

Gabriela Beck
Wie wir wohnen wollen

Schriftenreihe Band 11214

Gabriela Beck

Wie wir wohnen wollen

Was unsere Städte brauchen,
um wieder lebenswert zu werden

Ein Bauplan für den Wandel

Gabriela Beck ist Dipl.-Ing. für Architektur mit Schwerpunkt Stadtplanung und schreibt seit vielen Jahren als Fachjournalistin zu nachhaltigem Städtebau und Zukunftstrends im Wohnwesen, u.a. für die *Süddeutsche Zeitung*.



Diese Veröffentlichung stellt keine Meinungsäußerung der Bundeszentrale für politische Bildung dar. Für die inhaltlichen Aussagen trägt die Autorin die Verantwortung. Beachten Sie bitte auch unser weiteres Print- sowie unser Online- und Veranstaltungsangebot. Dort finden sich weiterführende, ergänzende wie kontroverse Standpunkte zum Thema dieser Publikation.

Bonn 2025

Sonderausgabe für die Bundeszentrale für politische Bildung
Bundeskanzlerplatz 2, 53113 Bonn

Copyright © 2024 Kösel-Verlag, München,
in der Penguin Random House Verlagsgruppe GmbH, München

Umschlaggestaltung: Michael Rechl, Kassel

Umschlagfoto: picture alliance/dpa | Andreas Arnold.

30. September 2024: Ein von Studierenden entworfenes Modellhaus, »The Frankfurt Prototype«, steht im Innenhof des Senckenberg Forschungsinstituts und Naturmuseums Frankfurt. Das Forschungsprojekt geht der Frage nach, wie eine neue urbane Bautypologie aussehen kann, die bezahlbar und nachhaltig ist und den sozialen Zusammenhalt fördert.

Redaktion: Kathrin Sabeth Ohl, Hamburg

Satz: Satzwerk Huber, Germering

Druck und Bindung: GGP Media GmbH, Pöbneck

ISBN 978-3-7425-1214-7

www.bpb.de

INHALT

EINLEITUNG	
SO NEHMEN WIR UNSERE STÄDTE WAHR	7
ES IST ENG GEWORDEN IN DEUTSCHLANDS STÄDTEN ...	9
WO WIR ANPACKEN MÜSSEN FÜR EINE	
LEBENSWERTE STADT	21
GESELLSCHAFT	
WIE WOLLEN WIR GEMEINSCHAFTLICH LEBEN?	23
WOHNUNGSKRISE	
WIE HALTEN WIR UNSERE INNENSTÄDTE LEBENDIG?	47
MOBILITÄT	
WIE VIELE AUTOS WOLLEN WIR IN DER STADT?	69
GESUNDHEIT	
WIE REDUZIEREN WIR STRESS IM STADTALLTAG?	91
ARTENVIELFALT	
WIE VIEL NATUR WOLLEN WIR IN DER STADT?	111
KLIMAWANDEL	
WIE WAPPNEN WIR UNS GEGEN HITZE	
UND STARKREGEN?	131

RESSOURCEN WIE KÖNNEN WIR NACHHALTIG BAUEN UND WOHNEN?	153
DIGITALISIERUNG WIE DURCHSCHAUBAR WOLLEN WIR SEIN?	175
FAZIT SO BEKOMMEN WIR UNSERE STÄDTE ZURÜCK	195
WIE WOLLEN WIR IN ZUKUNFT WOHNEN?	197
BUCHEMPFEHLUNGEN DER AUTORIN	209
ANMERKUNGEN	211

EINLEITUNG



**SO
NEHMEN
WIR
UNSERE
STÄDTE
WAHR**

ES IST ENG GEWORDEN IN DEUTSCHLANDS STÄDTEN ...

