorfahrt für Rad und öffentlichen Verkehr (ÖV):** Im ersten Schritt werden an allen Hauptverkehrsstraßen fehlende Radwege ergänzt und an 50 Prozent des Hauptverkehrsnetzes eigene Fahrspuren für den ÖV eingerichtet (wenn nötig, zulasten der Pkw-Stellplätze). Zusätzlich werden am Straßenrand und z.T. auch auf Privatgrundstücken einige Pkw-Stellplätze in Fahrradstellplätze umgewandelt. Für ruhenden, motorisierten Individualverkehr am Straßenrand und auf Wohngrundstücken bleiben in diesem ersten Umsetzungsstadium maximal 3 m² pro Einwohner.
- ▶ **Dann Rückbau der autogerechten Stadt zugunsten der Menschen, die in ihr wohnen:** Die Flächenbelegung für ruhenden motorisierten Individualverkehr am Straßenrand und auf Wohngrundstücken beträgt maximal 1,5 m² pro Einwohner. Frei werdende Flächen werden für Fuß- und Fahrradwege und ÖV-Spuren, für Freizeit und Grünflächen, Fahrradstellplätze und – in begrenztem Umfang – für Carsharing verwendet.
- ▶ **Stadt der kurzen Wege:** Die durchschnittliche Weglänge beträgt nur noch 8 km pro Weg bzw. 28 km pro Person und Tag, also etwa ein Viertel kürzer als heute.
- ▶ **Schnell nach draußen:** Die Stadt ist mit den Siedlungsschwerpunkten des Umlandes durch ÖV und Radschnellwege verknüpft.

Die Stadt von morgen ist grün

- ▶ Grünflächen einschließlich Wasserflächen stehen für Erholung, Bewahrung der biologischen Vielfalt, Kalt- und Frischluftzufuhr und Wasserrückhalt in Art und Umfang angemessen zur Verfügung.
- ▶ Kurze Wege schaffen: Der Anteil öffentlich zugänglicher Grün- und Erholungsflächen, die durch kurze Fußwege erreichbar sind, ist hoch. Auch Gebäude umfassen privates oder halb-öffentliches Grün und Gärten. Das erspart Fahrten ins Umland und ist flächeneffizient.
- ▶ Hohe Qualität des Umfeldes: Wohnen und Arbeiten erhält durch hochwertige Grünflächen und Plätze, Straßenräume, Passagen und sonstige öffentliche Räume mehr Lebensqualität.
- ▶ Grün und gesund: Grün- und Wasserflächen fördern die Gesundheit durch besseres Mikroklima und schaffen Anreize zur Bewegung.
- ▶ Grün statt Beton: Grün- und Wasserflächen auf Dächern, an Fassaden und auf anderen verfügbaren Flächen wie Innenhöfen verschönern das direkte Umfeld und sorgen im Sommer für angenehme Kühle.

Die zukunftsfähige Stadt bietet Platz für Zusammenleben und Miteinander

- ▶ Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist hoch, z. B. durch zahlreiche Sitzgelegenheiten und geringe Lärm- und Schadstoffbelastung.
- ▶ Das Angebot an Flächen für Begegnung, Erholung und Kommunikation ist vielfältig.
- ▶ Lebensraum statt Parkraum: Im öffentlichen Raum parken nahezu keine privaten Autos mehr; ein konsequentes Parkraummanagement macht Parken in den Städten teurer.
- ▶ Ungeteilte City: Die Trennungswirkung durch Verkehrsachsen (gilt auch für ÖV) wird aufgehoben oder gemildert.

- ▶ Begegnungszonen und gleichwertiges Nebeneinander der Verkehrsmittel (Shared Space) prägen das Bild.

Wichtige Ziele sind in kurzer Distanz und ohne eigenen Pkw für alle erreichbar

- ▶ Tägliche Mobilitätsziele sind für alle auch ohne Auto erreichbar und zugänglich, idealerweise in kurzer Distanz zu Fuß oder per Fahrrad.
- ▶ Güter und Dienstleistungen sind je nach Häufigkeit des Bedarfs einfach zu erreichen: täglich zu Fuß, periodisch mit Fahrrad und ÖV, episodisch mit ÖV und „geteiltem“ Auto.
- ▶ Schnelle Hilfe bei Notfällen ist umfassend gewährleistet.

Wohnquartiere sind attraktiv, funktionsgemischt und bezahlbar

- ▶ Die Wohnnutzung in innerstädtischen Quartieren wird gestärkt und die Bereitstellung privater, halböffentlicher und öffentlicher Flächen für die Begegnung von Menschen wird gefördert.
- ▶ Lärm- und emissionsarmes Gewerbe wird erhalten bzw. rückintegriert. Lautes Gewerbe wird in Wohngebieten und urbanen Mischgebieten so weit wie möglich vermieden und alternativ in Gewerbehöfen angesiedelt.
- ▶ Die Innenstädte werden baulich attraktiv nachverdichtet, z. B. durch Nutzung von Baulücken oder überflüssigen Parkplätzen.
- ▶ Städtische Brachflächen werden wiedergenutzt und reaktiviert, vorrangig durch Bebauungsformen, die trotz Verdichtung ein attraktives und gesundes Wohnen mit hoher Lebensqualität ermöglichen.
- ▶ Wohnen wird den unterschiedlichen Bedürfnissen von Jung und Alt angepasst. Wohnen ist flexibel organisiert.

- ▶ Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs, aber auch kulturelle Einrichtungen und gesellschaftliche Treffpunkte sind vielfältig und decken die Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen ab.
- ▶ Zugang zu bezahlbarem Wohnen wird erleichtert; eine räumliche Trennung von Arm und Reich wird vermieden.

Einwohner und Einwohnerinnen sind bestmöglich vor Lärm geschützt

- ▶ Lärmbelastungen am Tag von mehr als 50 dB(A) und in der Nacht von über 40 dB(A), die durch technische Geräuschquellen verursacht sind, werden vermieden (> 50dB(A) = leises Radio, Zimmerlautstärke; > 40 dB(A) = ruhiges Zimmer am Tage, Flüstern).
- ▶ Wohnortnahe, ruhige Gebiete werden erhalten und vor Lärmzunahme geschützt.
- ▶ Kompakte, geschlossene Bauweisen schaffen ruhige Wohnhöfe und schützen sie vor Lärm.
- ▶ Nachbarschaft und Freizeitaktivitäten nehmen aufeinander Rücksicht, reduzieren die Lärmbelastungen auf ein niedriges Maß und ermöglichen damit ein verträgliches Nebeneinander.

