

Materialsammlung für den Unterricht

Stadt der Zukunft

Eine kurze Anmerkung vorweg

Die „Stadt der Zukunft“ ist ein ausgesprochen spannendes Thema – schon deshalb, weil die meisten von uns mit ihr zu tun haben werden, erst recht diejenigen, die heute noch zur Schule gehen. „Ich interessiere mich für die Zukunft, weil ich den restlichen Teil meines Lebens in ihr verbringen werde“, hat ein kluger Mensch einmal gesagt – wer wollte ihm da widersprechen!

Aber das ist nicht der einzige Grund, warum wir es hier mit einem Thema zu tun haben, das sich in ganz unterschiedlichen Fächern für eine Unterrichtseinheit anbietet: Die Frankfurter Schülerinnen und Schüler kennen ihre Stadt. Sie verfügen selbst über jede Menge an eigener „städtischer“ Erfahrung, und zwar sowohl positiver als auch negativer. Das ist keine schlechte Voraussetzung, um sich kreativ und eigenständig mit den vielen, sehr unterschiedlichen Aspekten zukünftiger Urbanität am Beispiel Frankfurts zu beschäftigen.

Die beigelegte kleine Materialsammlung will Ihnen, den Lehrerinnen und Lehrern, erste Anregungen für die Annäherung an das Thema geben. Sie dürfte vor allem eines deutlich machen: wie breit sich das Thema auffächern lässt und wie viele Aspekte hier zur Sprache kommen können. Auf eine klare Zuordnung der Texte zu einzelnen Fächern haben wir deshalb ganz bewusst (weitgehend) verzichtet, um jede unsachgemäße Engführung von vornherein zu vermeiden. Außerdem wollten wir Neugier und Entdeckerfreude nicht dämpfen.

Schon beim ersten Überfliegen dürfte deutlich werden, dass sich das Thema von ganz unterschiedlichen Seiten erschließen lässt und sich deshalb für erstaunlich viele Unterrichtsfächer eignet: ob Sozialkunde oder Biologie, Geografie oder Deutsch, Kunst oder Religion – bei diesem Schüler-Kreativwettbewerb liegen die Projektideen im wahrsten Sinne des Wortes auf der Straße, und zwar mitten in Frankfurt. Man muss sie nur aufheben.

Inhalt

1. Ein Wendepunkt	4
Stadtmenschen	
Ein neues Phänomen	
2. Frankfurt am Main heute	4
Bevölkerung	4
Wirtschaft	5
Finanzzentrum	
Hochburg der Beratung	
Zentrum für Medien, Verlage, Werbung und PR	
Frankfurt Airport – Drehkreuz Europas	7
Ausbauplanungen	
Lufthansa-Standort	
Wartungshalle der Superlative	
2015: Eröffnung von Terminal 3	
Johann Wolfgang Goethe-Universität	9
House of Finance	
Kultur	10
Bühnen	
Museen	
Stadtentwicklung	10
Skyline	
Hochhausrahmenplan	
Kleinmarkthalle	
3. Herausforderungen und Lösungsansätze	12
Die vernetzte Stadt	
Mitten im Umbruch	
Verdichtung und Entdichtung	
Zukunftsmodelle	
4. Zwischen Skepsis und Aufbruch	13
Ein skeptischer Blick nach vorne	
Stadt hat Zukunft	
Lebensqualität	
5. Wirtschaft und Arbeit	14
Die wirtschaftlichen Grundlagen	
Immer überall erreichbar	
Die Zukunft der Arbeit	
„Langfristig wird die Arbeit verschwinden“	
6. Schule und Lernen	16
Wie sieht die Schule in der Stadt der Zukunft aus?	

7. Bauen und Wohnen	17
Anpassungsfähig	
Nachhaltig bauen	
Niedrigenergiehäuser	
Passivhäuser	
8. Energieversorgung	18
Megacities als Energiefresser	
Wenn Städte in den Himmel wachsen	
Dezentral	
Teure Energie	
Selbst Strom produzieren: die Ökosiedlung Vauban	
9. Verkehr	19
Argumente gegen Autoverkehr in der Stadt	
Argumente für ein autofreies Wohngebiet	
Autofrei wohnen	
10. Umwelt	21
Stadt und Ökologie	
Versiegelte Flächen	
Dach-, Fassaden- und Hofbegrünung	
11. Miteinander leben	22
Die Stadt als Spiegel gesellschaftlicher Strukturen	
Platz für alle	
Integration und Bürgerengagement	
Die überwachte Stadt: Auf dem Weg in eine gläserne Zukunft	
12. Religion	23
Religiosität und Kirche in der Stadt der Zukunft	
Projekt City-Kirchen	
13. Weiteres Material für einzelne Unterrichtsfächer	24
Deutsch	
Großstadtgedicht	
Mathematik	
Planspiel Stadt	
Physik	
Cybercity	
Geographie	
Ökologische Stadt der Zukunft	
Biologie	
Schaffung von Biotopen	
Wer mehr wissen will	26
Weitere Quellen und Informationen	27

1. Ein Wendepunkt

Stadtmenschen¹

Erstmalig wird in diesem Jahrhundert mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung in Städten leben. Doch wie sieht sie aus, die Stadt der Zukunft?

Ideen und Konzepte gibt es viele. Ökologen sprechen vom nachhaltigen Städtebau. Autofreie Städte und Häuser in Niedrigenergiebauweise sichern ihrer Ansicht nach die städtische Entwicklung. Neue Technologien hingegen bringen die Autos in die Luft oder auf die Schiene, lassen eine virtuelle Stadt entstehen oder machen die Stadt zum total überwachten Raum. Visionisten bauen ihre Städte unter die Erde und in die Höhe. Und ganz Revolutionäre träumen sogar von Siedlungen auf dem Mond oder dem Mars.

Was davon wird Wirklichkeit und was sind nur utopistische Träumereien? Oder ist es sogar möglich, dass es die Stadt, wie wir sie heute kennen, morgen nicht mehr gibt?

> Gnauk, Anne. Die Stadt der Zukunft: Zwischen Ökologie und technischer Vision, in: Scinexx. URL: <http://www.g-o.de/dossier-131-1.html>

Ein neues Phänomen

Das Jahr 2007 stellt einen Meilenstein in der Geschichte der Menschheit dar, seine Bedeutung ist so schwerwiegend wie das Agrarzeitalter und die industrielle Revolution. Zum ersten Mal in der Geschichte – so sehen es die Vereinten Nationen – wird die Mehrzahl der Menschen in riesigen Stadtgebieten wohnen, viele in Megastädten und erweiterten Vorstädten mit einer Bevölkerung von jeweils zehn Millionen und mehr. Wir haben uns zum Homo urbanus entwickelt. Millionen, zusammengepfercht und aufeinandergestapelt in riesigen Stadtzentren: Das ist ein neues Phänomen. Vor 200 Jahren hat der durchschnittliche Erdenbürger im Lauf seines Lebens vielleicht zwei- bis dreihundert Menschen getroffen. (...) Heute lebt und arbeitet ein Bewohner von New York City in einem Radius von zehn Minuten mit 20.000 Leuten zusammen. (...)

> Rifkin, Jeremy. Warum es nichts Gutes verheißt, dass 2007 erstmals mehr Menschen in der Stadt wohnen als auf dem Land, in: Süddeutsche Zeitung, 5.1.2007. URL: http://www.sueddeutsche.de/_tt2m2/wirtschaft/artikel/99/97002/

2. Frankfurt am Main heute – Zahlen, Daten, Fakten

Bevölkerung

Zum 31. Dezember 2007 ergab die eigene Bevölkerungsfortschreibung für die Stadt Frankfurt am Main die Zahl von 667.468 Einwohnerinnen und Einwohnern, davon 503.267 Deutsche und 164.201 Ausländerinnen und Ausländer.

Der konjunkturell bedingte Bevölkerungszuwachs der letzten zwei Jahre hat sich Ende 2007 deutlich abgeschwächt. Zwar ist die Einwohnerzahl seit dem 1. Januar 2007 um insgesamt 5.467 gestiegen (2006: +10.418), allerdings ist im vierten Quartal der Wanderungssaldo erstmals wieder rückläufig ausgefallen. Bei weiterhin hoher Wanderungsdynamik liegt die Zahl der Zuzüge (13.616) diesmal niedriger als die Zahl der Wegzüge (14.060).

Weiter fortgesetzt hat sich dagegen der seit 2004 in allen Quartalen zu verzeichnende Geburtenüberschuss (+314). Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 6.947 (+3 %) Geburten gezählt.

Von insgesamt 1.719 Geborenen im 4. Quartal 2007 haben 205 neugeborene Kinder von ausländischen Eltern (11,9 % aller im Vierteljahr Geborenen) aufgrund des seit 1. Januar 2000 gültigen Territorialprinzips die deutsche Staatsangehörigkeit erhalten. Diese Kinder müssen sich nach der Volljährigkeit bis zum 23. Lebensjahr für die deutsche oder die elterliche Staatsangehörigkeit entscheiden.

Insgesamt erhielten 867 ausländische Frankfurterinnen und Frankfurter die deutsche Staatsbürgerschaft, nur knapp 10 % davon waren Angehörige eines der inzwischen 27 ausländischen EU-Staaten.

> Einwohnerstand und Einwohnerbewegung in Frankfurt am Main - Viertes Quartal 2007, in: statistik aktuell 05/2008. Hrsg.: Bürgeramt, Statistik und Wahlen der Stadt Frankfurt am Main. URL: http://www.frankfurt.de/sixcms/media.php/678/05_Einwohner2007Quartal4.pdf

Mehr als die Hälfte (53%) der 359.416 Frankfurter Haushalte waren 2006 Einpersonenhaushalte. Paare bzw. Ehepaare ohne Kinder sind die zweitgrößte Gruppe (16,9%). Ungefähr gleich groß sind die Anteile der Paare bzw. Ehepaare mit mindestens einem Kind (12,5%) und der sonstigen Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder (12,6%). Alleinerziehende machen 5% aller Haushalte aus.

> Wörner, Anke. Alleinlebende und Familien in Frankfurt am Main – Erste Ergebnisse aus der Haushaltegenerierung, in: Frankfurter Statistische Berichte 2/3, 2007. URL: http://www.frankfurt.de/sixcms/media.php/678/2007_2_3_Alleinlebende_20und_20Familien_Haushaltegenerierung.pdf

Wirtschaft

Frankfurt ist die Kernstadt der Rhein-Main Region, in der 5,3 Millionen Menschen leben. 320.000 Unternehmen erwirtschaften dort ein jährliches Bruttoinlandsprodukt von 180,2 Milliarden Euro und beschäftigen 2,7 Millionen Menschen. In diesem produktiven Umfeld mit seinem internationalen Branchenmix florieren Unternehmen aller Größen, vom großen Industriekonzern bis zum kleinen Softwareentwickler.