... und es wird noch enger. Das ist nicht nur so ein Gefühl, das wir haben, wenn wir mit offenen Augen durch unser Viertel gehen. Oder wenn wir uns mit anderen in volle Busse und U-Bahnen zwängen. Wenn wir unser Kind an der Wunschschule anmelden wollen und bangen müssen, weil es zu viele Interessent*innen gibt. Wenn wir eine bezahlbare Studentenbude suchen. Oder ein Pflegeheim für unsere Eltern.

Es ist nicht nur so ein Gefühl, denn in Deutschland leben knapp 78 Prozent der Menschen in Städten, Tendenz steigend.¹ Viele tun dies freiwillig und mit Begeisterung. Sie fühlen sich angezogen von dem kulturellen Angebot, den vielen Freizeitmöglichkeiten, dem Austausch mit anderen Menschen. Andere machen die Entscheidung für ihren urbanen Wohnort ganz pragmatisch oder auch gezwungenermaßen davon abhängig, wo es Jobs gibt, die passende Uni oder eine bessere Gesundheitsversorgung, weil man ja älter wird.

So vielfältig die Gründe sind, in die Stadt zu ziehen oder in der Stadt zu bleiben, so vielfältig die Ansprüche sind, so vielfältig sind eben auch die Menschen dort. Es gibt ihn nicht, *den* Stadtbewohnenden. Ob Studierende, Pendler*innen, Familien mit Kleinkindern, Alleinerziehende, Singles, Obdachlose – ob Menschen mit Behinderung, Alte oder Junge, mit oder ohne Migrationshin-

tergrund – sie alle nutzen dieselben Straßen, Plätze und Parks, dieselben Busse, Schulen und Schwimmbäder, dieselben Ämter, Geschäfte und Bahnhöfe. Die Stadt ist gebaute Demokratie: Schließlich müssen alle, müssen wir, die Fähigkeit entwickeln, uns diese Orte zu teilen mit Menschen, die teilweise ganz anders ticken als wir selbst. Die Stadt ist also »eine Weise, Raum gesellschaftlich zu organisieren«, schreibt der Historiker Jürgen Osterhammel.² Zugleich sind Städte Zentren politischer, religiöser und ökonomischer Macht, Schmelztiegel der Kulturen und das Versprechen auf ein besseres Leben.

Jede Stadt ist anders. In manchen fühlen wir uns sofort wohl, können uns gut orientieren, finden auf Anhieb reizvolle Läden und gute Restaurants. Wir haben das Gefühl, als sei die Stadt auf einer Wellenlänge mit uns. Sogar die Passant*innen scheinen uns freundlich anzulächeln. Andere Metropolen fühlen sich kalt und abweisend an, nichts ist dort, wo wir es vermuten, die Straßen zu eng oder zu weit. Der Aufenthalt strengt uns an, so als ob sich der Ort gegen unsere Anwesenheit sperren würde. Dass uns eine Stadt querliegt, mag manchmal nur am regnerischen Wetter liegen oder daran, dass wir nicht gut geschlafen und deshalb miese Laune haben. Vielleicht verbinden wir mit ihr auch schlechte Erinnerungen. Manchmal passt sie aber tatsächlich nicht zu uns. Denn jede Stadt besitzt ihre spezielle »Eigenlogik« – lokale Eigenheiten aufgrund der jeweiligen Stadtkultur, die sich unter anderem aus der baulichen Struktur, der Geschichte und dem nach außen transportierten Image zusammensetzt.³ Man könnte auch sagen: Jede Stadt hat ihre eigene Persönlichkeit.

Wobei zwei Menschen ein und dieselbe Stadt völlig unterschiedlich erfahren werden. Besuchen sie am selben Tag zum Beispiel München, wird der eine vielleicht durch den Englischen Garten joggen, den Surfern auf der Eisbachwelle zuschauen, mit