Der Verkehr stößt keine Schadstoffe oder Treibhausgase aus

- ▶ Der gesamte Stadtverkehr (Personen- und Güterverkehr) erfolgt treibhausgasneutral und (nahezu) emissionsfrei.
- ▶ In den Innenstadtbereichen verkehren nur solche motorisierten Fahrzeuge, die elektrisch betrieben werden; Elektroautos sind kleiner und an die Nutzung in der Stadt angepasst. Der komplette ÖV ist elektrisch.
- ▶ Erneuerbarer Strom treibt die Elektrofahrzeuge an.

- ▶ Alle dem neuesten Stand der Wissenschaft entsprechenden Luftqualitätsgrenzwerte (Stickoxide, Feinstaub, Ozon etc.) werden eingehalten.

In der Stadt hat der Umweltverbund Vorrang

- ▶ Der eigene Privat-Pkw spielt eine nachgeordnete Rolle im Stadtverkehr.
- ▶ Wege in der Stadt sind zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖV sicher, flexibel, komfortabel, zeit- und kostensparend zu bewältigen.
- ▶ Rückgrat der städtischen Mobilität ist der ÖV, der auch bei ungeplanten Unterbrechungen (zum Beispiel Betriebsstörungen) durch besseres Störungsmanagement die Menschen ans Ziel bringt.
- ▶ Integrierte Mobilitätsdienstleistungen wie Carsharing, Fahrradverleihsysteme oder Online-Mitfahrvermittlungsdienste ergänzen den ÖV und sind miteinander vernetzt.

Für das Auto gilt das Prinzip „Nutzen statt Besitzen“

- ▶ Elektro-Carsharing und Fahrradverleihsysteme inklusive Pedelecs sind flächendeckend vorhanden.
- ▶ In der Stadt fahren deutlich weniger Autos als heute, die effizient genutzt werden, weniger Fläche beanspruchen und überall mit regenerativem Strom aufgeladen werden können. Als Ziel gilt ein Motorisierungsgrad von maximal 150 zugelassene Pkw pro 1000 Einwohner inklusive Carsharing und Taxifahrzeugen (aktuell in deutschen Großstädten durchschnittlich 450 PKW/1000 Einwohner).
- ▶ Das Stadtauto der Zukunft ist klein, leise, elektrisch, wird von mehreren geteilt und fährt eventuell autonom.

Die Stadt für Morgen ist ressourcenschonend und minimiert den Transportbedarf

- ▶ Reparatur- und Tauschläden vor Ort vermeiden Neuanschaffungen in kurzer Taktung und sparen damit Transporte und Ressourcen ein.
- ▶ Der Ressourceneinsatz für städtische Transportinfrastrukturen, Transportmittel und -wege inklusive Fahrzeugeinsatz wird minimiert.
- ▶ Gemeinschaftlich genutzte Räume (z. B. Wäscheraum, Werkstätten) reduzieren den Wohnflächenbedarf pro Kopf und den Ressourcenverbrauch und verbessern das Zusammenleben.

Mobilität ist verlässlich finanziert und für alle bezahlbar

- ▶ Personenmobilität ist für alle Bevölkerungsgruppen bezahlbar.
- ▶ Schaffung und Weiterentwicklung der Mobilität sind für die kommunalen Haushalte langfristig gesichert.

Bürgerschaft, Verwaltung und Region werden kooperativ in Planungen eingebunden

- ▶ Stadt und Region arbeiten so zusammen, dass Siedlungen und Infrastruktur möglichst verkehrsvermeidend geplant und realisiert werden.
- ▶ Die Bürgerschaft beteiligt sich an verkehrlichen und städtebaulichen Planungsprozessen.
- ▶ Verkehrs- und Stadtplanung sind aufeinander abgestimmt und beachten die Schnittstellen zu anderen Fachplanungen (z. B. Energie, Abfall).

In der Stadt von morgen sind die Menschen barrierefrei mobil

- ▶ Die einzelnen Verkehrsträger sind ohne Barrieren für alle zugänglich.
- ▶ Eigenständige Mobilität ist ohne fremde Hilfe für alle möglich.

- ▶ Das Verkehrssystem ermöglicht eine altersgerechte Mobilität ohne eigenen Pkw, Begleitedienste oder technische Mobilitätshilfen.

Das Verkehrstempo ist dem urbanen Leben angepasst

- ▶ Regelgeschwindigkeit Tempo 30 gilt auf Straßen in der Stadt.
- ▶ Die zulässigen Geschwindigkeiten sind je nach Funktion der Straßen angepasst.

Die gefühlte Sicherheit ist groß, nicht nur im Straßenverkehr.

- ▶ Das Gefühl subjektiver Sicherheit ist im Verkehrsgeschehen und im gesamten urbanen Raum sehr hoch.
- ▶ Die „Vision Zero“ wird Realität (keine Verkehrstoten und deutlich weniger Schwerverletzte, fehlertolerante Infrastruktur in Städten).

Diese Vision ist zitiert aus: „Umweltbundesamt (2017a):

„Die Stadt für Morgen“ umweltschonend mobil – laermarm – grün – kompakt – durchmischt.

www.umweltbundesamt.de/publikationen/die-stadt-fuer-morgen

Linda – Mit dem Rad sicher und schnell durch die Stadt

Weil die Stadt von Morgen sehr kompakt gebaut ist, werden auch Dachflächen genutzt. Im Fall von Linda ist es ein Schwimmbad auf ihrem Hausdach. Dieses ist nicht nur für die Mieter und Mieterinnen des Hauses zugänglich sondern auch für Bewohner und Bewohnerinnen aus der Nachbarschaft.

Es war eigentlich ein Morgen wie jeder andere. Um sechs Uhr klingelte der Wecker, keine zehn Minuten später schwamm ich oben meine ersten Bahnen, um exakt nach fünfundvierzig Minuten mit der Morgenzeitung am Frühstückstisch zu sitzen.

Um sieben Uhr verließ ich das Haus, entsicherte mein Rad, setzte meinen Helm auf und nahm den RS 5 Richtung Zentrale, weil der RS 7 gerade ausgebessert wurde. RS steht für Radschnellweg und ist das A und O in meinem Job als Fahrradkurierin. Darüber hinaus ist er eine sehr praktische Erfindung für Menschen, die ihr Leben gerne ohne Hindernisse planen - ohne rote Ampeln, ohne Staus und Fußgänger. Und ohne Autos natürlich, aber das ist ja selbstverständlich. Für gewöhnlich bin ich in drei Stadtvierteln unterwegs. Meine Route ändert sich stündlich, je nach Auftragslage. Durch das gute Verkehrsnetz brauche ich durchschnittlich 8 km pro Weg – egal, von wo aus ich starte. Das erspart mir viel Stress und hilft dabei, die Kraft besser einzuteilen, die man braucht, weil man nie weiß, was der Tag an Touren mit sich bringt.