> providing the future, S.3. Hrsg. Wirtschaftsförderung Frankfurt, Frankfurt 2001. URL: https://www.frankfurt-main.de/sixcms/media.php/stadtfrankfurt_eval01.a.1973.de/providing_the_future.pdf

Finanzzentrum

Frankfurt ist der führende Bankenstandort in Kontinentaleuropa. Hier ist der Sitz der Europäischen Zentralbank, der Bundesbank, der Deutschen Börse, der Eurex Deutschland und des Sekretariats von Ceiops (Committee of European Insurance and Occupational Pensions Supervisors). Mit dem House of Finance und vielen benachbarten Universitäten und Fachhochschulen entwickelt sich Frankfurt zum Wissenschaftsstandort mit insbesondere hoher finanzwirtschaftlicher Kompetenz. Als wichtigstes Kompetenzzentrum für Finanzdienstleister im kontinentalen Europa ist die Finanzmetropole am Main so attraktiv wie selten zuvor. Deshalb siedeln sich im Schatten der Bankentürme immer mehr private Vermögensverwalter, Ratingagenturen, Unternehmensberater und internationale Anwaltskanzleien in Frankfurt an. Auch sie prägen einen Finanzplatz und der Finanzplatz prägt den Wohlstand der ganzen Region Frankfurt-RheinMain. Für ausländische Investoren

gilt die Stadt als Tor zur größten Volkswirtschaft in Europa. Nahezu 75.000 Menschen arbeiten hier in 320 Banken; weit mehr als die Hälfte davon sind ausländische Institute.

> Raettig, Lutz. Führender Bankenstandort in Kontinentaleuropa, in: Finanzplatz Frankfurt, IHK WirtschaftsForum, Februar 2007. URL: http://www.frankfurt-main.ihk.de/standortpolitik/finanzplatz/finanzplatz_frankfurt/fuehrende_bankenstandort/index.html

Im Frankfurter Bankenviertel in der Innenstadt befinden sich die Unternehmenszentralen der vier größten deutschen Banken: der Deutschen Bank, der Commerzbank, der Dresdner Bank und der DZ Bank.

Ebenso findet sich die größte deutsche Direktbank, die ING-DiBa, in Frankfurt. Zudem haben einige bedeutende Privatbanken ihren Hauptsitz in Frankfurt, diese sind das Bankhaus B. Metzler seel. Sohn & Co. KGaA, Hauck & Aufhäuser Privatbankiers KGaA, das zur niederländischen ABN Amro-Bank gehörende Bankhaus Delbrück Bethmann Maffei AG und die BHF-Bank.

Zu den großen Privatbanken kommen noch die DekaBank, die Union Investment, die Frankfurter Sparkasse, sowie die Landesbank Hessen-Thüringen (HELABA) hinzu. Die meisten der beinahe 300 weiteren Banken sind keine inländischen Unternehmen.

Mit den von der Deutsche Börse AG betriebenen Handelsplattformen Frankfurter Wertpapierbörse und XETRA ist Frankfurt der zweitgrößte Aktienmarkt Europas und wickelt den Löwenanteil des deutschen Wertpapierhandels ab. Gemessen an der Marktkapitalisierung ist die Deutsche Börse AG die größte Börse der Welt.

> Finanzsektor, in: Frankfurt am Main, Onlinelexikon Wikipedia. URL: http://de.wikipedia.org/wiki/Frankfurt_am_Main#Finanzsektor

Hochburg der Beratung

Frankfurt ist Beraterstandort Nummer eins in Deutschland. Im Bezirk IHK Frankfurt ist die höchste Zahl niedergelassener Consultingunternehmen und wissensbasierter Unternehmen einer Region registriert – rund 19.000 Beratungsunternehmen.

> Beraterplatz Frankfurt, in: IHK Frankfurt am Main. URL: http://www.frankfurt-main.ihk.de/standortpolitik/finanzplatz/beraterplatz_frankfurt/index.html

Zentrum für Medien, Verlage, Werbung und PR

Die Mainmetropole hat sich zu einem bemerkenswerten internationalen Zentrum für die Kommunikations- und Medienwirtschaft entwickelt. Rund 7.100 Unternehmen, von der Top-Agentur über den Belletristik-Verlag bis hin zum Werbefotografen und dem Postproduktionsbetrieb sind im IHK-Bezirk Frankfurt am Main ansässig.

Alle renommierten internationalen Werbeagenturen haben hier eine Niederlassung: Im Jahr 2001 wurden in der Mainmetropole Werbeumsätze in einer Größenordnung von rund 7,4 Milliarden Euro getätigt. Damit liegt Frankfurt im internationalen Vergleich auf Platz vier hinter Tokio, London und Paris. Bezieht man den US-amerikanischen Markt in das Ranking mit ein, so liegt Frankfurt auf dem achten Platz bei den Werbebillings weltweit. Parallel dazu bringen rund 260 PR-Agenturen ihre Dienstleistungen an den Kunden und die Kundin.

Jedes Jahr im Herbst findet in Frankfurt die weltweit größte Buchmesse statt. Die Liste der in dieser Stadt ansässigen Buch- und Zeitungsverlage ist lang, Plattenlabels und Fachverlage sind Bestandteile der vielfältigen Verlagslandschaft mit rund 730 Unternehmen im IHK-Bezirk. Der Suhrkamp Verlag, der S. Fischer Verlag und der Deutsche Fachverlag markieren die Spitze des Eisberges.

Die Frankfurter und Frankfurterinnen haben die Wahl zwischen drei unabhängigen Tageszeitungen, von denen die Frankfurter Allgemeine Zeitung und die Frankfurter Rundschau über die Grenzen Hessens hinaus gelesen werden. Nachrichtenagenturen sowie Tageszeitungen und Magazine aus aller Welt berichten aus ihren Frankfurter Büros. Die Nähe zum Verkehrsknotenpunkt Flughafen, zur wichtigsten Börse des europäischen Kontinents sowie die direkten Kontakte in die Finanzwelt ziehen internationale Berichterstatter an den Main.

Zu einem bedeutenden Wirtschaftszweig hat sich die digitale Nachbearbeitung von Filmmaterial – sowohl für das Hollywoodkino wie für heimische Film- und Werbeproduktionen – entwickelt. Frankfurt ist nach London der Postproduktionsstandort Nr. 2 in Europa und Nr. 3 in der Welt.

> FrankfurtRheinMain: Zentrum für Medien, Verlage, Werbung und PR, in: IHK Frankfurt am Main. URL: <http://www.frankfurt-main.ihk.de/standortpolitik/mediacity/informationswirtschaft/index.html>

Frankfurt Airport – Drehkreuz Europas

Der Flughafen Frankfurt (ist) eines der weltweit bedeutendsten Luftverkehrsdrehkreuze. Gemessen an den Passagierzahlen lag Frankfurt Airport 2007 europaweit hinter London-Heathrow und Paris Charles de Gaulle auf Platz drei – im Cargo-Bereich auf Platz eins der europäischen Flughäfen. 2007 sind in Frankfurt insgesamt 54,2 Millionen Passagiere gestartet, gelandet oder umgestiegen.

In den nächsten Jahren wird die Fraport AG die Infrastruktur im Norden des Frankfurter Flughafens modernisieren und erweitern. Das umfassende Kapazitätsausbauprogramm der Fraport AG beinhaltet auch die Planung einer vierten Bahn sowie eines dritten Terminals am Standort Frankfurt. Außerdem wird die Fraport AG kontinuierlich Maßnahmen zur Erschließung zusätzlicher Retailflächen und eine Erweiterung des Immobiliengeschäfts am Standort Frankfurt durchführen. Der Flughafen Frankfurt ist damit nicht nur zentraler Verkehrsknotenpunkt für Flugzeug, Auto und Bahn, sondern eine Airport City – eine erstklassige Adresse für Mobilität, Erleben und Immobilien.

Der Fraport-Konzern erwirtschaftete in 2007 bei 2,3 Milliarden Euro Umsatz ein Jahresergebnis von 214 Millionen Euro.

Fast 70.000 Beschäftigte in insgesamt über 500 Firmen und Institutionen – davon knapp 18.000 alleine bei Fraport am Standort Frankfurt – machen den Frankfurter Flughafen zur größten regionalen Arbeitsstätte Deutschlands.

> Fraport auf einen Blick, in: Fraport AG. URL: http://www.fraport.de/cms/unternehmen/rubrik/20/20837.fraport_auf_einen_blick@en.htm

Ausbauplanungen

Am 18. Dezember 2007 genehmigte das hessische Ministerium für Wirtschaft und Verkehr den Ausbau des Flughafens und somit der neuen Landebahn. Die neue Landebahn soll von 2010 bis 2011 im Nordwesten des Flughafens mit einer Länge von 2.800 Metern gebaut werden. Sie wird mit dem jetzigen Rollfeld mit Hilfe von zwei Abrollbrücken verbunden, die sich über die ICE-Schnellfahrstrecke und die A3 erstrecken.

> 2009–2010: Erweiterung um eine zusätzliche Landebahn, in: Flughafen Frankfurt am Main, Onlinelexikon Wikipedia. URL: http://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Frankfurt#2009.E2.80.932010:_Erweiterung_um_eine_zus.C3.A4tzliche_Landebahn

Lufthansa-Standort

Der Frankfurter Flughafen soll in Zukunft weiter ausgebaut werden. Hintergrund der Planungen ist der erwartete Verkehrszuwachs: Der Flughafen verfügt aktuell über eine Kapazität von 460.000 Flugbewegungen jährlich, bis zum Jahr 2020 wird ein Anstieg auf über 700.000 Flugbewegungen erwartet.

Gleichzeitig soll einer Abwanderung der Lufthansa von ihrer jetzigen Heimatbasis Frankfurt, derzeit auch das größte Drehkreuz der Lufthansa, zum Flughafen München vorgebeugt werden. Die Entscheidung der Lufthansa, ihre neue A380-Flotte zunächst komplett in Frankfurt zu stationieren sowie der Bau der Airbus A380-Wartungshalle sprechen zwar dafür, dass Frankfurt der wichtigste Flughafen für Lufthansa und die Star Alliance in Deutschland bleiben wird, allerdings besitzt auch der Flughafen München die Landeberechtigung für den A380, so dass der Faktor „A380“ für Frankfurt keine dauerhafte Garantie bedeutet.

Zur Bewältigung des Verkehrswachstums und der Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens wird die Flughafengesellschaft Fraport AG daher erhebliche Investitionen in die Flughafeninfrastruktur leisten müssen.