einem Radler und einer Bratwurst vom Kiosk an der Isar die Beine ins Wasser baumeln lassen und abends in einem der Clubs im Werksviertel abhängen. Der andere macht einen Spaziergang durch den Schlosspark Nymphenburg, besichtigt eine Ausstellung in der Alten Pinakothek, durchstöbert die Antiquariate im Univiertel und beschließt den Abend in einer schicken Weinbar im Lehel. Und selbst wenn beide die Wiesn besuchen sollten, wird sich der eine hinterher vielleicht an die beeindruckende Aussicht vom Riesenrad auf die schneebedeckten Alpen in der Ferne und den süßlichen Geruch gebrannter Mandeln erinnern und der andere an die Blasmusik und seine erste Maß im Bierzelt und danach an nicht mehr viel. Beide Personen werden mit ihren individuellen Erfahrungen unterschiedliche Empfindungen verknüpfen. Befragte man sie nach ihren Eindrücken, könnte man meinen, sie hätten unterschiedliche Metropolen besucht.

Städte mit all ihren Facetten und ihrer individuellen Gestalt wirken sich aber auch auf ihre Bewohner*innen aus. So laufen Passant*innen beispielsweise schneller durch die Straßen, je größer die Stadt ist, in der sie leben, fand das Forscherpaar Marc und Helen Bornstein in seiner viel zitierten Studie aus dem Jahr 1976 heraus.⁴ In einer neueren Studie maßen Forschende der Technischen Universität Chemnitz die Gehgeschwindigkeit von 6000 Passant*innen in 20 deutschen Städten. Sie stellten fest, dass es regionale Unterschiede gibt, die Menschen von Norden nach Süden tendenziell langsamer unterwegs sind. Nach den Messergebnissen gehören die Bürger*innen von Hannover und Dresden zu den schnellen, gemütlicher geht es in Trier und Saarbrücken zu.⁵ »Man könnte auch sagen, das Gehen spiegelt das allgemeine Tempo wider, in dem ein Mensch lebt und in dem er kulturell verankert ist«, sagt Studienleiter Olaf Morgenroth.

Ob Einwohner*innen »ihrer« Stadt einheitliche Charakteristika zuordnen, haben Soziolog*innen der Technischen Univer-

sität Darmstadt untersucht, indem sie öffentliche Diskussionen zum Thema »typisch Darmstadt« analysierten.⁶ Demnach erfahren die Bewohner*innen ihre Stadt als ruhig und zuverlässig, sie schätzen Routinen, bevorzugen Vertrautes gegenüber Experimenten mit ungewissem Ausgang und handeln Kompromisse aus. Das bedeutet nicht, dass alle Darmstädter*innen Phlegmatiker sind. Alteingesessene empfinden die lokalen Sitten und die spezifische Geschwindigkeit ihrer Stadt aber als normal. Neuzugezogene, die sich in Darmstadt wohlfühlen möchten, müssen sich mit dieser Kultur auseinandersetzen und auf ein eher gemächliches Tempo einstellen. Das wird ihnen leichterfallen, je mehr die Eigenlogik der Stadt ihrer eigenen Persönlichkeit entgegenkommt.

Wie sich die Bewohner*innen ein Bild von ihren Städten machen, haben die Psychologen Stanley Milgram und Denise Jodet untersucht.⁷ Sie ließen 218 Personen aus den 20 Pariser Arrondissements ihre Stadt auf ein leeres Papier zeichnen. Fast alle skizzierten zuerst die äußeren Grenzen entlang des *Boulevard Périphérique*, der Stadtautobahn, die sich ringförmig um die Metro-pole legt. Als Zweites zeichneten sie die Seine ein, es folgten *Notre-Dame* und die Seine-Insel *Île de la Cité* – alle im Herzen von Paris gelegen. Daran erkannten die Forschenden, wie wichtig den meisten Menschen ein historischer Stadtkern ist und dass sich die Probanden mit Sehenswürdigkeiten ihrer Stadt offenbar stärker verbunden fühlen als mit ihrer direkten Wohnumgebung.