Ich wohne noch nicht lange hier, vielleicht acht Wochen. Nach den Sommerferien beginne ich einen Master in Politik an der städtischen Universität. Die Plätze waren sehr begehrt, ich habe dafür viel büffeln müssen und mich unendlich über die Zusage gefreut, aber dass man dafür sein vertrautes soziales Netzwerk hinter sich lassen muss, hatte ich irgendwie nicht bedacht.

Ich hab mich deshalb sofort in die Laufgruppe der 6. Etage eingetragen. Da kommt man ins Gespräch, kann sich ein bisschen austauschen und neue Leute kennenlernen. Der Job lenkt mich gut ab und durch das Radfahren, werde ich schnell mit der Umgebung vertraut.



Der RS 7 ist ein bisschen schöner als der RS 5, weil er ein Stück Schwannenpark mitnimmt. Wer nicht die ganze Strecke fahren will, kann in regelmäßigen Abständen an ausgewählten Stationen in die Öffentlichen umsteigen. Wenn es stark regnet, muss ich das auch manchmal tun, obwohl mein sportliches Naturell lieber in die Pedale tritt.

Jedenfalls war es der Klassiker! Ich auf dem RS 5, so richtig schön mit geschmeidigen 25 km/h, der Wind kühlte meinen Kopf, ich schloss kurz die Augen, träumte ein bisschen vor mich hin und auf einmal wurde ich durch eine Stimme vor mir, aus meiner Welt gerissen. Vor Schreck kam ich ins Schlingern und gottseidank gab es eine Haltebucht, die ich nahm, um einen heftigen Zusammenprall zu vermeiden. Die Stimme, die meine Gesundheit gefährdet hatte, gehörte einem Mann, der ebenfalls mit seinem Rad unterwegs war – aber schiebend!

„Bist du wahnsinnig!“, sagte ich noch ziemlich unter Schock. „Bist du wahnsinnig!“, verteidigte er sich zurück. „Du kannst doch nicht schlafend Fahrrad fahren!“, schob er hinterher und ich klärte ihn darüber auf, dass der RS allerdings auch nicht zum Schieben gedacht war. Wie sich herausstellte, war seine Kette gerissen. Klassiker. Das passiert nur, wenn man unbedingt die alten Räder fahren will. Ohne Titan setze ich mich nicht mehr auf einen Sattel, schließlich will ich mich auf meinen Zeitplan verlassen können.

Auf jeden Fall brauchte der Typ, der sich als Benno vorstellte, eine in der Nähe liegende Werkstatt. Ich zeigte ihm auf dem Touchpad an der Haltebucht, wie er sie finden würde. Kinderleichte Sache. Keine 350 m entfernt gab es eine Selbstreparaturwerkstatt. Für mich perfekt. Ich brauche kein teures Geld auszugeben, um einen Schlauch zu wechseln, aber die Menschen sind ja verschieden. Wie Benno zum Beispiel. Für ihn kam eigentlich der kostenlose Abholdienst für defekte Räder infrage, allerdings hatte ich bis zur nächsten Zustellung noch etwas Zeit und beschloss, ihm

Die Stadt von Morgen ist selbstverständlich digital vernetzt. In Lindas Stadt gibt es an wichtige Orten Touchpads von denen aus z. B. Hilfe oder Dienstleistungen bestellt werden können, auch wenn man selbst gar kein Handy besitzen möchte. Linda lässt sich den am nächsten gelegenen Reparaturladen, die über die ganze Stadt verteilt sind, empfehlen - ideal für Menschen, die selbst zupacken möchten. Sicher war auch Benno beeindruckt und dankbar, wie schnell Linda ihm den Schlauch wechseln konnte.

in der Werkstatt zu zeigen, wie man eine Kette repariert. Für einen Kaffee danach reichte es leider nicht mehr, weil mein Chef anrief und mich sofort brauchte. Allerdings lud er mich als Dankeschön für das Wochenende darauf zu sich ein. Na, wer sagt's denn!

Fünf Touren später, saß ich mit meinem Kollegen Tom beim Mittagessen im Wasserwerk, um ihm die Neuigkeiten zu erzählen. Das Wasserwerk ist die Kantine des Gebäudes, wo unsere Hauptzentrale liegt. Wunder schön im offenen Atrium gelegen. Dazu viele exotische Pflanzen, Wasserspiele und einen günstigen Mittagstisch, der sich sehen lassen kann.

Tom gratulierte mir zu meinem glücklichen Zusammenprall. Danach hatten wir Teamsitzung und als ich dachte, ich könnte langsam Feierabend machen, erreichten mich sechs Kunden, die allesamt wichtige Unterlagen bis 18 Uhr zu ein und derselben Stiftung bringen mussten. Das erlebe ich häufiger, wenn irgendeine Abgabefrist ansteht.

Ich trat also ordentlich in die Pedale und durchfuhr die halbe Stadt. Für längere Wege wick ich auf die Schnellbahn aus, um ein bisschen Kraft zu sparen, aber dennoch kam ich völlig erledigt und ausgehungert nach Hause. Lust auf Kochen hatte ich nicht mehr, deshalb habe ich im Schwarzen Brett geschaut, wer noch eine warme Mahlzeit für mich übrig hatte. Ich sag nur: Resteverwertung auf höchstem Niveau und ich danke jedes Mal für diese wunderbare Erfindung. Die Schulzes hatten Ravioli mit Ricottafüllung gemacht. Dazu selbstgemachten Wein aus den Trauben der Außenfassade. Ein fantastischer Tagesausklang und ich schlief wie ein Stein, obwohl ich zugeben musste, dass ich leicht nervös war.

Am Freitag habe ich das Mittagessen ausfallen lassen, um mir im Farbenfroh, das direkt am RS 3 liegt, das fast teuerste Kleid übers Wochen-

Auch die Mieter und Mieterinnen in Lindas Haus sind digital vernetzt und leben die Idee des Teilens und des sorgsamsten Umgangs mit den Ressourcen. Lebensmittel werden nicht weggeworfen, sie werden über das digitale schwarze Brett verteilt oder verschenkt. So kommen die unter einem Dach wohnenden Menschen ins Gespräch, lernen sich kennen und pflegen ein gutes und generationsübergreifendes Miteinander. Zudem ist „urban Gardening“ ein wunderbares Konzept den Speiseplan mit frischen Kräutern, Obst oder Gemüse zu bereichern und macht darüber hinaus noch großen Spaß.

ende zu mieten, das sie gerade da hatten. Auch so eine wunderbare Erfindung, vor allem für Studierende. Man muss nicht für den Rest des Monats hungern, um für ein paar Stunden gut auszusehen. Für mein Vorstellungsgespräch war ich das erste Mal in dem Laden und als meine Mutter mir teure Opernkarten schenkte, war das Farbenfroh ebenso meine letzte Rettung.