> Ausbauplanungen, in: Flughafen Frankfurt am Main, Onlinelexikon Wikipedia. URL: http://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Frankfurt#Ausbauplanungen

Wartungshalle der Superlative

Da für das neue, über 24 Meter hohe Großraumflugzeug (der Airbus A 380) die bisherigen Wartungshallen am Frankfurter Flughafen in ihrer Höhe nicht ausreichen, wurde im Südwesten des Airports eine neue Flugzeugwerft errichtet. 350 Meter lang, 140 Meter tief und 45 Meter hoch. Mit diesen Maßen ist das Gebäude die größte Industriehalle Deutschlands – und Heimat des modernsten Großraumflugzeuges der Welt. Die 42.000 Quadratmeter Grundfläche bieten dabei Platz für vier Airbus A380 oder sechs Boeing 747. Bis zur Einführung des A380 wird die Halle für Wartungsarbeiten anderer Muster genutzt.

> A380-Checks in der größten Industriehalle Deutschlands, in: Lufthansa A380. URL: <http://a380.lufthansa.com/de/html/technik/wartungshalle/index.php>

2015: Eröffnung von Terminal 3

Gleichzeitig mit dem Abschluss der Endausbauphase der A380-Werft (siehe oben) soll auf dem Gelände der ehemaligen US Air Base im Süden des Flughafengeländes der letzte Bauabschnitt von Terminal 3 im Jahre 2015 fertiggestellt sein. Terminal 3 soll die Passagier-Kapazität des Flughafens Frankfurt von 64 auf etwa 88 Millionen Passagieren pro Jahr erhöhen. Hierfür sind bis zu 75 Flugzeug-Stellplätze am Terminal 3 vorgesehen.

> 2015: Eröffnung von Terminal 3 und zweiter Bauabschnitt der A380-Werft, in: Flughafen Frankfurt am Main, Onlinelexikon Wikipedia. URL: http://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Frankfurt#2015:_Er.C3.B6ffnung_von_Terminal_3_undzweiter_Bauabschnitt_der_A380-Werft

Johann Wolfgang Goethe-Universität

Die Johann Wolfgang Goethe-Universität ist eine lebendige, urbane und weltoffene Universität. Die Gründung als Stiftungsuniversität im Jahre 1914 verdankt sie der für die Stadt Frankfurt charakteristischen Verbindung von dynamischer Wissenschaft, dem Erbe der Aufklärung und selbstbewusstem bürgerlichen Engagement auf der Grundlage von internationalem Handel und Industrie.

Als eine der größten Universitäten in Deutschland mit 35.000 Studierenden bietet die Universität ein breites Fächerspektrum in Forschung und Lehre. Auf der Basis solider Grundlagenforschung fördert die Universität Anwendungsorientierung und Praxisbezug.

Die Johann Wolfgang Goethe-Universität hat sich zum Ziel gesetzt,

- >> auf der Basis eines breiten Fächerspektrums in zukunftsweisenden Schwerpunkten in Forschung und Lehre Spitzenleistungen zu erbringen und eine Führungsposition in der Bildungslandschaft zu erreichen,
- >> exzellente wissenschaftliche Methoden- und Fachkenntnisse, Orientierung und Bildung zu vermitteln und darüber hinaus ein umfassendes wissenschaftliches Weiterbildungsangebot bereitzustellen,
- >> den Austausch in vielfältigen regionalen und internationalen Netzwerken zu pflegen,
- >> durch enge Kontakte zwischen Wissenschaft und Praxis zur Lösung von gesellschaftlichen, politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Problemen beizutragen,
- >> nach innen und außen höchste Qualitätsansprüche an die von uns erbrachten wissenschaftlichen Leistungen und Dienstleistungen zu stellen und als eine lernende Organisation unsere Leistungen ständig kritisch zu überprüfen und zu verbessern sowie
- >> unsere Aktivitäten durch eine aktive Campuserwicklung zu bündeln.

Auszüge aus dem Hochschulentwicklungsplan 2001

- > Über die Universität, in: Johann Wolfgang Goethe-Universität.
URL: <http://www.uni-frankfurt.de/ueber/index.htm>

House of Finance

Am Anfang steht ein Glücksfall: Das Land Hessen beschert der Goethe-Universität Frankfurt mit dem ehemaligen IG-Farben-Gebäude und dem umliegenden Terrain den schönsten Campus Kontinentaleuropas. Dann eine Idee: Im Zuge des Ausbaus könnte ein House of Finance entstehen, das nicht nur wissenschaftliche Kompetenzen der Universität auf dem Gebiet der Finanzen bündelt, sondern auch dem Finanzplatz ein Forum der Begegnung zwischen Wissenschaft und Wirtschaft bietet. Schließlich die Tat: Seit August 2006 wird das House of Finance gebaut, seine innere Struktur nimmt Formen an.

Im Frühjahr 2008 werden circa 130 Wissenschaftler aus den Bereichen Recht sowie Volks- und Betriebswirtschaft, deren Forschungsinteresse sich auf finanznahe Themen richtet, in das House of Finance einziehen. An keiner deutschsprachigen Universität findet sich eine vergleichbare Konzentration an geld- und finanzbezogener Autorität.

Der Finanzplatz Deutschland erhält mit dem House of Finance das, worüber andere Finanzplätze wie London und Paris seit Jahren verfügen: Eine Konzentration von finanzwirtschaftlicher Expertise, qualitativ anspruchsvolle Aus- und Weiterbildung und einen Ankerpunkt für den wissenschaftlichen Dialog mit der Praxis. Was den Finanzplatz und die Goethe-Universität einen soll, ist das Motto des House of Finance: Excellence in finance for tomorrow's markets.

- > Steinberg, Rudolf und Spahn, Paul Bernd. House of Finance setzt wissenschaftliche Akzente/Eröffnung im Frühjahr 2008, in: Finanzplatz Frankfurt, IHK WirtschaftsForum, Frankfurt am Main 2007. URL: http://www.frankfurt-main.ihk.de/standortpolitik/finanzplatz/finanzplatz_frankfurt/house_of_finance/index.html

Kultur

Gemessen an der Größe Frankfurts ist das Kulturangebot überwältigend. Mehr als hundertmal in der Woche hebt sich der Vorhang für die Vorstellungen auf den rund 20 Bühnen und für 30 freie Gruppen. Zur Aufführung kommen Konzerte, Opern, Operetten, Tanz, Musical, Shows, Varieté, Kabarett u.v.m und wer kennt nicht die Frankfurter Musik-Event-Highlights wie „Das Deutsche Jazzfestival“. Daneben besitzt Frankfurt ein wunderschönes Museumsufer und international bekannte Häuser wie die Kunsthalle Schirn, das Städel, das Liebighaus, das Deutsche Filmmuseum oder das Museum für Moderne Kunst.

> Kultur, in: Frankfurt am Main. URL: <http://www.frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=3088>

Bühnen

Frankfurt besitzt neben der als Gastspielhaus geführten „Alten Oper“ mit den 1903 errichteten Städtischen Bühnen den größten hessischen Theaterbetrieb. (...) In jüngerer Zeit errang die Oper mehrmals den Titel Oper des Jahres (zuletzt für die Spielzeit 2002/03).

Neben den städtischen Bühnen existieren in Frankfurt vier Privattheater: das von Liesel Christ 1971 gegründete Volkstheater als Frankfurter Mundartbühne, das Fritz Rémond Theater und die Komödie (...) sowie (...) The English Theatre (...).

Die freie Theaterszene ist für Frankfurt von besonderer Bedeutung: vor allem seit den 1970er Jahren hat sich in Frankfurt im Nachklang der Studentenbewegung eine vielfältige Szene entwickelt, die in Deutschland kaum Vergleichbares findet. Und wer sich für zeitgenössischen Tanz begeistert, kann in Frankfurt die Aufführungen der renommierten Forsythe Company erleben, gegründet vom weltbekannten Choreografen William Forsythe.

> Bühnen, in: Frankfurt am Main. URL: <http://www.frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=3087>

Museen

Durch eine beeindruckende Vielfalt an Museen und Galerien hat Frankfurt am Main auch überregional einen Ruf als Kunststadt erworben. Jährlich besuchen über 2 Millionen Menschen die fast 60 Ausstellungshäuser. Zudem präsentieren Galerien eine umfangreiche Auswahl an zeitgenössischer Kunst aus den Bereichen Malerei, Fotografie und Bildhauerei.

Auf beiden Seiten des Mains reihen sich die Ausstellungshäuser wie auf einer Perlenkette aneinander, wie beispielsweise das Städel, das Deutsche Architektur Museum, das Deutsche Filmmuseum oder das Jüdische Museum. (...) jedes Jahr laden zahlreiche Museen zu zwei besonderen Kulturevents ein: der „Nacht der Museen“ und dem Museumsuferfest.

> Museen, in: Frankfurt am Main. URL: <http://www.frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=3098>

Stadtentwicklung

Skyline

Im Gegensatz zu Asien und Nordamerika ist der Bau von Hochhäusern in europäischen Großstädten relativ unüblich. Aufgrund der in der europäischen Architekturgeschichte (vor allem in der Gotik und im Barock) beliebten vertikalen städtebaulichen Dominanten besitzen zahlreiche europäische Städte eine historische Skyline aus Kirchtürmen und Kuppeln. In solchen Städten (etwa Wien, Prag, Sankt Petersburg, Dresden oder Köln) ist der Bau von Hochhäusern im Zentrum politisch nicht mehrheitsfähig.

Deshalb gibt es in Europa nur wenige typische Hochhausstädte. Frankfurt am Main und Moskau können hinsichtlich Höhe, Anzahl und Alter der vorhandenen Wolkenkratzer als die führenden Hochhausstädte des Kontinents angesehen werden.

Weltweit einzigartig wird die Frankfurter Skyline dadurch, dass die Stadt durchaus über zahlreiche historische Türme verfügt. Da Hochhäuser fast ausschließlich westlich der Altstadt genehmigt wurden, bietet sich beim Betrachten von Osten, etwa von einer der mainaufwärts gelegenen Brücken, der Anblick von gotischen Dom- und Kirchtürmen im Vordergrund und den sich dahinter erhebenden modernen Wolkenkratzern.

> Liste der Hochhäuser in Frankfurt am Main. Onlinelexikon Wikipedia. URL: de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Hochh%C3%A4user_in_Frankfurt_am_Main

Hochhausrahmenplan

Der Frankfurter Hochhausrahmenplan von 1998, entworfen vom Architekten Jochem Jourdan, weist 16 Standorte aus, an denen neue Hochhäuser gebaut werden dürfen und zwar in den drei Verdichtungszonen Bankenviertel, Messe/Europaviertel und Parkviertel. Das Parkviertel sollte im Zusammenhang mit dem Projekt Frankfurt 21 als neuer Stadtteil auf dem Gleisvorfeld des Hauptbahnhofs entstehen. Da das Projekt inzwischen aufgegeben wurde, sind auch die dort geplanten 6 Hochhäuser nicht mehr aktuell.