Der Psychiater und Stressforscher Mazda Adli nennt es ein »urbanes Spinnennetz«, das diese geografischen Elemente in unseren Köpfen bilden.⁸ Je dichter es demnach gewebt ist, je klarer also das Bild einer Stadt und ihrer Bestandteile, desto beherrschbarer erscheint sie und desto wohler fühlen wir uns. Deshalb seien Städte wie Paris oder Köln, die eine historische Struktur mit einem Stadtkern aufweisen, den meisten Menschen angenehmer als in rechten Winkeln angelegte Städte, wie es zum Beispiel in den

USA oft der Fall ist, obwohl diese uns die Orientierung eigentlich erleichtern. Eine unregelmäßige Stadtstruktur stimuliere uns, schreibt Adli, sie biete einen als wohltuend empfundenen Wechsel zwischen Anregung und Beruhigung.

Das belegt auch eine Studie des *National Trust for Historic Preservation*, eine gemeinnützige Organisation für den Erhalt historischer Gebäude in den USA. Sie hat einen *Character Score* entwickelt und damit Straßenblöcke in Seattle, San Francisco und Washington D.C. bewertet. Demnach ist in gewachsenen Vierteln mit einer kleinteiligen Bebauung und einer bunten Mischung aus alter und moderner Architektur mehr los als in Straßenzügen, in denen sich ein Neubau an den anderen reiht.⁹ Die Forschenden machten dies fest an Parametern wie Ladenöffnungszeiten, Smartphone-Aktivität, Wohndichte, die Anzahl der Outdoor-Sitzplätze von Cafés und der Menge der aus der Umgebung auf Flickr hochgeladenen Fotos.

Das Abbild einer Stadt erschaffen wir uns aber nicht nur über die visuelle Wahrnehmung. Fast wichtiger noch sind Gerüche. Denn der Geruchssinn ist nicht nur der älteste unserer fünf Sinne, er hat auch als einziger einen direkten Zugang zum Zentrum unserer Erinnerungen und Emotionen im Gehirn: zum Hippocampus und zum limbischen System. Dabei wissen wir noch nicht einmal, wie viele verschiedene Gerüche wir überhaupt wahrnehmen können. Klar ist nur, dass unser Riechsinn von Person zu Person unterschiedlich ausgeprägt ist. Wovon der eine Kopfweh bekommt, nimmt die andere unter Umständen genetisch bedingt gar nicht wahr. Bei der weiteren Verarbeitung im sogenannten olfaktorischen Kortex unseres Gehirns spielen unsere Erfahrungen eine Rolle. Je nachdem welche früheren Erlebnisse zum Beispiel mit Rosenduft oder Kohlgeruch in Verbindung gebracht werden, assoziiert man damit Positives oder Negatives.¹⁰

Auf die Stadt bezogen kann das zum Beispiel bedeuten, dass uns der spezielle Geruch in den Tunneln der U-Bahn Unbehagen bereitet, obwohl es dafür vielleicht in dem jeweiligen Moment gar keinen Anlass gibt. Im Stadtpark oder am Ufer eines Flusses riecht es anders als neben einer Hauptverkehrsader, die Fußgängerzone in der Innenstadt unterscheidet sich geruchlich von einem Villenvorort mit Gärten und Blumenbeeten, dasselbe Stadtviertel verströmt nach einem Sommerregen einen anderen Duft als an einem kalten Wintertag. Und manchen Orten haften unverwechselbare Aromen an. Vielleicht kennen Sie das: Bei hoher emotionaler Bindung an einen solchen Ort, ploppen Geruchserinnerungen auch nach Jahren der Abwesenheit sofort wieder auf.

Natürlich verändern sich Geruchskulissen von Städten und Stadtvierteln mit der Zeit. So duftete es in der Hamburger Speicherstadt vor deren Umbau zur *HafenCity* noch sanft nach Kaffee, Tee, Pfeffer und Kardamom – ein Andenken an die frühere Funktion der historischen Backsteingebäude als Lagerhäuser für Kolonialwaren aus aller Welt, die im Hamburger Hafen angelandet wurden. Und wo in Augsburg bis vor gar nicht so langer Zeit ein süßlich-herber Malzgeruch an die Bierbrautradition der Stadt erinnerte, zieht heute im Sommer eher Grillgeruch durch die Straßen. Und wie riecht es in Ihrer Stadt, in Ihrem Stadtviertel?