Benno wohnte in einem dieser Apartments, die kommunenartig aufgebaut sind. Eine ganze Etage mit Gemeinschaftsküche, Wohnzimmer und Atelier. Nix für mich. Ich brauch mein eigenes Zeug, obwohl ich mir, streng genommen, das meiste aus Tauschläden zusammengesammelt habe. Es hätte mich ein Vermögen gekostet, allein den Küchekram neu zu kaufen.

Bevor wir Essen gingen, lud mich Benno auf eine Partie Minigolf ein. Um die Ecke von ihm, da, wo sich früher der Parkplatz für das große Einkaufszentrum befand, haben sie eine neue Anlage eröffnet. Das Spiel machte Spaß und wir brauchten nicht krampfhaft nach Gesprächsthemen suchen, um die Anfangsschüchternheit zu überwinden.

Danach gingen wir in den Pavillon, der sich direkt im Park befindet. Dort spielte eine Band von der Musikhochschule, der wir bis zum Schluss lauschten. Wir gingen eigentlich den ganzen Abend spazieren und lernten uns kennen. Benno ist Altenpfleger, und nicht als Zwischenstation in seinem Leben, sondern aus Berufung. Mir gefiel der Enthusiasmus, mit dem er von einigen Patienten erzählte. Irgendwann, Stunden später, landeten wir im 11. Viertel und obwohl der Abend wirklich schön war, wollten meine Beine ihren verdienten Schlaf. Wir riefen uns ganz luxuriös ein selbstfahrendes Auto und ließen uns gemütlich nach Hause bringen. Mehr braucht ihr an dieser Stelle nicht zu wissen.



In Lindas Stadt wird der städtische Nahverkehr auch durch autonom fahrende Fahrzeuge ergänzt. Sie fahren sehr leise, mit regenerativem Strom und brauchen fast keine Parkflächen, da sie ständig im Einsatz sind.

Wir sehen uns jetzt öfter, aber ich leihe mir nicht mehr jedes Mal ein Kleid dafür.

Sie können jetzt denken, dass es nichts Ungewöhnliches ist, jemanden kennenzulernen, aber früher hätte das manchmal Jahre gedauert. Die große, anonyme Stadt ist eine Herausforderung, der nicht jeder gewachsen ist. Ich bin verdammt froh, dass es einen

Reichtum von Möglichkeiten gibt, selbstverständlich mit anderen in Kontakt zu treten; mit Menschen zu reden, die man sonst lediglich höflich begrüßt hätte. Für mich ist das wahre Lebensqualität – dazu die frische Luft, das bunte Leben, und, und, und. Ich bin gespannt, was die nächsten Jahre noch bringen werden, aber von mir aus, kann es erst einmal so bleiben, wie es ist.



Aufgaben und Fragen zur Kurzgeschichte I:

Diskutieren Sie die Vor- und Nachteile von Fahrradkurierdiensten:

1. Welche Rolle spielen Fahrradkurierdienste in Ihrer Stadt?
2. Was kann alles mit Lastenrädern transportiert werden?
3. Wie können Lastenräder zur Entlastung des Verkehrs beitragen?

Stellen Sie sich vor, Sie ziehen in eine andere Stadt, um ein Studium oder eine Ausbildung zu beginnen:

4. Was wünschen Sie sich in einer Stadt für Morgen, damit Sie neue Freunde finden und das Zusammenleben schön ist?

Diskutieren Sie das Konzept Teilen und Tauschen:

5. Welche weiteren Beispiele für Maßnahmen zur Ressourcenschonung im Sinne von Teilen und Tauschen oder Nutzen statt Besitzen finden Sie noch im Text?
6. Was teilen oder tauschen Sie in Ihrem Alltag mit anderen?
7. Können Sie sich noch andere Dinge vorstellen, die Sie mit anderen teilen oder tauschen würden?
8. Wie finden Sie die Idee des Teilens und welche Vorteile hat das für die Gemeinschaft (Stadt, Land, Gesellschaft)?
9. Kennen Sie aus Ihrer Stadt Selbstreparatur-Werkstätten und wie nutzen Sie diese?







Die Bellheims – selbstbestimmt mobil bis ins hohe Alter

Ich konnte mir nie vorstellen, alt zu werden. Vielleicht ist es der natürliche Schutz des jungen Geistes, sich der Endlichkeit so lange zu verwehren, bis der Tag kommt, an dem man aufwacht und feststellt, dass fünfundsiebzig Jahre durchs Land gezogen sind, die Kinder längst erwachsen, Arbeit ein Fremdwort und der sportbegeisterte Ehemann auf einmal im Rollstuhl sitzt.

Kurz, nachdem Theo seinen 45. Marathon vollendete, wurde aus dem passionierten Langstreckenläufer ein Pflegefall. Ein einfacher Treppensturz machte ihn querschnittsgelähmt. Am liebsten hätte ich den Kopf geschüttelt und gesagt, nein, das passiert nur den anderen, niemals uns, die immer fit waren und verschont von großen Erschütterungen, aber ich hatte mich geirrt. Auch das ist eine Erkenntnis im Alter.

In Bellheims Stadt läuft der Verkehr flüssig, so dass bei Notfällen schnell geholfen werden kann. Denn es fahren deutlich weniger private Fahrzeuge, weil es gelungen ist dem Fahrrad, dem Fußverkehr und dem Öffentlichen Verkehr Vorrang einzuräumen. Für Theo Bellheim großes Glück, denn innerhalb weniger Minuten konnten die lebensrettenden Maßnahmen nach seinem Sturz begonnen werden.

Als ich Theo bewusstlos fand, rief ich sofort den Notarzt, der gottseidank innerhalb von drei Minuten bei uns war. Früher, als die Straßen von Autos verstopft waren, brauchten sie länger zu uns raus. Und wäre Früher gewesen, hätte Theo nicht überlebt.

Ein langer Krankenhausaufenthalt mit anschließender Reha bestimmte das nächste Jahr und wir beschlossen, dass ein Umzug in die Großstadt unabdingbar war. Für mich war es der zweite Schicksalsschlag in Folge. Seit vierzig Jahren wohnten wir in unserem alten Fachwerkhause, das wir lange geduldig restauriert hatten, bevor es überhaupt wohnbereit war. Ein Paradies für Natursüchtige. Die Kinder haben es geliebt. Sie sind im Grünen aufgewachsen und brauchten allein ihre Phantasie zum Spielen. Dennoch sind sie zum Studieren in die Stadt gezogen und leben dort ein glückliches Leben. Ich verband mit der Stadt stets Lärm, Schmutz und

die graue Tristesse. Dass das einseitig gedacht war, musste ich durch Selbsterfahrung erst neu lernen.

Bereits im Krankenhaus kam mein ältester Sohn Thomas mit barrierefreien Wohnungsprospekten. Er schwärmte regelrecht von der Architektur, aber ich sah ihm an, dass er uns nur beruhigen wollte. Am Ende war es mir aber beinahe egal. Hauptsache kein Altersheim. Hauptsache, wir würden weiterhin ein halbwegs eigenständiges Leben führen.