Dagegen wurden neue Hochhäuser genehmigt, die nicht im Plan von 1998 enthalten waren (Neubau der Europäischen Zentralbank, Büro- und Hotelurm des PalaisQuartier, Opernturm, Hochhaus am Güterplatz). Politisch abgesichert sind außerdem Pläne, den AfE-Turm (...) durch vier Hochhäuser mit einer Höhe zwischen 50m und 140m zu ersetzen.

Ein Entwurf für einen erweiterten Hochhausrahmenplan, ebenfalls von Jochem Jourdan im Auftrag der Stadt Frankfurt erarbeitet, wurde Mitte 2007 vorgestellt. Er weist ca. 30 weitere Standorte für zukünftige Hochhäuser aus. Eine Entscheidung über die einzelnen Standorte sollte seitens der Stadt Frankfurt zunächst im Herbst 2007 erfolgen, wurde dann aber auf Frühjahr/Sommer 2008 verschoben.

> Geplante Hochhäuser in Frankfurt, in: Liste der Hochhäuser in Frankfurt am Main. Onlinelexikon Wikipedia. URL: http://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Hochh%C3%A4user_in_Frankfurt_am_Main#Geplante_Hochh.C3.A4user_in_Frankfurt

Siehe auch die grafische Darstellung des Hochhausrahmenplans in der FAZ:

> Möglicher Hochhausrahmenplan 2007, in: FAZ vom 15.3.2007, FAZ-Grafik: Sieber. URL: www.faz.net/m/%7BE89DF168-47AC-4FBC-BCFB-5E0A50B2120A%7Dpicture.gif

Kleinmarkthalle

Im Jahr 1871 beschloss der Magistrat die Errichtung einer Markthalle auf dem Gelände zwischen Fahrgasse und Hasengasse, die 1879 in Betrieb genommen werden konnte (... und die) sich bald großer Beliebtheit bei den Bürgern (erfreute). Anfang des 20. Jahrhunderts wurde sogar eine besondere Straßenbahnlinie zwischen dem bevorzugten bürgerlichen Wohngebiet im Westend und der Fahrgasse eingerichtet. Sie wurde im Volksmund auch als Dienstmädchenlinie bezeichnet.

Im März 1944 wurde die Kleinmarkthalle bei den schweren Bombenangriffen auf Frankfurt zerstört. Der Wiederaufbau erfolgte 1954 unter großer Anteilnahme der Bevölkerung, aber nicht am gleichen Ort, sondern etwa 200 Meter südwestlich des alten Standortes, zwischen Hasengasse und Liebfrauenberg.

Das denkmalgeschützte Gebäude ist mittlerweile renovierungsbedürftig. Anfang 2005 schlug der Planungsdezernent vor, die Kleinmarkthalle und die umgebende Bebauung aus

den 1950er Jahren abzureißen und durch einen Neubau zu ersetzen. Das Vorhaben stieß jedoch in der Frankfurter Öffentlichkeit auf heftige Kritik und wurde daher zurückgezogen.

Während die Händler den erheblichen Investitionsbedarf und Umsatzausfälle während der Umbauzeit scheuen, fürchten viele Kunden vor allem um die besondere Atmosphäre der Halle, deren Attraktivität gerade darauf beruhe, daß sie nicht wie ein modernes Einkaufszentrum gestaltet sei. Die Stadt sicherte zu, die Bedenken der Händler aufzugreifen und alle Umbauplanungen mit den Betroffenen abzustimmen.

> Kleinmarkthalle Frankfurt. Onlinelexikon Wikipedia.
URL: de.wikipedia.org/wiki/Kleinmarkthalle_Frankfurt

3. Herausforderungen und Lösungsansätze

Die vernetzte Stadt:

Über die Allgegenwärtigkeit des Internets und die Folgen für die Stadt

Im Übergang zur Informationsgesellschaft ist das Internet schon jetzt allgegenwärtig. Die Grenzen von Zeit und Raum verschwimmen und es bieten sich ganz neue Möglichkeiten der Kommunikation, Informationsbeschaffung, des Arbeitens und des Lebens allgemein (...). Befinden wir uns auf dem Weg in die virtuelle Stadt? Wird es in Zukunft zu der sichtbaren Stadt eine unsichtbare geben und welche Auswirkungen kann dies auf die physisch existierende Stadt haben? Für die virtuelle Stadt gelten keine klassischen Definitionen mehr. Getrennt von Zeit und Raum werden Merkmale wie Dichte und administrative Grenzen hin-fällig. Für Verdichtungsräume und Zentren könnte dies bedeuten, dass Standortvorteile entfallen und sich das Potential zu Flächenausbreitung erhöht. War zuvor die Flucht ins Grüne für die Suburbanisierung verantwortlich, so könnte in Zukunft das Internet zur Auf-lösung der Stadt beitragen. Der positive Effekt: Der Verkehr wird abnehmen.

> Gnauk, Anne. Die Stadt der Zukunft : Zwischen Ökologie und technischer Vision, in: Scinexx, URL : <http://www.g-o.de/dossier-131-1.html>

Mitten im Umbruch

Die deutschen Städte sind im harten Umbruch. Abschied von der Industriegesellschaft im Zeichen der Globalisierung, politische Neuordnung Europas, Alterung und Schrumpfung der Bevölkerung, Zersiedelung des Umlands, abnehmende Ressourcen der öffentlichen Hand – die Herausforderungen sind gewaltig (...) Die Zukunft der Städte ist das Ergebnis unseres Handelns heute – nicht nur seitens der Politik, sondern auch seitens der Wirtschaft und der Zivilgesellschaft.

> Bodenschatz, Harald. Stadt hat Zukunft, in: Dossier zum Thema Architektur, Stadtplanung, Stadtentwicklung, Stadtforschung, 2006. URL: <http://www.goethe.de/kue/arc/dos/dos/sls/de1340627.htm>

Verdichtung und Entdichtung

Beides ist in Zukunft möglich: Die Verstädterung der Dörfer oder die Verdörferung der Städte oder, in der Sprache der Planer: Die Verdichtung und die Entdichtung. Motorisierung und Mobilität lassen zudem die Grenzen zwischen Stadt und Land immer fließender werden (...).

> Opaschowski, Horst W. Besser leben, schöner wohnen? Leben in der Stadt der Zukunft. Primus Verlag, Darmstadt 2005

Eine Verdichtung des innerstädtischen Lebens in zentral organisierten Quartieren wird als Voraussetzung für Klimaschutz, Globalisierung und individuelle Sicherheit angesehen.

> Friedemann, Jens. Wenn Städte in den Himmel wachsen, in: FAZ vom 10.01.2008.
URL: <http://www.faz.net/s/RubFED172A9E10F46B3A5F01B02098C0C8D/Doc~E5D52EE9F2B4445E7A8D999EFFD72B877~ATpl~Ecommon~Scontent.html>

Zukunftsmodelle

Das Quartier Vauban liegt am südlichen Stadtrand Freiburgs etwa zweieinhalb Kilometer vom Stadtzentrum entfernt. Die Siedlung zeigt, wie ökologisch hohe Standards im Stadtleben umgesetzt werden können. (...) Auf dem Gelände sollten beispielhaft ökologische und soziale Belange umgesetzt werden. Daher ließ die Stadt (...) verschiedene kleine Baugruppen und Einzelpersonen zu. Sie mussten mit ihren Bauprojekten bestimmte Standards erfüllen. In der Siedlung sollte die Mischung von Arbeiten und Wohnen, die vorrangige Nutzung von Fahrrädern und öffentlichen Verkehrsmitteln und der nachhaltige Umgang mit Ressourcen – beispielsweise durch Niedrigenergiebauweise – verwirklicht werden. Außerdem wollte die Stadt Baumbestand und bestehende Biotop erhalten.

> Gnauk, Anne. Die Stadt der Zukunft: Zwischen Ökologie und technischer Vision, in: Scinexx, URL: <http://www.g-o.de/dossier-131-1.html>

4. Zwischen Skepsis und Aufbruch

Ein skeptischer Blick nach vorne

Wissenschaft und Praxis sehen der Zukunft der Stadt überwiegend skeptisch entgegen. Die ökonomischen, ökologischen und sozialen Belastungen sind hoch. Knappe Finanzen, wachsende Konkurrenz zwischen den Städten, Ressourcenverbrauch und Diskrepanzen zwischen den Einwohnergruppen gestalten die Rahmenbedingungen schwierig. Im Gegensatz dazu stehen Visionen von der Stadt als Unternehmen, der Stadt im Einklang mit der Natur sowie der Stadt der Toleranz und des sozialen Ausgleichs.

> Gnauk, Anne. Die Stadt der Zukunft: Zwischen Ökologie und technischer Vision, in: Scinexx, URL: <http://www.g-o.de/dossier-131-1.html>

Stadt hat Zukunft

Unübersehbar sind Zeichen der Rückkehr von zahlungskräftigen sozialen Schichten in die Innenstadt – als Angestellte, Shopper, Bewohner oder Touristen. Neue fußgängerfreundliche, attraktiv gestaltete öffentliche Räume werden zu Erlebnisräumen und Bühnen der Selbstdarstellung der kreativen Klasse (...).

Entscheidend wird es sein, den Wandel der deutschen Stadt so sozialverträglich wie nur irgend möglich zu steuern. Der Strukturwandel produziert auch Verlierer, die unsere Unterstützung erhalten müssen – durch Hilfe zur Selbsthilfe, aber auch durch Fürsorge, vor allem aber durch sozialräumliche Integration.

> Bodenschatz, Harald. Stadt hat Zukunft, in: Dossier zum Thema Architektur, Stadtplanung, Stadtentwicklung, Stadtforschung, 2006. URL: <http://www.goethe.de/kue/arc/dos/dos/sls/de1340627.htm>

Lebensqualität

Die innerstädtische Wohnlage wird wieder attraktiver. Die Nähe zu den Freizeit- und Kulturangeboten und der persönliche Zeitgewinn durch den Wegfall der Pendelzeiten machen das Alltagsleben einfacher und bequemer. Die Bequemlichkeit bei der Wahrnehmung der Einkauf-, Kultur- und Freizeitmöglichkeiten werden als wichtiger eingeschätzt als mögliche Nachteile durch Lärm und Abgase sowie höhere Preise bei Mieten oder Eigentumserwerb.

Ein Paradigmenwechsel im Verhältnis zu den Bürgern kündigt sich an: Von der Betreuung zur Befähigung („empowerment“), vom Nachbarschaftsbüro bis zur Bürgergruppe. Das Leitbild einer lebenswerten Stadt ist keine Utopie mehr.