Jede Stadt ist eine Gerücheküche – und lässt sich auch mit der Nase erkunden. Einige Cities wie Köln, Dresden, Frankfurt am Main oder München bieten sogar Schnupper- und Duftspaziergänge an. Dresden verbindet das Geruchserlebnis sogar mit einer Reise in die Vergangenheit. Während der Stadtführung *Dresden der Nase nach* erfahren die Teilnehmenden unter anderem, wie es auf der Hochzeit von Kurfürst Friedrich August II. und Maria Josepha gerochen haben mag.

Wie es in europäischen Städten des 18. Jahrhunderts geradezu gestunken haben muss, können wir uns heute nur schwer vorstel-

len. Es gab kaum Kanalisation, die Menschen kippten die Inhalte ihrer Nachttöpfe in die offenen Abflussrinnen entlang der Straßen, wo sie bis zum nächsten Regenguss vor sich hin moderten. In den Hinterhöfen hielten sie Kühe, Schweine und Hühner als praktische Abfallverwerter. Mitten in den Städten betrieben sie Schlachtereien und Gerbereien, ein Heer von Pferden zog die Kutschen und Karren und bereicherte mit Pferdeäpfeln die Gerüchekakophonie. Im Winter räucherten die vielen Holz- und Kohleöfen die Luft. Und wo Menschen aufeinandertrafen, vermischten sich die Aromen von nasser Kleidung, ungewaschenen Haaren und sonstigen Körperausdünstungen.

Der Historiker William Tullet arbeitet am Forschungsprojekt *Odeuropa* mit, das eine Online-Enzyklopädie europäischer Gerüche zwischen dem 16. und dem frühen 20. Jahrhundert erstellt.¹¹ Der Experte weist darauf hin, dass die Menschen damals die vielfältigen Gerüche zu jener Zeit nicht unbedingt negativ wahrgenommen hätten, da sie für sie normal gewesen seien. Dasselbe gelte für die heutige Zeit. Würde jemand aus dem 18. Jahrhundert in die Gegenwart reisen, »wären die Gerüche einer modernen Großstadt sicher sehr überwältigend – allein die Luftverschmutzung durch Abgase, dann die Fast-Food-Dämpfe und so weiter. Viele Dinge, die wir selbstverständlich finden, würden für Besucher aus der Vergangenheit sicher stinken.«¹²

Und die Erfolgsgeschichte der Stadt beginnt ziemlich weit in der Vergangenheit. Bereits im 4. Jahrtausend v. Chr. entstanden in Mesopotamien die ersten urbanen Kulturen. Mehr noch, die Städte Uruk und Ur gelten mit ihrer räumlichen Anordnung – einer Tempelanlage im Zentrum, mit Straßen, Stadtvierteln und einer Stadtmauer – als Prototypen unserer heutigen Metropolen. Sie waren Handelszentren mit eigenen Häfen und in ihnen tauschten die Menschen nicht nur Waren und Dienstleistungen aus, sondern auch Wissen und Ideen: Die beiden Orte im Vorderen Orient

entwickelten sich zu Brutstätten der menschlichen Zivilisation. In Uruk bildete sich eine neue soziale Hierarchie mit Priestern, Beamten und Ingenieuren an der Spitze.¹³ Händler und Verwalter erfanden die Schrift. Um Waren zählen und Lieferscheine ausstellen zu können, ritzen sie Bildzeichen in Tontafeln, aus denen schließlich die Keilschrift entstand.

Auch heute noch liegt der Reiz der Stadt zu einem großen Teil in ihrer Innovationskraft. Denn wo Menschen mit unterschiedlichem kulturellem und professionellem Hintergrund, mit ihren Meinungen und ihrem Erfahrungsschatz aufeinandertreffen, Kontakte knüpfen und sich austauschen, kann Neues entstehen.