Die Wohnung, in die wir zogen, lag in einem großen, umschlossenen Gebäudekomplex und ich musste schon sehr staunen, als ich zum ersten Mal die grün bewachsene Außenfront betrachtete. Nicht nur eine angenehme Kühle ging von ihr aus, sondern auch der Duft nach frischen Kräutern irritierte mich positiv. Die verrückten Städter, dachte ich, aber es sollte nicht die einzige Ungewöhnlichkeit bleiben, die mir auffiel.

Wir waren nicht die alleinigen neuen Bewohner im Haus. Direkt gegenüber zog ein Ehepaar mit zwei Kindern ein. Eins davon war noch ein Baby. Ich traf den Vater im Waschraum, während wir beide auf unsere Maschinen warteten. Wir kamen ins Gespräch und er bot mir sofort an, mit den Kisten zu helfen. Noch war ich ja alleine, Theo im Krankenhaus und meine Söhne konnten nicht rund um die Uhr bei mir sein.

Das Krankenhaus ist mit der Schnellbahn in 15 min erreichbar. Ich musste nur aus der Tür gehen, ein paar Schritte zur Haltestelle laufen, einsteigen und vor dem Eingang der Klinik wieder aussteigen. Im Wohnhaus waren überall Tablets befestigt. Auf ihnen konnte man den aktuellen Fahrplan der öffentlichen Verkehrsmittel einsehen. Durch eine einfache Zieleingabe wurden die schnellsten Verbindungen angezeigt und ich erfuhr von der Schnellbahn. Außerdem konnte man sich Fahrräder und kleine Elektroautos mieten, oder sogar Mitfahrgelegenheiten gründen. Eigentlich hatte ich es nicht so mit Computern, aber das war kinderleicht und machte mir Spaß.

Im Haus der Bellheims werden gewisse Einrichtungen gemeinschaftlich genutzt. Die Mieterinnen und Mieter besitzen z. B. keine eigenen Waschmaschinen, sie nutzen den Mieter-Waschraum. Dies reduziert den Wohnflächenbedarf pro Kopf und weil weniger Waschmaschinen hergestellt werden müssen auch den Ressourcenverbrauch. Ganz nebenbei verbessert sich damit das zwischenmenschliche Zusammenleben, besonders auch für neue Mieter und Mieterinnen, weil Möglichkeiten zum Kommunizieren geboten sind.

Wichtige Dienstleistungseinrichtungen sind für alle schnell, barrierefrei und mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen: eine Stadt der kurzen Wege. Die Haltestellen sind bequem, bieten ein hohes Maß an Aufenthaltsqualität, sind sicher und sauber. Helene Bellheim, die selbst nicht Auto fahren kann, genießt ihre Eigenständigkeit und Mobilität im Alter sehr.

Nach zwei Monaten durfte Theo zu mir nach Hause kommen. Zwar war er noch nicht ganz fit, aber bester Laune, keine weißen, leeren Wände mehr länger anstarren zu müssen. Der junge Pfleger Benno, der ihn brachte, schwärmte von unserem Haus. „Da haben Sie einen richtig guten Fang gemacht.“ Unaufgefordert riss er die Fenster auf, segnete die „frische, gesunde Frühlingsluft“. Darüber musste ich sehr lachen, weil ich es arg naiv fand, Stadtluft als gesund zu bezeichnen, aber er belehrte mich eines Besseren. „Warum soll die Luft schlecht sein, wenn die Autos nicht mehr als Hauptursache infrage kommen?“ Er zählte mir, dass zwei Drittel weniger Autos fahren als früher und ein großer Teil durch Elektrofahrzeuge ersetzt wurde, welche 100 Prozent schadstofffrei sind.

Ich traute mich nachts zum ersten Mal das Fenster aufzulassen und den Morgen darauf erwachte ich tatsächlich mit dem Gesang von Vögeln. Ohne störenden Verkehr. Für ein paar Sekunden dachte ich, ich wäre wieder in meinem geliebten Haus. Das Beste allerdings war der wunderschöne Garten, oben auf dem Flachdach des Hauses, den mir ebenso der junge Pfleger ans Herz legte. Dort blühten echte Apfelbäume. Aber nicht solche kleinen, die es in schwarzen Plastikkübeln zu kaufen gibt, nein, diese Bäume standen auf einer grünen Wiese.

„Sie mögen doch Gärten“, sagte Benno und führte mich über das weiße Dach. Ich sah den Vater von nebenan, wie er mit seiner Tochter ein kleines Beet weiter hinten pflügte. Aber er war nicht der einzige, den ich antraf. Mehrere Hausbewohner waren in dem Garten zu sehen. Manche, um an einem der Tische auf ihren Laptops zu arbeiten, oder andere, die einfach das gute Wetter auf dem Liegestuhl genießen wollten.

Wenn man sein eigenes Stück Garten erwerben wollte, musste man sich auf dem Schwarzen Brett der Tablets eintragen. Dort las ich unter anderem auch, dass Herr Schilling zwei Etagen unter mir, dringend jemanden suchte, der ab und zu seinen Hund in den Park ausführte.



Ein Dachgarten ist kein wildes Paradies auf dem Lande, aber ein Anfang, der es mir erleichterte, anzukommen.

Ich bestellte mir im Internet Samen, Handschuhe und einige Gartengeräte, die über Nacht in einer großen Sammelkiste von einer Art Roboter geliefert wurden. Früher war ich immer gegen das Bestellen. Nicht, weil es unpraktisch war, aber den ganzen Verpackungsmüll wollte ich nicht verantworten.

Ich mochte meinen neuen Garten. Vor allem, weil das Gärtnern endlich einem Hobby glich und keiner Verpflichtung mehr. An Tagen, an denen Arztbesuche anstanden, oder mich die Müdigkeit packte, brauchte ich bloß eine Notiz auf den Tablets zu hinterlegen: Bitte bei Bellheims gießen! Danke. Und damit die Blumen nicht im Wasser ertranken, klickte man einfach das Häkchen für ‚erledigt‘. Das galt natürlich gleichermaßen für alle Hausbewohner, so dass ich meistens nicht nur mein eigenes Beet pflegte, wenn ich mal wieder oben war, sondern auch die der Nachbarn.

Auch Theo konnte ohne Hilfe auf das Dach fahren, weil der Fahrstuhl einen direkten Ausgang hatte. Im Straßenverkehr allerdings bevorzugt er selbstfahrende Autos. Anfangs hielt ich es für einen Scherz, aber in der Reha brachte man ihm die Steuerung bei. Ich sag ja - Hauptsache eigenständig.