Eine Stadt oder Region, die heute noch die Verbesserung der Lebensqualität als nebensächlich ansieht, investiert mit Sicherheit an der Zukunft vorbei. Lohnwert, Wohnwert und Freizeitwert steigern die Zukunftschancen von Unternehmen, fördern das Standortimage und stützen die Fremdenverkehrswirtschaft.

> Opaschowski, Horst W. Besser leben, schöner wohnen? Leben in der Stadt der Zukunft. Primus Verlag, Darmstadt 2005

5. Wirtschaft und Arbeit

Die wirtschaftlichen Grundlagen

Die deutschen Städte müssen – vor dem Hintergrund einer alternden und schrumpfenden Bewohnerschaft – zuallererst ihre wirtschaftlichen Grundlagen erneuern. In dieser Frage stehen sie in Konkurrenz zueinander. Ihre wirtschaftliche Zukunft liegt immer mehr im Dienstleistungssektor, in wissensbasierten Branchen, im Tourismus, im Kongresswesen, in der Kulturindustrie, in den kreativen Wirtschaftszweigen, im exklusiven Shopping und Dining, in der Vergnügungsindustrie, aber auch im urbanen Wohnen. Eine solche Zukunft erfordert ein besonderes Klima der Offenheit, Toleranz und kulturellen Vielfalt (...).

> Bodenschatz, Harald. Stadt hat Zukunft, in: Dossier zum Thema Architektur, Stadtplanung, Stadtentwicklung, Stadtforschung, 2006. URL: <http://www.goethe.de/kue/arc/dos/dos/sls/de1340627.htm>

Immer überall erreichbar

Anzunehmen ist, dass sich die Globalisierung fortsetzen wird und mit ihr die Flexibilisierung der Arbeit und der Übergang vieler Länder in die Phase der Wissensgesellschaft. Die weltweit vernetzte und pausenlose Verarbeitung von Information – also Senden, Empfangen, Bewerten, Speichern, Löschen – wird daher zu einer bestimmenden Tätigkeit für Milliarden von Menschen, in ihrer Arbeitszeit ebenso wie in ihrer Freizeit.

> Randow, Gero von. Immer überall erreichbar, in: ZEIT-Wissen 01/2007. URL: <http://www.zeit.de/zeit-wissen/2007/01/Serie-Kommunikation>

Die Zukunft der Arbeit

Erforderlich sind in Zukunft lebensphasenspezifische bzw. generationenspezifische Work-Life-Balance-Konzepte, um Burn-out-Syndrome am Arbeitsplatz und Konflikte in der Familie zu verhindern.

In Zukunft werden Regionen, Städte und Kommunen immer weniger nur um Unternehmensansiedlungen wetteifern als vielmehr um junge qualifizierte und motivierte

Nachwuchskräfte aus dem Ausland. Dazu müssen sie mehr bieten als „harte“ Standortfaktoren wie z.B. hohe Einkommen und Karrieremöglichkeiten. Als neuer Standortfaktor kommt in Zukunft die örtliche Toleranz für ethnische Minderheiten hinzu.

> Opaschowski, Horst W. Besser leben, schöner wohnen? Leben in der Stadt der Zukunft. Primus Verlag, Darmstadt 2005

„Langfristig wird die Arbeit verschwinden“

Interview mit J. Rifkin, Stuttgarter Zeitung vom 29.04.2005

(...) Wir sind mitten in einer Umwälzung, die die industrielle Revolution noch übertrifft. Durch die ersten Mechanisierungsschübe verloren Millionen von Menschen ihre Jobs und wanderten vom Land in die Städte, um dort mit den Maschinen zusammen zu arbeiten. Aber die Computer und Informationstechnik von heute machen immer mehr Menschen ganz überflüssig. Selbst die billigste menschliche Arbeitskraft ist teurer als die Maschine.

Aber entstehen durch die neue Technik nicht auch neue Arbeitsplätze?

Das ist die Hoffnung, an die wir uns seit Jahrzehnten geklammert haben. Die kapitalistische Logik sagt, dass technologischer Fortschritt und gesteigerte Produktivität alte Jobs vernichtet, dafür aber mindestens genauso viele schaffen. Aber die Zeiten sind vorbei.

Sind Sie da sicher?

Ganz sicher. Sehen Sie, ich verdiene einen Teil meines Einkommens damit, die Chefs großer Konzerne zu beraten. Wenn ich die Frage, ob sie in Zukunft noch Zehntausende von Mitarbeiter haben werden, dann lachen die laut los. Die Wirtschaftsführer wissen längst, wo die Reise hingeht.

Wohin geht sie denn?

Wir vollziehen gerade einen Wandel hin zu einem Markt, der zum allergrößten Teil ohne menschliche Arbeitskraft funktioniert. Bis 2010 werden nur noch zwölf Prozent der arbeitenden Bevölkerung in Fabriken gebraucht. Bis 2020 werden es weltweit nur noch zwei Prozent sein.

Das klingt unglaublich.

Nicht unglaublicher, als was wir schon erlebt haben. Von 1982 bis 2002 stieg die amerikanische Stahlproduktion von 75 auf 102 Millionen Tonnen. Im selben Zeitraum nahm die Zahl der Stahlarbeiter von 289.000 auf 74.000 ab. In den 20 größten Volkswirtschaften der Erde sind zwischen 1995 und 2002 mehr als 30 Millionen Arbeitsplätze abgebaut worden. Wohin Sie schauen, dasselbe Bild: Die Produktion steigt, die Produktivität steigt, aber die Arbeitsplätze nehmen ab.

Aber was ist mit Service, mit Dienstleistungen, mit hochqualifizierten Jobs?

Die haben längst dasselbe Problem. Die amerikanische Telefongesellschaft Sprint ist seit Jahren dabei, menschliche Vermittler durch Spracherkennungsprogramme zu ersetzen. 2002 sprang die Produktivitätsrate bei Sprint um 15 Prozent nach oben, der Gewinn stieg um 4,3 Prozent, und 11.500 Jobs wurden abgebaut. Die Net-Bank in Australien hat 2,4 Milliarden Dollar Einlagen. Eine herkömmliche Bank dieser Größe hätte um die 2000 Angestellte. Aber die Net-Bank benötigt nur 180 Mitarbeiter. (...)

> Langfristig wird die Arbeit verschwinden. Interview mit Jeremy Rifkin, in: Stuttgarter Zeitung vom 29.04.2005 - aktualisiert: 05.09.2007. URL: http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/detail.php/916564?_skip=0

6. Schule und Lernen

Wie sieht die Schule in der Stadt der Zukunft aus?

Ein Lerndorf zum Wohlfühlen

Die Schule der Zukunft muss ein „Tröstezimmer“, „Klesterzimmer“, „Streitzimmer“ und „Elternzimmer“ haben, dazu einen Raum zum Kuscheln, Englischlernen und Vorlesen. Die siebenjährige Lynn Kückelhaus hat gleich eine ganze Liste von Räumen und Anforderungen erstellt, mit denen sich die Architekten ihrer neuen Schule beschäftigen sollten. Andere Schüler fordern „viel Platz auf dem Schulhof“, auf dem es Blumenbeete, Klettergerüste und „Ecken zum Geheimnisseerzählen“ geben muss.

Die Schule der Zukunft ist ein Ort, der zahlreichen Bedürfnissen gerecht werden muss – mit vielen kleineren Ecken und Räumen, mit einer freundlichen Architektur, die multifunktional und lebensnah ist.

Mehr Ganztagsangebote

„Die Unterrichtsformen werden sich ändern, das Ganztagsangebot immer weiter ausgebaut“, sagt Studentin Katrin Wilde. „Darauf muss das Gebäude reagieren.“ Die Schule der Zukunft müsse ein Ort sein, an dem sich die Kinder wohlfühlen. Sie solle „zum eigenen Revier“ werden, für das sich die Kinder selbst verantwortlich fühlen.

„Die Schule wird zum Lebensraum“, sagt Wolfgang Sappert vom Institut für Schulpädagogik der Universität Flensburg, der mit Studenten konkrete Vorschläge entwickelt hat. Eine der zentralen Botschaften lautet: Ein völlig neues Gebäudekonzept fördert und fordert neue Formen des Unterrichts und des Lernens. Sappert plädiert für den Bau von „Schuldörfern“.

(... in) der Helene-Lange-Schule (...) wird viel von dem praktiziert, was Experten für richtig halten. Das wäre ohne den Umbau der Gesamtschule nicht möglich gewesen. Es wurden „Reviere“ für die einzelnen Jahrgangsstufen geschaffen. Jeweils vier Klassenräume und ein Lehrerzimmer gruppieren sich um einen „Schülertreff“, der für klassenübergreifende Veranstaltungen, Präsentationen und Ausstellungen genutzt wird und Arbeitsmöglichkeiten für Kleingruppen bietet. Die Schüler fühlen sich „zu Hause“ (...). Sie reinigen ihre Räume sogar selbst. Vom dadurch eingesparten Geld werden besondere Projekte bezahlt.

Unterricht in Pavillons

(...) in der Offenen Schule Kassel Waldau (... sind) die einzelnen Jahrgänge in eigenen Häuschen untergebracht ... Ihre „Pavillons“ gruppieren sich um ein zentrales Gebäude für Verwaltung, Bibliothek oder Essensräume. „Die Architektur ist familiärer, orientiert sich an den Bedürfnissen und bietet vor allem jüngeren Schülern eine bessere Orientierung“, sagt Ingrid Ahrling, die hier früher Lehrerin war. Das gelte ebenso für die Gestaltung innerhalb der Häuschen.

Plätze zum Langlegen

„Schüler brauchen verschiedene kleine Ecken und separate Räume“, betont die Pädagogin. Immer mehr Kinder litten an Aufmerksamkeitsstörungen und bräuchten „Plätze zum Langlegen, Durchatmen oder um mal richtig gegen einen Boxsack zu hauen“. Wenn man das individuelle Lernen fördern wolle, brauche man entweder eine Vielzahl von Extra-Zimmern oder deutlich größere Räume als heute.

Dafür wurde an der Universität Paderborn das gestalterische Konzept der „fraktalen Schularchitektur“ entwickelt. Die Grundformen der Räume werden sechseckig, „unproduktive

Flurräume“ verschwinden zugunsten eines zentralen Forums. Schiebetüren und Gestaltungselemente trennen in den großen multifunktionalen Räumen die Kuschel-, Bastel- und Lesecken sowie Bereiche für Freiarbeit und eine Küchenzeile ab.