Mittlerweile wohnt jeder zweite Mensch weltweit in einer Stadt. Immer mehr Metropolen blähen sich auf zu *Megacities* mit über zehn Millionen Einwohner*innen. Manche wuchern weiter zu sogenannten *Endless Cities* – Städte, die keine Begrenzung mehr haben, sondern sich unkontrolliert und ohne geplante Infrastruktur in die Fläche ausbreiten, meist in Asien oder Lateinamerika. Der Fokus dieses Buchs richtet sich aber auf europäische Metropolen, auf das, was uns in unseren im Vergleich überschaubaren, zumeist historisch gewachsenen Städten beschäftigt.

Und das ist nicht so sehr das Wachstum. Was uns umtreibt, sind die Auswirkungen des Klimawandels, eine alternde Bevölkerung, die neue Arbeitswelt mit ihren flexiblen Modellen, Konsequenzen unseres veränderten Konsumverhaltens, das schwierige Verhältnis zwischen Freiheit und Sicherheit. Wie werden wir uns künftig fortbewegen, wenn es Alternativen zum Auto braucht? Wie funktioniert die Wirtschaft in der Zukunft, wo bekommen wir die Rohstoffe her und wie können wir sie effektiv und sparsam nutzen? Wie schützen wir uns in dicht bebauten Ballungsräumen gegen Hitze und Starkregen? Was müssen wir tun, damit unsere Innenstädte lebendig bleiben, wenn alle nur im Internet einkaufen und die Mieten durch die Decke gehen?

Tatsächlich sind es die hohen Mieten, die den Menschen am meisten zu schaffen machen. Zwar stagniert das Wachstum einiger deutscher Städte oder sie schrumpfen sogar.¹⁴ Immer mehr Bewohner*innen der Ballungsräume haben jedoch Mühe, die steigenden Mieten zu bezahlen – oder überhaupt eine neue Wohnung zu finden, wenn sich ihre Lebensumstände ändern. Allein in den 82 deutschen Großstädten¹⁵ – dazu zählen Gemeinden mit mindestens 100 000 Einwohnenden – fehlen rund 1,9 Millionen günstige Wohnungen.¹⁶ Und es wird viel zu langsam gebaut. Von den jährlich 400 000 neuen Wohnungen, die sich die Ampel-Regierung vorgenommen hatte, ist Deutschland weit entfernt. Im Jahr 2023 wurden gerade mal 294 400 fertiggestellt (2021: 293 400; 2022: 295 300)¹⁷. Und für 2024 sehen die Prognosen nicht besser aus. Eine hohe Nachfrage, steigende Zinsen und Materialkosten, immer mehr Vorschriften und Auflagen – all das verteuert das Bauen.

Verschärft wird die Lage dadurch, dass Immobilien in Deutschland spätestens seit der Finanzkrise in den Zweitausenderjahren zum beliebten Spekulationsobjekt geworden sind. Viele Eigentümer*innen, darunter Immobiliengesellschaften und sonstige Investor*innen, betrachten Wohnungen mittlerweile nur noch als reine Wertanlagen. Sie verzichten selbst bei hohem Mietniveau auf eine Vermietung, da sie Wohnungen schneller und besser verkaufen können, wenn sie nicht mit lästigen Mieter*innen besetzt sind. Und so kommt es, dass in Großstädten, in denen Menschen teils verzweifelt eine Bleibe suchen, zugleich Tausende Wohnungen leer stehen, manchmal über Jahre. Selbst die öffentliche Hand hat bei diesem Monopoly mitgemacht und Grundstücke und Wohnungsbestände verkauft, um ihre Haushalte zu sanieren.