Zu meinem Sohn fuhr ich mit einem dieser Mietfahrräder, die es an jeder Ecke gab. Früher wäre mir das zu gefährlich gewesen, doch der Verkehr war nicht zu vergleichen. „Wo sind all die Autos versteckt?“, fragte ich eines Nachmittags meinen Sohn. „Gibt es jetzt unterirdische Autobahnen oder hat sich alles in Luft aufgelöst?“ Da lachte er und erklärte mir in Ruhe, dass Autos eben nicht mehr nötig seien. Jedenfalls in der Stadt. Und wenn man wirklich mal eins braucht, dann kann man sich eins mieten oder teilt es sich mit mehreren Parteien.

Der Liefer- und Güterverkehr in der Stadt für Morgen wird fast unbemerkt und vorwiegend nachts dank ausgeklügelter Logistikkonzepte bewältigt. Dabei kommen emissions- und schadstoffarme, fast geräuschfrei und autonom fahrende Roboter, Lieferfahrzeuge oder auch Lastenräder zum Einsatz. Aufgrund individuell angepasster Mehrwegbehälter entfällt ressourcenintensives Verpackungsmaterial, wodurch Abfall vermieden wird.

Können Sie sich das vorstellen, wie viel Platz dadurch in der Stadt entsteht? Die Straßen sind nicht breiter geworden, aber ohne ruhenden Verkehr, erscheint der Blick unendlich weit.

Alles hat sich verändert.

Ich vermisse manchmal noch immer die Abende auf der Veranda, wenn die Rehe sich auf die Felder trauten und mein Mann irgendwo weiter hinten seine Runden lief. Das kann mir eine Stadt nie bieten. Aber die bunte Hausgemeinschaft, mein neues Familienleben, in dem ich meine Söhne öfter sehe, möchte ich nicht mehr missen. Auch nicht die praktische

Verkehrsanbindung, die Schönheit der Großstadt, mit dem Kino um die Ecke und dem Angelteich im Park, in dem Theo ohne fremde Hilfe seinem neuen Hobby nachgehen kann. Und natürlich der Dachgarten, der gedeiht und auf dem jetzt sogar eine Imkerin ihren Honig produziert.

All das möchte ich nicht missen, weil es mich beruhigt, denn irgendwann wird einer von uns beiden nicht mehr sein, aber trotz all der Trauer weiß ich, dass ein Weiterleben möglich sein wird. Und zwar gut, versorgt und nicht einsam. Das ist das wichtigste im Alter.



Aufgaben und Fragen zur Kurzgeschichte II:

Diskutieren Sie das Thema Barrierefreiheit:

1. Was bedeutet barrierefreies Wohnen?
2. Welche barrierefreien Wohnprojekte der Gebäude kennen Sie in Ihrem Umfeld?
3. Welche Barrieren können Sie in Ihrer Stadt entdecken und für wen kann das problematisch sein?

Tauschen Sie sich zum Thema grüne Inseln in der Stadt aus (z. B. begrünte Häuser und Fassaden oder Urban Gardening):

4. Welche Beispiele von Dach- oder Fassadenbegrünung kennen Sie aus Ihrer Stadt?
5. Welche Städte sind beispielhafte Vorreiter?
6. Welche Nachteile können Sie sich bei einem begrünten Dach oder einer begrünten Fassade vorstellen?
7. Was ist „Urban Gardening“?

Stellen Sie sich vor, Ihre Stadt möchte die Parkplatzflächen auf die Hälfte reduzieren und sucht nach Ideen, was mit der gewonnenen Fläche geschehen soll.

8. Was würden Sie gern in Ihrer Stadt realisieren, wenn diese die Parkplätze deutlich reduzieren würde?
9. Wie würden Sie diese Aktion angehen und was denken Sie, wären die Herausforderungen?





Tarek und Anna – junge Familie sucht ...

Wie heißt dieses Sprichwort: ein Kind ist kein Kind und zwei sind die Hölle? So ungefähr haben Anna und ich uns gefühlt, als wir letztes Jahr nach der Elternzeit wieder voll in den Beruf einsteigen wollten. Obwohl unsere Tochter Yasin bereits fünf war und ihr kleiner Bruder Cem die Nächte durchschlief, überhäuften sich die organisatorischen Probleme, sodass nicht nur der Familienfrieden, sondern auch unser Berufsleben ernsthaft in Gefahr waren.

Wir sind beide selbstständig. Anna ist Journalistin und ich animiere Filme. Und das sehr gerne. Wir hatten uns immer fest vorgenommen, Beruf mit Familie zu vereinen und nicht wie viele unserer Freunde den Lebensstraum an den Nagel zu hängen, eine Festanstellung anzunehmen und das alte Rollenbild zu bedienen - ich als Versorger und Anna, die höchstens halbtags schreibt, um ansonsten für die Kinder zu sorgen.

Das neue Haus von Familie Celik entstand auf einer der letzten Brachflächen der Stadt. Mit seiner kompakten, grünen Bauweise, den vielen Gemeinschaftsräumen und einer günstigen Miete entspricht dieses Mietshaus unserer Vision der Stadt für Morgen. Siedlungsräume und Metropolen in der Zukunft werden von immer mehr Menschen bewohnt, was bedeutet, dass mit dem Platz in der Stadt sehr sorgsam umgegangen werden muss. Wissenschaftler gehen davon aus, dass die Stadtbevölkerung sich bis 2050 weltweit von heute knapp 4 Mrd. auf dann 6,5 Mrd. Menschen erhöhen wird.

Alles fing damit an, dass wir keinen Kitaplatz für Cem fanden und die Wohnung zu klein für eine vierköpfige Familie wurde. Wir gingen zur Wohnungsbaugenossenschaft und hatten Glück, ohne lange Warteliste, wegen hoher Dringlichkeit, eine der Vierzimmerwohnungen zu bekommen, die in dem neuen Schwanenparkgebäude lagen. Erstaunlicherweise war die Miete trotz der fantastischen Aussicht und eines eigenen Balkons, bezahlbar. Hinzu kam die freie Benutzung von Waschmaschinen und Trockner, einer Gemeinschaftswerkstatt, sowie einem Gemeinschaftskochraum. Oben auf dem Dach befand sich nicht nur ein schön angelegter Garten, sondern ebenso Solarkollektoren, deren Energie direkt ins Haus eingespeist wurde. Für unsere Nebenkosten sehr ideal!

Als wir den Mietvertrag unterschrieben, wurde uns ein Jahresabo für die öffentlichen Verkehrsmittel angeboten, wenn wir bereit wären, auf unser Privatauto zu verzichten. Zuerst zögerten wir. Mir kam das seltsam

vor, aber ich erkundigte mich nach den Alternativen und befragte die Nachbarn. Sich ein Auto zu teilen, oder es bei Bedarf zu mieten, spart unglaublich viel Geld und war eine Hauptmotivation, mich endgültig vom eigenen Fahrzeug zu trennen.