Arbeitsplätze für Lehrer

Mit dem Ausbau der Schulen zur Ganztagschule sind nicht nur neue Anforderungen zur Gestaltung der Räume für die Schüler oder für einen anständigen Platz zum Mittagessen verbunden. Die Arbeitsbedingungen für Lehrer werden sich ebenfalls verbessern müssen. „Lehrer brauchen Arbeitsplätze“, sagt Ahlring. Zurzeit bereiten Lehrer ihren Unterricht in aller Regel am heimischen Schreibtisch vor und nach. Wenn sie dies in der Schule tun könnten, wären sie zugleich leichter ansprechbar für Schüler und Eltern.

> Frangenberg, Helmut. Ein Lerndorf zum Wohlfühlen (Reihe: Stadt der Zukunft), in: Kölner Stadt-Anzeiger vom 5.12.2006. URL: www.ksta.de/html/artikel/1162473139140.shtml

7. Bauen und Wohnen

Anpassungsfähig

Zur wachsenden Stadt gehören mitwachsende Wohngebäude. In einer Gesellschaft des langen Lebens werden Wohnformen benötigt, die sich immer wieder neuen Lebensumständen anpassen – sozusagen Häuser für alle Lebenslagen. Die Grundrisse sollten nicht steinern für die Ewigkeit gebaut sein, sondern je nach Lebensphase wachsen oder schrumpfen können.

Gefragt sind in Zukunft vor allem generationsübergreifende Wohnkonzepte: Wie im Dorf und doch in der Stadt. Ganze Großfamilien – Enkel, Kinder, Eltern, Großeltern – könnten so in unmittelbar räumlicher Nähe zusammenleben.

> Opaschowski, Horst W. Besser leben, schöner wohnen? Leben in der Stadt der Zukunft. Primus Verlag, Darmstadt 2005

Nachhaltig bauen

Experten sind sich einig, dass, wie auch immer ein Green Building in einigen Monaten hier zu Lande definiert sein wird, nachhaltige Gebäude die Immobilien der Zukunft sind und langfristig sowohl Eigentümern als auch Mietern, wie auch den Standorten, an denen sie sich befinden und der Umwelt zahlreiche Vorteile bieten. Die positive Energiebilanz einer Immobilie ist in jedem Fall ein Wettbewerbsvorteil.

> Standards fehlen: Was ist ein „Green Building“?, in: FAZ Verlagsspezial Industrie- und Gewerbeimmobilien vom 13.03.2008

Niedrigenergiehäuser

Vertraut man einer groß angelegten Umfrage unter europäischen Energieexperten, der EurEnDel-Delphi-Studie, so werden Niedrigenergiehäuser ab etwa 2025 Standard sein. Perfekte Isolierung, Luftklimatisierung über das Erdreich und große Südfenster lassen den Heizbedarf gegen Null sinken.

> Urbach, Matthias. Teure Energie, in: ZEIT-Wissen 03/2006. URL: http://www.zeit.de/zeit-wissen/2006/03/2050_Energie.xml?page=4

Passivhäuser

Passivhäuser kommen fast gänzlich ohne zusätzliche Heizung aus. Um dies zu erreichen, werden Wärmeverluste durch entsprechende Dämmung auf ein Minimum reduziert. Großzügige Verglasungen auf der Südseite sorgen für eine hohe solare Wärmeengewinnung. Im Südteil sind die Wohnräume zu finden, während Räume mit weniger Licht- und Wärmebedarf wie Abstellkammern, Bad und Küche eher nach Norden ausgerichtet sind.

> Gnauk, Anne. Die Stadt der Zukunft: Zwischen Ökologie und technischer Vision, in: Scinexx, URL: <http://www.g-o.de/dossier-131-1.html>

8. Energieversorgung

Megacities als Energiefresser

Tatsache ist, dass die Populationen, die in Megastädten leben, sehr viel Energie verbrauchen, um ihre Infrastrukturen und die täglichen Arbeitsabläufe zu gewährleisten. Der Sears Tower in Chicago verbraucht an einem einzigen Tag mehr Elektrizität als eine Stadt mit 35.000 Einwohnern.

> Rifkin, Jeremy. Warum es nichts Gutes verheißt, dass 2007 erstmals mehr Menschen in der Stadt wohnen als auf dem Land, in: Süddeutsche Zeitung vom 5.1.2007. URL: <http://www.sueddeutsche.de/tt2m2/wirtschaft/artikel/99/97002/>

Wenn Städte in den Himmel wachsen

Die Wolkenkratzer der neuen Generation aber sollen (wie Antony Wood, Executive Director des „Council on Tall Buildings and Urban Habitat“, in einem Beitrag für das „Urban Land Institute“ schreibt) durch moderne Außenhauttechnik und Windräder weitgehend energieautark sein, einschließlich Recycling-Technik aus der Raumfahrt, mit Biogasanlagen und Abwasseraufbereitung. Einen ersten Eindruck der neuen Generation vermitteln auch die beiden Türme des „Bahrain World Trade Center“, zwischen denen mächtige Windrotoren Energie erzeugen.

> Friedemann, Jens. Wenn Städte in den Himmel wachsen, in: FAZ vom 10.01.2008. URL: <http://www.faz.net/s/RubFED172A9E10F46B3A5F01B02098C0C8D/Doc~E5D52EE9F2B4445E7A8D999EFFD72B877~ATpl~Ecommon~Scontent.html>

Dezentral

A steadily increasing share of distributed electricity generation is considered very likely under all framework conditions analysed in EurEnDel and highly beneficial for its contribution to increasing security of supply. Energy R&D needs to be directed specifically to the development of small scale technologies using local renewable energy resources and to attaining greater stability in low voltage distribution grids. Delphi respondents refer to environmental taxation, feed-in tariffs, and changes to the legal framework (for example, legislation on rented housing) as primary steps towards the promotion of distributed energy systems. Regulations and fiscal measures can also contribute to guaranteeing adequate grid development.

> EurEnDel: Technology and Social Visions for Europe's Energy Future. A Europe-wide Delphi Study. Hrsg: Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung [u.a.]. Berlin 2004. URL: http://www.izt.de/pdfs/eurendel/results/eurendel_final.pdf

Teure Energie

Solarthermie steht ebenso wie die Windkraft bereits kurz davor, an guten Standorten ohne Subventionen konkurrenzfähig Strom zu erzeugen. (...)

> Urbach, Matthias. Teure Energie, in: ZEIT Wissen 03/2006. URL: http://www.zeit.de/zeit-wissen/2006/03/2050_Energie.xml?page=3

Selbst Strom produzieren: die Ökosiedlung Vauban

Zusätzlich verwirklichte eine Baugruppe ein integriertes Energie-, Abfall- und Sanitärkonzept mit einer Solaranlage, die 35 Prozent des Energiebedarfes deckt, sowie einer Vakuumtoilette mit Biogasproduktion.

Im Ostteil des Quartiers entstand eine Solarsiedlung mit 148 Wohnungen, die zu den modernsten solaren Wohnprojekten in Europa zählt. Die Häuser in Holzbauweise erzeugen mit ihren Solaranlagen mehr umweltfreundlichen Strom, als sie verbrauchen, und benötigen nur ein Zehntel der Heizenergie eines konventionellen Hauses.

> Gnauk, Anne. Die Stadt der Zukunft: Zwischen Ökologie und technischer Vision, in: Scinexx, URL: <http://www.g-o.de/dossier-131-1.html>

9. Verkehr

Argumente gegen: Autoverkehr in der Stadt ...

... verengt den Lebensraum,

Zugeparkte Straßen, Plätze, Geh- und Radwege: Der größte Teil des öffentlichen Raums in der Stadt wird vom Autoverkehr dominiert.

... verschlechtert die Lebensqualität,

Unfallgefahr, Luftverschmutzung und Lärmbelästigung sind die bekanntesten negativen Auswirkungen des Autoverkehrs in der Stadt.

... führt zu Stadtflucht,

Diese mit dem Autoverkehr verbundene Minderung von Lebensqualität ist für viele der Anlass, aus der Stadt wegzuziehen. Weil die Ausweichmöglichkeit der Stadtflucht nicht allen Schichten zur Verfügung steht, führt dies außerdem zu einer sozialen Entmischung.

... führt zu noch mehr Verkehr

Durch die Stadtflucht erhöhen sich die Zersiedelung des Umlandes und der Flächenverbrauch. Gleichzeitig steigt die Zahl der Pendler. Stärkerer Pendelverkehr vermindert wiederum die Lebensqualität der Stadtbewohner.

... und erhöht die Wohnkosten.

Nicht nur die negativen Auswirkungen des Autoverkehrs müssen von den „autofreien“ Stadtbewohnern ertragen werden, sie finanzieren auch die „autobesitzenden“ Haushalte mit: Mieten für Garagen und Stellplätze decken nur zu einem geringen Teil die tatsächlichen Kosten (Erschließung, Stellplätze, Garagen, Flächenverbrauch). Der Rest dieser Kosten – aber auch die Stellplatzabläse – wird auf alle Haushalte umgelegt. Das bedeutet, dass die „autofreien“ Haushalte für die „autobesitzenden“ Haushalte zahlen.

Argumente für: Ein autofreies Wohngebiet...

... bringt Freiräume

Anstatt Flächen zu versiegeln und dem ruhenden und fließenden Autoverkehr Platz zu geben, werden Grünflächen und Freiräume geschaffen, die die Qualität des Wohnumfelds steigern: in einem autofreien Wohngebiet steht der Mensch im Mittelpunkt.

... für menschengerechtes Wohnen

Die Umwelt- und Lärmbelastung ist je nach Lage und Größe des Wohngebietes mehr oder weniger stark reduziert. In einem autofreien Wohngebiet gibt es dank der erhöhten Verkehrssicherheit mehr Platz für kinder- und damit familiengerechtes Wohnen.

... in einer lebenswerteren Stadt

Man kann Urbanität erleben, ohne sie mit den Nachteilen des Autoverkehrs erkaufen zu müssen. Durch das familiengerechte Wohnkonzept fallen die Hauptgründe für die Stadtfucht weg.

... mit weniger Verkehr

Autofreies Wohnen setzt eine verdichtete Infrastruktur voraus. Das führt zu kürzeren Wegen und damit wiederum zu weniger Verkehr.

... und mehr Kostengerechtigkeit:

Die Quersubventionierung der autobesitzenden durch die autofreien Haushalte entfällt in einem autofreien Wohngebiet. Ein autofreies Wohngebiet bietet mehr Kostengerechtigkeit.

- > aus: Leitziele des Arbeitskreises AUTOFREIES WOHNEN in Frankfurt am Main.
Hrsg: Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Frankfurt/Main-Taunus.
URL: www.vcd.org/frankfurt-main-taunus/akafw.html

Autofrei wohnen

In großen Teilen (der Freiburger Ökosiedlung Vauban) wird autofrei gewohnt. Mit der Bereitschaft zum Wohnen ohne Auto hob die Stadt die Stellplatzverpflichtung auf, und so konnten pro Wohnung bis zu 25.000 DM (12.782,30 €) für den sonst notwendigen Parkplatz eingespart werden. Ein Auto ist in Vauban auch nicht vonnöten. Die Funktionsmischung garantiert kurze Wege, und die Innenstadt Freiburgs ist über öffentliche Verkehrsmittel oder mit dem Fahrrad in nur 15 Minuten zu erreichen.