Viele, denen die Stadt zu teuer (geworden) ist, ziehen mehr oder weniger freiwillig ins Umland. Und dort, wo auch der Speckgürtel um die Metropolen kaum mehr erschwinglich ist, noch weiter hinaus aufs platte Land. Dort wohnen sie zwar günstiger, doch

Bus, Bahn oder S-Bahn fahren nur sporadisch und so sind sie auf das Auto angewiesen, um mobil zu sein. Zum Arbeiten, zum Shopping, zum Geburtstag von Freunden, zum Schaufensterbummel, für Kino-, Theater- oder Weihnachtsmarktbesuche fahren sie damit dann wieder in die Stadt. Und tragen zur Verstopfung der innerstädtischen Straßen bei.

Die Stadt, so wie sie heute gebaut, organisiert und gelebt wird, ist aber auch ein Ort, der große ökologische Probleme verursacht. Rund 80 Prozent der weltweit erzeugten Energie und Ressourcen werden dort verbraucht.¹⁸ Denn in Städten wird gebaut, geheizt und gekühlt. Die vielen Fahrzeuge blasen gigantische Mengen an Treibhausgasen und Schadstoffen in die Luft und die Bewohner*innen produzieren Berge von Abfall. Städte tragen damit nicht nur erheblich zum Klimawandel bei – sie sind auch besonders von seinen Folgen betroffen. Steigende Temperaturen, heftigere Regenfälle und längere Trockenperioden machen den Cities stärker zu schaffen als dörflich geprägten Regionen, weil sie dicht bebaut sind und mit Straßen, Parkplätzen und Fußwegen versiegelt. Die Hitze staut sich, mehr Menschen kollabieren und sterben, vielerorts geht es nicht ohne Klimaanlage, die Ressourcen verbrauchen. Bei Starkregen wiederum kann das Wasser nur begrenzt versickern, es überflutet Straßen, Keller laufen voll.

Und schließlich stellt sich die Frage, welche Formen des Zusammenlebens unsere Städte in Zukunft zulassen. Denn die Bevölkerungsstruktur ändert sich. Immer weniger junge Menschen stehen immer mehr älteren gegenüber. Jede zweite Person in Deutschland ist heute älter als 45, jede fünfte Person älter als 66 Jahre¹⁹, wobei mehr junge Menschen und Zuwandernde aus dem Ausland in die Zentren der Großstadtreionen ziehen. Dazu kommt: Unsere Städte sind nicht für alle Menschen gleich zugänglich, erfahrbar und sicher. Viele öffentliche Gebäude und Bahnhöfe sind immer noch nicht barrierefrei, Frauen fühlen sich in

Stadtparks oft nicht sicher, Radfahrer und Fußgänger haben hinter dem Autoverkehr das Nachsehen.

Auch unsere Lebenslagen ändern sich mit der Zeit. Wer jung ist und studiert, wohnt vielleicht gern in einer WG mit Kneipen und Cafés in der Nähe. Gründet man eine Familie, gewinnt der Park ums Eck mit Kinderspielplatz an Bedeutung. Wer sich um ältere Angehörige kümmert oder für das Einkaufen zuständig ist, für den sind kurze Wege hilfreich. Für Kleinkinder oder Hochbetagte wiederum ist das unmittelbare Wohnumfeld wichtig, denn ihr Bewegungsradius ist begrenzt.

Wie müsste sie also aussehen, die lebenswerte Stadt für alle? Wie schaffen wir es, dass unsere Städte grüner, sozialer und gerechter werden? Dass in ihnen keine Ressourcen verschwendet werden? Dass sie dem Klimawandel trotzen? Dass sie uns emotional guttun, uns Sicherheit und Erholung bieten? Und was können wir selber dafür tun?

Dieses Buch soll Sie mit vielen positiven Beispielen dazu inspirieren, sich ein wünschenswertes Wohnumfeld auszumalen, und Ihnen Lust auf Veränderung machen. Es soll Antworten auf all diese Fragen geben, die so immens wichtig für die Zukunft unserer Städte sind. Und für unsere Zukunft. Denn die wichtigste Ressource einer Stadt sind immer noch ihre Menschen. Also: wir.