Cem meldeten wir in der Kita im Haus gegenüber an und hofften, schnell einen Platz zu bekommen. Meine Mutter kam aus Antalya angereist, um während der Umzugszeit auf die Kinder aufzupassen und nebenbei jeden Abend zu meckern, dass nicht nur mein Türkisch schlecht geworden, sondern das meiner Kinder quasi nicht vorhanden sei. Während wir auf unsere neue Küche warteten, aßen wir jeden Abend in dem Gemeinschaftskochraum. Für meine Mutter war das die Gelegenheit einem größeren Publikum ihre anatolischen Kochkünste vorzuführen. „Tarek, wir müssen doch zeigen, dass wir eine gastfreundliche Familie sind“, sagte sie, nachdem sie das schwarze Brett auf einem der Tablets entdeckte und die gesammelte Hausgemeinschaft spontan zum Essen einlud.

Mir war das anfangs überhaupt nicht recht, weil ich fürchtete, dass nicht alle die gleiche Offenheit pflegten wie meine Mutter, aber es meldeten sich fünfzehn Parteien, die teilweise schon beim Kochen dabei waren, um zu lernen, wie man echte Biber Dolmasl macht. Meine Mutter hatte ihren Spaß daran, das richtige Säubern, Füllen und Braten der Paprikaschoten zu zeigen.

Wir waren sehr überrascht von der bunten Mischung in der Hausgemeinschaft. Trotz des schicken, großzügigen, modernen Baustils, gab es nicht nur junge aufstrebende Karrieretypen, denn die Wohnungen wurden einkommensunabhängig vermietet. Herr Schilling war seit einem Jahr arbeitslos, Luka Studentin aus Russland und wir schließlich mit unserer Selbstständigkeit ein ewiger Wackelkandidat für die meisten Vermieter.

Auch das Alter war sehr verschieden. Mit uns zogen, beispielsweise, die Bellheims ein, die mit ihren 75 Jahren ihr Haus aufgeben mussten. Tra-



Die Stadt von Morgen entspricht dem Konzept der „Stadt der kurzen Wege“. Die durchschnittliche Weglänge beträgt nur noch etwa ein Viertel der heutigen. Das hilft Verkehr zu vermeiden. Die Celiks freuen sich, weil die Arbeitswege kurz sind und sie mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Rad zur Arbeit gelangen. Das sorgt für gute Luft. Zudem bleibt mehr Zeit für Familie, Freunde und Freizeit.

gische Geschichte, aber ich hatte das Gefühl, das gute Miteinander half ihnen sehr, den Schicksalsschlag zu verarbeiten.

Nach zwei Wochen bekamen wir die Zusage, Cem in die Kita nebenan bringen zu dürfen. Was für eine Erleichterung! Yasin wollten wir nicht aus ihrer alten Gruppe holen, weil sie kurz vor der Einschulung stand. Das war zwar anstrengend, jeden Tag viele Wege zu bestreiten, aber durch das gute Verkehrsnetz, lösbar. Ich war in zehn Minuten in meinem Büro und Anna konnte ohne Umsteigen mit der U-Bahn zur Zeitung fahren. Allein dieser Fakt gab uns große Sicherheit, im Notfall schnell handeln zu können.

Solange meine Mutter noch da war, nutzten Anna und ich die Abende, um endlich wieder ins Theater zu gehen oder eines dieser neuen Restaurants auszuprobieren. Nach einem Jahr Dauerstress tat ein bisschen Freizeit nicht nur uns ganz gut, sondern auch den wenigen, noch intakten Porzellantellern...

An einem Sonntag brachten wir meine Mutter schließlich zum Zentralbahnhof und fuhren mit der Bahn zurück. Erst da wurde mir bewusst, wie leise es um uns herum war – dass es trotz des Knotenpunkts vor der Tür kaum Lärm gab. Im Gegenteil. Eine angenehme Stille machte sich breit und wir beschlossen, den Sonntag mit einem Spaziergang durch den Park zu beenden.

In den darauffolgenden Monaten kehrte bei uns langsam die Routine ein.

Cem ging in die Kita und Yasin lernte Fahrradfahren. Wir erlaubten ihr im Hof allein zu üben und mit den anderen Kindern zu spielen. Sie wundern sich vielleicht, warum wir ruhigen Gewissens unser (jetzt) sechsjähriges Kind ohne Beobachtung spielen ließen – noch dazu in einer Großstadt. Ich bin auf einem kleinen türkischen Dorf aufgewachsen,



wo ich in den ersten acht Jahren kaum etwas anderes tat, als mit den Kindern aus der Nachbarschaft Abenteuer zu erleben, über Felder zu laufen, auf Bäume zu klettern und unserer Phantasie freien Lauf zu lassen. In Deutschland habe ich anfangs eine andere Welt kennengelernt. Viel Verkehr, Autos, unbekannte Menschen, Gefahren aller Art und wenige Plätze, die für Kinder sicher waren. Zum Glück wurde dieses Problem erkannt und mit den Jahren geändert.

Unser Hof ist von allen Seiten mit Gebäuden umschlossen und hat keine offenen Flächen mehr zur Straße. Yasin kann sich nicht verirren und selbst wenn, ich habe keine Angst, dass sie von einem Auto überfahren wird, weil ich kaum welche sehe. Zudem wurde die Geschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt. Wahrscheinlich wäre ihr früher auch nichts passiert, aber mein subjektives Gefühl hat sich verändert, seitdem ich hier wohne. Dadurch kann ich besser loslassen. Bald wird sie in die Grundschule kommen und wir haben bereits angefangen, den Weg zu üben, welchen sie anfangs noch mit uns zusammen und später zu Fuß, mit dem Rad oder ihrem Roller allein bewältigen kann.

Es ist nicht so, dass immer alles stressfrei verläuft. Aufträge sind meistens zu viel oder gar nicht vorhanden. Es ist ein ewiger Balanceakt, der meine grauen Haare leider nicht minimieren wird. Erst letzten Monat hatten wir wieder so einen Fall, als Anna für eine Reportage verreisen musste. Nach wenigen Tagen begann das Stresslevel zu steigen, weil Cem die Windpocken bekam. Ich arbeitete gerade an einem großen Filmprojekt, das finalisiert werden musste, und verlegte mein Büro nach Hause. So richtig voran kam ich aber leider nicht.