- > Gnauk, Anne. Die Stadt der Zukunft: Zwischen Ökologie und technischer Vision, in: Scinexx, URL: <http://www.g-o.de/dossier-131-1.html>

Auch in Frankfurt hat sich ein Arbeitskreis gebildet, der die Realisierung eines autofreien Wohngebiets in Frankfurt zum Ziel hat.

- > aus: Leitziele des Arbeitskreises AUTOFREIES WOHNEN in Frankfurt am Main.
Hrsg: Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Frankfurt/Main-Taunus.
URL: www.vcd.org/frankfurt-main-taunus/akafw.html

10. Umwelt

Stadt und Ökologie

Im Grunde gehören intensiv genutzte Stadtlandschaften zu den am stärksten überprägten Ökosystemen. Städtebau ist immer verbunden mit Eingriffen in natürliche Prozesse. Die Stadt bezieht ihre Rohstoffe aus dem Umland und gibt Abfall und Abgase zurück. Sie lebt auf Kosten ihrer Umgebung. Darf das Wort ökologisch in diesem Zusammenhang also überhaupt verwendet werden? Eine nachhaltige Entwicklung im ökologischen Sinne können Städte wohl kaum erreichen. Letztlich geht es den Befürwortern der nachhaltigen Stadtentwicklung daher vor allem darum, Ressourcen zu sichern, also nachhaltig zu leben. Ziel auf dem Weg zur ökologischen Stadt ist daher, die Fähigkeit der Städte zur Selbstregeneration soweit möglich herzustellen.

> Gnauk, Anne. Die Stadt der Zukunft: Zwischen Ökologie und technischer Vision, in: Scinexx, URL: <http://www.g-o.de/dossier-131-1.html>

Versiegelte Flächen

Allein 44 Prozent der gesamten Siedlungsfläche der Bundesrepublik werden von Verkehrsflächen beansprucht. Zukünftige Verkehrskonzepte könnten zu einem Rückgang des Individualverkehrs und damit zu einer zunehmenden Entsiegelung von Verkehrsflächen führen (in Frankfurt stehen einem Auto statistisch 61qm Straßenfläche zu).

> Flächenverbrauch, in: BUND-Berlin. URL: www.bund-berlin.de/index.php?id=197&type=10

In Frankfurt nahm die Siedlungs- und Verkehrsfläche zwischen 1985 und 2004 um immerhin 19% zu. Damit beträgt der Anteil der versiegelten Fläche inzwischen 56%.

> Flächenverbrauch, in: Statistik-Info. Hrsg. Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main, Frankfurt 2005. URL: http://www.planungsverband.de/media/custom/1169_787_1.PDF

Dach-, Fassaden- und Hofbegrünung

In den vergangenen Monaten veröffentlichte Auswertungen über die Auswirkungen von Luftschadstoffen in Österreich zeigen, dass die durch Schwebstaub verursachten Gesundheitseffekte gravierend sind. Entsprechende Maßnahmen zur Verringerung der Feinstaubbelastung auf lokaler und regionaler Ebene sind dringend notwendig. Mehr Grün an den Straßen, Häuserfassaden und auch auf den Dächern könnte die Belastung um bis zu 20% verringern. Denn Staub setzt sich auf Gräsern, Büschen und Grün ab und wird dann vom Regen in den Boden gewaschen.

> Grüne Dächer und Fassaden binden Feinstaub, in: Presseinformation. Hrsg. Verband für Bauwerksbegrünung. Wien, 24. Mai 2006. URL: http://www.gruendach.at/presse/p_texte/PT_Feinstaubbindung_durch_gruene_Daecher.doc

11. Miteinander leben

Die Stadt als Spiegel gesellschaftlicher Strukturen

Wenn Stadtstrukturen gesellschaftliche Strukturen widerspiegeln und wenn wir in der Gesellschaft Trends zur Individualisierung, zur Pluralisierung sozialer Milieus, aber auch zur sozio-ökonomischen Polarisierung beobachten, wenn wir uns zur fragmentierten Gesellschaft, aber auch zur Erlebnisgesellschaft entwickeln, dann werden sich diese Prozesse auch in den Stadt- und Regionalstrukturen niederschlagen. Verschärfte sozialräumliche Segregation ist der räumliche Niederschlag von sozio-ökonomischer Polarisierung; aber auch die gesellschaftliche Pluralisierung wird sich darin ausdrücken, dass das Stadtbild bunter wird, dass sich neben den bekannten Siedlungen von Arbeiter-, Mittel- und Oberschichten auch Quartiere mit Yuppiecharakter, mit Bohème-Charakter, mit grün-alternativem Charakter, mit ethnisch geprägten Milieus herausbilden werden.

> Eichener, Volker. Die Stadt der Zukunft. Hrsg: InWIS Institut. URL: www.inwis.de/htm/aktuelles/aktu_u_zukunft.html

Platz für alle

Schon in den letzten Jahren hat sich am Beispiel der Green Card gezeigt, dass Deutschland aus diversen Gründen gar nicht das bevorzugte Einwanderungsland – etwa für die begehrten asiatischen Computerspezialisten – ist. In Zukunft wird die Frage nicht sein, wie wir die Menschen von unseren Grenzen fern halten, sondern wie wir durch eine geschickte Einwanderungspolitik an gute Nachwuchskräfte kommen.

Wenn die geburtenschwachen Jahrgänge in die Arbeitswelt drängen, wird sich die Situation auf dem Arbeitsmarkt entspannen. Dann wird sich auch die Frage stellen, warum wir lauter körperlich arbeitsfähige Menschen in einen immer längeren Ruhestand schicken.

> Drösser, Christoph. Platz für alle, in: ZEIT-Wissen 02/2006. URL: <http://www.zeit.de/zeit-wissen/2006/02/2050?page=4>

Integration und Bürgerengagement

Das 21. Jahrhundert muss ein Jahrhundert der Integration werden, weil sonst die Abkapselung der Zugewanderten getrennte Welten schafft, die nicht nur für den Erhalt von materiellem Wohlstand, sondern auch für die Entstehung von sozialem Notstand sorgen und Kriminalität importieren.

> Opaschowski, Horst W. Besser leben, schöner wohnen? Leben in der Stadt der Zukunft. Primus Verlag, Darmstadt 2005

Die überwachte Stadt: Auf dem Weg in eine gläserne Zukunft

Die Diskussion um die Sicherheit in den Städten steht seit Jahren im Blickfeld der Öffentlichkeit. In gefährlichen Räumen bildet sich kaum öffentliches Leben, doch gerade dieses spielt für die Konkurrenzfähigkeit der Innenstädte eine sehr wichtige Rolle. In der Vergangenheit versuchte man, mit Sicherheitsdiensten und Polizei dem Problem zu begegnen. Nun werden zunehmend neue Technologien zur Lösung eingesetzt. Was in Großbritannien längst Alltag ist, könnte auch in Deutschland bald Realität sein – die schon 1948 von George Orwell prognostizierte total überwachte Gesellschaft.

Alle Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern sind in Großbritannien mit einem Videoüberwachungssystem ausgestattet. Die Sicherheitsmänner vor den Monitoren können so das Geschehen auf fast jedem Platz und jeder Straße der Innenstädte beobachten. Nach Schätzungen überwachen 200.000 bis 400.000 Kameras den öffentlichen Raum Großbritanniens. Hinzu kommen unzählige Kameras in privaten Wirtschafts- und Dienstleistungseinrichtungen sowie Wohnungen. Teilweise war nach Einführung der Überwachungssysteme ein beachtlicher Rückgang der Kriminalität zu verzeichnen. Es gibt aber auch Städte in denen keine Erfolge erkennbar sind bzw. die Verbrechensrate sogar zunahm.

In Deutschland gibt (es ...) Pläne zur Mitnutzung von Verkehrsüberwachungsanlagen und zu einer weiträumigen Vernetzung vorhandener Kameras. Doch Datenschützer warnen vor Eingriffen in das Personenrecht.

Aber nicht nur über die Videoüberwachung entstehen personengebundene Daten. In unserer technisierten Welt hinterlassen wir überall Spuren. Multifunktionelle Chipkarten erfassen in Form von Kundenkarten das Kaufverhalten oder legen über elektronische Uniausweise das Studium von Studenten offen. Hier steht man mit den Möglichkeiten allerdings noch am Anfang. Zukünftig werden mehr Daten elektronisch erfasst und dann leicht für eine Auswertung zur Verfügung stehen. Und auch im Internet sind trotz sicherer Technologien Daten abrufbar.

Sind wir auf dem Weg in eine gläserne Zukunft?

> Gnauk, Anne. Die Stadt der Zukunft: Zwischen Ökologie und technischer Vision, in: Scinexx, URL: <http://www.g-o.de/dossier-131-1.html>

12. Religion

Religiosität und Kirche in der Stadt der Zukunft

Modernes Leben ist urban geprägt. Mobilität, Kommunikation und Konsum sind Kennzeichen einer städtischen Lebensweise, die nicht nur in Citys, sondern auch in Agglomerationen und den wenigen verbliebenen ländlichen Gegenden vorherrscht. In dieser urbanen Kultur haben die traditionellen Großkirchen eine Randposition. Einzelne erfolgreiche Versuche der kirchlichen Adaptierung an die Welt der Stadt sind Ausnahmen geblieben. In ihrer Struktur sind die Kirchen ländlich orientiert. Sie lernen erst allmählich eine systematische öffentliche Präsenz aufzubauen, die den urbanen Kommunikationsweisen entspricht.

> Meier, Urs. Kathedralen und Topfkollekten - Religiöse Präsenz in der urbanen Welt. Hrsg. Medienheft 2002. URL: www.medienheft.ch/dossier/bibliothek/d17_MeierUrs.html

Projekt City-Kirchen

Kirche in der Stadt – das bedeutet eine besondere Herausforderung. Erscheint die Stadt auf den ersten Blick vielleicht als Stadt ohne Gott (H. Cox), so kann man bei genauerem Hinsehen in vielen Städten seit einiger Zeit eine unerwartete Nachfrage nach Religion registrieren. Dabei sind die Menschen selektiv religiös: Sie wählen Orte und Zeiten, aber auch die Inhalte von Religion aus. (...) Die Citykirchenarbeit hat sich deshalb in den letzten zwei Jahrzehnten zu einer eigenständigen und profilierten Arbeitsform in der Kirche entwickelt: Da sind die Angebote der großen Innenstadtkirchen. (...) Alle verbindet die Absicht, ein einladendes und profiliertes Angebot für die Menschen in der Stadt zu machen, die sich eher als Flaneure, Passanten und Pendler in Sachen Religion erleben. Die religiös interessiert sind, aber nicht gleich sesshaft werden wollen.