Ich war kurz davor, meine Mutter zu bitten, zu mir zu reisen, bis mir meine Nachbarin Frau Bellheim über den Weg lief. Sie bot mir an, ab und zu auf die Kinder aufzupassen, während ich mich vor meinen Rechner verzog. Als Anna wiederkam, fand sie zwei gesunde Kinder vor, sowie einen

In Celiks Stadt ist der Straßenverkehr beruhigt und sicher. Dank der wenigen Autos und der an das Leben in der Stadt angepassten Geschwindigkeit der Verkehrsmittel (Tempo 30), konnte „Vision Zero“ realisiert werden. Es gibt kaum noch Verkehrstote oder Schwerverletzte. Damit haben es Verkehrsanfänger, wie die sechsjährige Yasin, deutlich einfacher am Verkehr teilzunehmen.

ausgeglichenen Ehemann, der es sogar noch schaffte, rechtzeitig die Reste der Fertipizzen zu entsorgen. Natürlich wunderte sie sich über so viel Harmonie,

aber ich beschloss mein kleines Geheimnis noch für ein paar Tage für mich zu behalten.



Aufgaben und Fragen zur Kurzgeschichte III:

Diskutieren Sie das Konzept der kurzen Wege:

1. Welche Vorteile bietet eine Stadt der kurzen Wege?
2. Welche Wege legen Sie täglich zurück und wie lang sind diese in etwa?
3. Welche Verkehrsmittel nutzen Sie üblicherweise dafür?
4. Entsprechen Ihre Erfahrungen dem Konzept der Stadt der kurzen Wege?

Beschreiben Sie, wie sich Ihr Wohngebiet zusammensetzt:

5. Welche Initiativen gibt es in Ihrem Wohngebiet, damit Familien sich wohl fühlen können?
6. Was würden Sie sich in Ihrem Wohngebiet wünschen, damit sich Familien wohl und sicher fühlen können?
7. Welche Vorteile bieten funktionsgemischte und bezahlbare Wohnquartiere in Städten?
8. Gibt es auch Nachteile?

Besprechen Sie wie wichtig Verkehrssicherheit für das Wohlbefinden im eigenen Wohngebiet ist:

9. Was sind die größten Herausforderungen im Straßenverkehr?
10. Welche Maßnahmen gibt es, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen?
11. Welche Verkehrsteilnehmer und Teilnehmerinnen sind am meisten gefährdet?
12. Welche Maßnahmen gibt es in Ihrem Wohngebiet zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und welche zusätzlichen Maßnahmen würden Sie sich wünschen?





Links und Tipps zum Weiterlesen:

WBGU – Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (2016): Der Umzug der Menschheit: Die transformative Kraft der Städte. Zusammenfassung. Berlin: WBGU. Abgerufen von: www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/ubaforum_doku_satz_v7_170829_bf.pdf

Umweltbundesamt (2017a): „Die Stadt für Morgen“ umweltschonend mobil – laermarm – grün – kompakt – durchmischt. www.umweltbundesamt.de/publikationen/die-stadt-fuer-morgen

Umweltbundesamt (2017b): Straßen und Plätze neu denken. Abgerufen von: www.umweltbundesamt.de/publikationen/strassen-plaetze-neu-denken

Gemeinsam starteten das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Nukleare Sicherheit (BMU) die Innovationsplattform Zukunftsstadt: www.fona.de/de/innovationsplattform-zukunftsstadt-20752.html sowie zum Wettbewerb: www.wettbewerb-zukunftsstadt.de/ (27.03.2018)

Kopenhagen zählt heute zu einer der fortschrittlichsten und umweltfreundlichsten Städten der Welt. In diesem Blog kann die Entwicklung nachvollzogen werden. Ein besonderer Fokus liegt auf dem Fahrraddominierten Verkehr: www.copenhagenize.com 27.03.2018)

Deutscher Städtetag: www.staedtetag.de (27.03.2018)

Es gibt zahlreiche Städtenetzwerke, die sich zu verschiedenen Themen vernetzen, hier eine Auswahl:

C40 bringt die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der Metropolen zusammen, um sich gemeinsam für die Erreichung der globalen Klimaziele zu engagieren www.c40.org.

Das BaltMet – das Städtenetzwerk der Baltischen Metropolen“ vernetzt die Städte des Ostseeraums auf Europäischen Ebene www.baltmet.org.

Bei EUROCITIES haben sich über 135 europäische Städte zusammengeschlossen www.eurocities.eu.

Das UN Global Compact Cities - Cities Programme ist die internationale Plattform für Wirtschaft, Zivilgesellschaft, Wissenschaft, Politik und fördert die nachhaltige Gestaltung der urbanen Zukunft <https://citiesprogramme.org>.

UN-HABITAT ist die zentrale Organisation des UN-Systems im Bereich Stadtentwicklung, Siedlungswesen und Wohnungsversorgung in Entwicklungs- und Transformationsländern <https://unhabitat.org>.

Hier finden Sie ein Städteranking, nominiert für nachhaltige Stadtentwicklung im Rahmen der Weltklimakonferenz (COP 21) in Paris www.gewerbe-quadrat.de/10-megastaedte-als-vorreiter-fuer-nachhaltige-stadtentwicklung/.

Einen interessanten Artikel über die Stadt in der Zukunft finden Sie in der National Geographic www.national-geographic.de/umwelt/zukunft-stadt (27.03.2018)

Die Zeitschrift Garten + Landschaft stellt unter folgenden Links einige interessante Artikel bzw. weiterführende Literatur zu Stadtplanung zusammen: www.garten-landschaft.de/stadtspezial/; www.garten-landschaft.de/gruen-blau-smart/ und www.garten-landschaft.de/iga-konferenz/ (27.03.2018)

Seit mehr als 40 Jahren befasst sich der dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl damit, Plätze, Straßen, ja ganze Stadtviertel zum Wohle der Bewohner neu oder umzugestalten. Er stützt sich dabei auf Erkenntnisse, die er durch langjährige Untersuchungen von Großstadtsituationen in verschiedenen Ländern gewonnen hat. Buchempfehlung: Jan Gehl (2015): Städte für Menschen. Jovis Verlag, Berlin 2015.

Zitierte Quellen:

Umweltbundesamt (2017): „Die Stadt für Morgen“ umweltschonend mobil – laermarm – grün – kompakt – durchmischt. www.umweltbundesamt.de/publikationen/die-stadt-fuer-morgen 23.03.2018

Statistisches Bundesamt (Destatis) (2017): Verkehrsunfälle in Deutschland. www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/Verkehrsunfaelle.html (26.03.2018)

WBGU – Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (2016): Der Umzug der Menschheit: Die transformative Kraft der Städte. Zusammenfassung. Berlin: WBGU. Abgerufen von: www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/ubaforum_doku_satz_v7_170829_bf.pdf (23.03.2018)



► **Unsere Broschüren als Download**
Kurzlink: bit.ly/2dowYYI

 www.facebook.com/umweltbundesamt.de
 www.twitter.com/umweltbundesamt
 www.youtube.com/user/umweltbundesamt
 www.instagram.com/umweltbundesamt/