> Kirchen in der Stadt, in: Evangelische Kirche in Deutschland. URL: http://www.ekd.de/glauben/kirche_in_der_stadt.html

13. Weiteres Material für einzelne Unterrichtsfächer

Deutsch

Großstadtgedicht

*Ich habe dich verloren
 im Gewimmel
 der Stadt.
 Ich habe dich vermisst
 gesucht
 und nie gefunden,
 nie mehr.
 Die Häuserschluchten,
 die Passagen,
 voll mit Menschen.
 Tausend Gesichter,
 Tausend Geschichten,
 doch deine ist nicht dabei.
 Warum?
 Hat dich die Großstadt gefressen,
 der Fluss verschluckt,
 die Masse erdrückt,
 hat dich die Menschheit schon vergessen?*

*Tausend Gefahren
 warten auf dich,
 warten darauf,
 entdeckt zu werden
 von dir.
 Durchlaufe sie,
 überstehe sie,
 und denke darüber nach.*

Svenja Geske

> Großstadtgedichte von Schülerinnen der Klasse 10, in: Heinrich-Mann-Schule, Dietzenbach 2007. URL: <http://www.heinrich-mann-schule.de/sites/stadtgedichte.html>

Mathematik

Planspiel Stadt

Der deutsche Städtetag bietet anlässlich des „Jahres der Mathematik“ ein sog. „Planspiel Stadt“ an: Gemeinsam mit Kindern und Jugendlichen soll der Einsatz der Mathematik im städtischen Leben erkundet werden. Das Planspiel ermöglicht einen Blick hinter die Kulissen einer Stadtverwaltung, indem reale Aufgaben der Stadtplanung gelöst werden: Wie berechnet man Fahrplanänderungen? Wie entsteht ein maßstabsgerechter Stadtplan?

> Planspiel Stadt, in: Städte im Wissenschaftsjahr 2008. Jahr der Mathematik. Hrsg. Deutscher Städtetag. URL: http://www.staedte-im-wissenschaftsjahr.de/2008/wj08_index.html

Physik

Cybercity

Schüler bauen ihre „Stadt der Zukunft“ als Modell nach und ermöglichen die Erkundung dieser Stadt durch einen einfachen ferngesteuerten Roboter, in den eine Videokamera eingebaut ist. Die Schüler bauen den Roboter selbst, die Bauteile stellen wir als „Roboter-Kit“ zur Verfügung.

Beim Bau der Cybercity müssen die Schüler den Roboter schon mit einplanen. Sie müssen Straßen bauen, die groß genug für den Roboter sind, und sie müssen ihre Stadt so nachbauen, dass die Bilder, die der Roboter überträgt, möglichst realistisch sind, z. B. durch „robotergerechte“ optische Täuschungen. Ansonsten gibt es wenig Vorgaben. Die Schüler stellen ihre Stadt so dar, wie sie sie erleben, wählen aus, was ihnen besonders wichtig erscheint. Darüber hinaus fügen sie Elemente ein, die es in der Stadt (noch) nicht gibt, die sie sich aber für die Zukunft wünschen oder vorstellen. Die Materialien für die Cybercity können die Schüler bzw. die Schulen frei bestimmen. Hier ist von einfachen Pappmodellen bis hin zu ausgefeilten Metall-, Plastik- und Holzkonstruktionen oder sogar Knetgummi alles möglich.

> Konzept Schüler Cybercities: Cybercity – Vergangenheit, Gegenwart, Zukunft, in: CyberCity Ruhr. URL: <http://www.cybercityruhr.com/projektkonzepte.htm>

Geographie

Ökologische Stadt der Zukunft

(Es) gibt (...) Modellprojekte, die die Ökologie in Städten fördern. So hat das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung Nordrhein-Westfalen die Städte Herne, Hamm und Aachen 1992 zu Ökologischen Städten der Zukunft ernannt. Mit diesem Titel geht die Verpflichtung einher, die Stadtentwicklung mit der langfristigen Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen in Einklang zu bringen. Eine Vielzahl von Projekten wurde initiiert und teilweise schon umgesetzt. Während die Stadt Aachen dabei den Schwerpunkt auf die Bereiche regenerative Energien, Umweltpädagogik und autofreie Stadt legt, werden in Herne viele Maßnahmen zur Schonung der dort knappen Flächen realisiert. In Hamm stehen dagegen die Wiedernutzung ehemaliger bergbaulicher Flächen und ökologisches Bauen im Vordergrund.

> Gnauk, Anne. Die Stadt der Zukunft: Zwischen Ökologie und technischer Vision, in: Scinexx, URL: <http://www.g-o.de/dossier-131-1.html>

Biologie

Schaffung von Biotopen

Am 5. Mai 2007 war es endlich so weit. Nach wochenlanger Trockenheit war Regen angekündigt. Man konnte es also wagen, Saatgut auszubringen. Insgesamt 8 Kilogramm Blumenwiesen-Saatgut galt es, auf 2.000 Quadratmetern gleichmäßig auszubringen. (...) Bereits im April hatte das Grünflächenamt die erforderlichen Erdarbeiten durchgeführt, so dass die Fläche in der Stresemannallee (Sachsenhausen) für die Einsaat vorbereitet war. Das Saatgut wurde aus einer Spende der Stiftung Hessischer Naturschutz finanziert. So trocken das Frühjahr 2007 war, so feucht war der darauf folgende Sommer. Somit waren

die Keimbedingungen für die neue Blumenwiese optimal. Bereits ab August kamen Klatschmohn, Kornblume, Leimkraut, Wilde Möhre, Moschusmalve, Färberkamille, Wiesenflockenblume u. a. zur Blüte. Die meisten der insgesamt 48 Kräuter- und 8 Gräser-Arten werden jedoch erst 2008 erblühen.

> Biologische Vielfalt erleben. Eine neue Blumenwiese entsteht in Sachsenhausen, in: BUND Frankfurt/Main: Blumenwiesen. URL: <http://www.bund-frankfurt.de/blumenwiesen.html#c157>

Wer mehr wissen will

>> In welche Richtung wird sich die Stadt der Zukunft entwickeln? Eine Aussicht vom Institut für Wohnungswesen, Immobilienwirtschaft, Stadt- und Regionalentwicklung GmbH an der Ruhr-Universität Bochum

> www.inwis.de/htm/aktuelles/aktu_u_zukunft.html

>> Die Initiative „Jugend denkt Zukunft“ ist eine Initiative der Wirtschaft, die deutschlandweit junge Menschen in den Innovationsdialog einbinden und so ein innovatives Klima schaffen möchte. Die Jugendlichen schlüpfen dabei in die Rolle des Beraters und entwickeln für ein Unternehmen in einem fünftägigen Innovationsspiel Produkte und Dienstleistungen für die Zukunft.

> www.jugend-denkt-zukunft.de/

>> „Werkstatt-Stadt“ heißt das Portal des Bundesamts für Bauwesen und Raumordnung, in dem bisher rund 150 Projekte verzeichnet sind, die städtebaulich besonders innovativ sind.

> www.werkstatt-stadt.de/ipros/index.php

>> Der deutsche Städtetag unter der Leitung der Frankfurter Oberbürgermeisterin Petra Roth hat ein Leitbild für die „Stadt der Zukunft“ entworfen.

> www.staedtetag.de/imperia/md/content/schwerpunkte/hv2003/23.pdf

>> Reihe: Stadt der Zukunft. Artikelserie des Kölner Stadt-Anzeigers. Von Helmut Frangenberg aus dem Jahr 2006

> www.ksta.de/stadtderzukunft

>> Stadtumbau – Chancen nutzen für die Stadt von morgen, Hrsg. Stiftung Lebendige Stadt

> www.lebendige-stadt.de/de/schriftenreihe/nps/band5.pdf

>> Goethe-Institut: Dossier zum Thema Architektur, Stadtplanung, Stadtentwicklung, Stadtforschung

> www.goethe.de/kue/arc/dos/dos/sls/de1340627.htm

>> Misereor bietet Unterrichtsmaterial im Hinblick auf nachhaltige Stadtentwicklung

> www.misereor.de/service/kinderjugendschule/sekundarstufen.html

>> Andrea Dittrich, Heinz Klewe: Autofreies Wohnen, Anforderungen, Projekte, Erfahrungen

> in: Verkehrszeichen, 3/1997

>> Stadt mit Zukunft, energiebewußt und urban

> 6. Forum der Landeszentrale für politische Bildung BaWü
21. bis 23. März 1996, Bad Urach

- >> Homepage der Stadt Frankfurt zu Umwelt und Schule mit ausführlichem Unterrichtsmaterial. Bereiche: Freiflächen, Energie, Natur&Landschaft, Mobilität, Lärm und Abfall:
 - > www.umweltlernen-frankfurt.de/index.htm

- >> Eine Auswahl von Stadtgedichten
 - > www.school-scout.de/themen/deutsch/deutsch_literarische-gattungen/gedichte/grossstadtlyrik

Weitere Quellen und Informationen

- >> www.frankfurt.de
- >> www.frankfurt-main.ihk.de/
- >> www.fraport.de
- >> www.eurohypo.com
- >> www.perfectcity.net
- >> www.statistik-hessen.de
- >> <http://schulamt.bildung.hessen.de/frankfurt>
- >> www.uni-frankfurt.de
- >> www.kultur-frankfurt.de
- >> www.frankfurt-interaktiv.de
- >> www.dam-online.de
- >> http://de.wikipedia.org/wiki/Frankfurt_am_Main
- >> www.lebendige-stadt.de
- >> [www.muenchen.de/Rathaus/plan/aktuell/innenstadt /152092/index.html](http://www.muenchen.de/Rathaus/plan/aktuell/innenstadt/152092/index.html) Deutschland
- >> www.vauban.de
- >> www.ceunet.de
- >> www.netzwerk-citykirchenprojekte.de
- >> www.citykirchen.de

Impressum:

EUROHYPO AG, Unternehmenskommunikation,
Siegfried Guterman, Dr. Jörg Wilmes, Imke Schiller,
Helfmann-Park 5, 65760 Eschborn

Idee, Konzept und Zusammenstellung der Texte:
Ortwein Unternehmenskommunikation, Wiesbaden
Cicero Ges. für Werbung und Kommunikation mbH, Wiesbaden

Kontakt: info@perfectcity.net

Druck: Druckerei Chmielorz GmbH, Wiesbaden-Nordenstadt

Mai 2008