

Das Leben im 21. Jahrhundert gestalten lernen.



InfoBox

Nachhaltige Stadt

Von Miriam Kretzschmar

Einleitung	2
Zum Verhältnis von Schule und nachhaltiger Stadt	3
Die europäische Stadt und die deutsche Situation	7
Die Städte im neuen Jahrtausend	11
Die globale Verflechtung von Städten – Global Cities	16

Einleitung

Deutschland gehört in Mitteleuropa zu den am dichtest besiedelten Staaten (228 Einwohner/Quadratkilometer). Mitte der neunziger Jahre lebten hier von 81,5 Millionen Menschen zwei Drittel in Städten. Dem entsprechend viele Kinder leben und wachsen in Deutschland auch in einem städtischen Umfeld auf. Dies bedingt für die Entwicklung dieser Kinder einen anderen Erfahrungshorizont aufgrund des äußeren Umfeldes, wie ein eingeschränktes Bewegungsfeld, teilweise ungesunde Lebensbedingungen, kaum eigene Gestaltungsmöglichkeiten und eine Unkenntnis der natürlichen Lebensgrundlagen und erfordert von den Kindern andere Lernprozesse, als in einem ländlichen Umfeld. Auch die Möglichkeiten der Freizeitgestaltung und die Menge an Reizen aus der Umwelt stellt an die Erziehung der Kinder spezifische Erfordernisse.

**Deutschland –
städtisch geprägt**

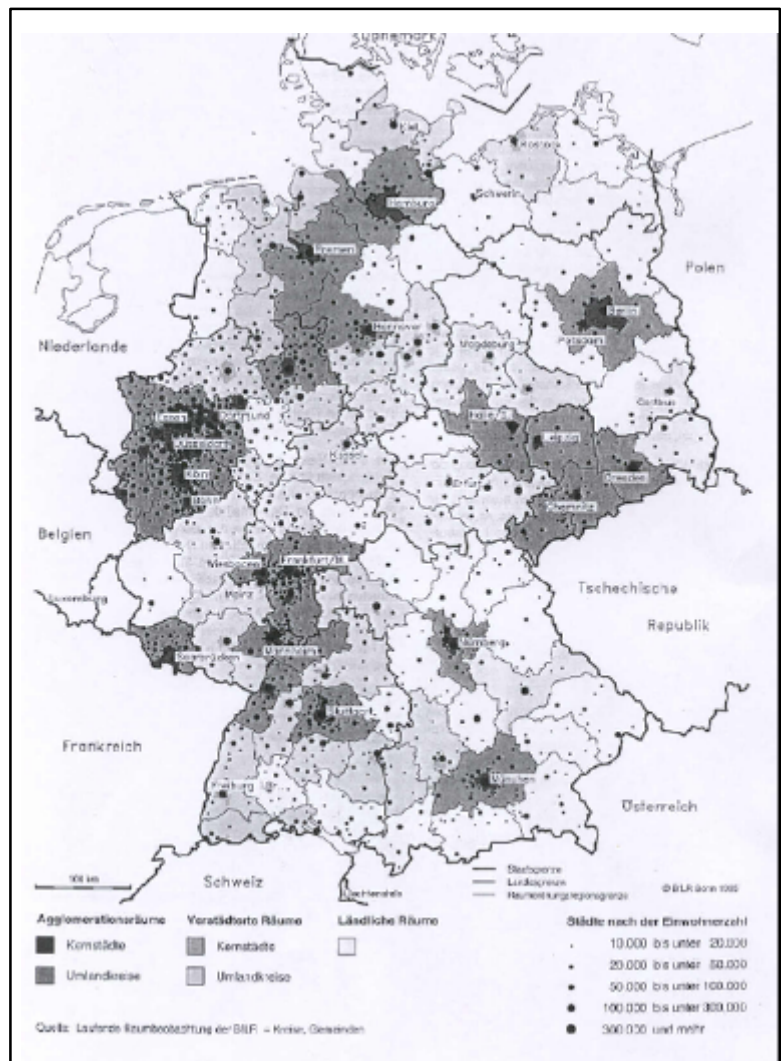


Abbildung 1:
Siedlungsstruktur in Deutschland

Mit dafür verantwortlich ist die Tatsache, dass die Städte in vielen Bereichen nicht den Bedürfnissen von Kindern und Jugendlichen angepasst sind. In der Stadt kommen eine Vielzahl von Ansprüchen verschiedener gesellschaftlicher Gruppen zusammen, die sich oftmals im Widerspruch miteinander befinden. Beispielsweise haben die städtische Ökonomie und auch ein geordneter städtischer Verkehr oftmals Vorrang vor den Bedürfnissen von Kindern und Jugendlichen.

Seit Anfang der neunziger Jahre gibt es verstärkte Bemühungen, Städte nicht nur für Kinder und Jugendliche zu planen, sondern das

**Bedürfnisse
von Kindern**

städtische Umfeld in kooperativen Planungsverfahren auch mit ihnen zusammen zu gestalten (siehe hierzu Abschnitt „Nachhaltige Stadtentwicklung mit Kindern und Jugendlichen“).

Diese Entwicklung geht in zweierlei Hinsicht Hand in Hand mit dem Rio-Folgeprozess. Auf der UNO-Konferenz für Umwelt und Entwicklung 1992 in Rio wurde nicht nur der Begriff einer nachhaltigen Entwicklung geprägt, er wurde von Beginn an auch sehr stark auf die Städte und Siedlungen bezogen (vgl. Agenda 21, Kap.7, und nachfolgenden Abschnitt über die europäische Stadt und die deutsche Situation).

In der Agenda 21, dem weltbekannten Abschlussdokument der Konferenz, wurde auch bereits die Notwendigkeit einer breiten Bürgerbeteiligung an der Gestaltung einer nachhaltigen Weltgemeinschaft erkannt. Diese Bürgerbeteiligung wird in einem eigenen Kapitel (25) ausdrücklich auch für Kinder und Jugendliche angemahnt. In der Folge wurden 1996 auf der zweiten Weltsiedlungskonferenz in Istanbul (Habitat II) unter großer Beteiligung der Öffentlichkeit die Anforderungen einer weltweit steigenden Urbanisierung diskutiert (siehe nachfolgenden Abschnitt über die europäische Stadt und die deutsche Situation). Es ist eine Tatsache, dass weltweit immer mehr Menschen in Städten leben. Sicher ist auch das die Städte selbst einerseits Auslöser vieler Probleme sind (wie erhöhten Ressourcenverbrauch, Müll etc.), andererseits es einer nachhaltigen Entwicklung jedoch nicht dienen würde auf dieselben zu verzichten. So ist die umwelt- und sozialverträgliche Gestaltung von Städten eine der Aufgaben für die Zukunft.

Die Darstellung der verschiedenen Konzepte, die von internationalen und nationalen Trägern seit 1992 entwickelt wurden, um den Begriff einer nachhaltigen Stadt mit Leben zu füllen, die Themen, die im Brennpunkt standen, und auch die Lösungsansätze, die es schon gibt, sollen in dieser Infobox dargestellt werden.

Den inhaltlichen Ausführungen möchte ich jedoch einen Abschnitt voranstellen, welcher die Bedeutung des Themas für die schulische Bildung und Bezugspunkte für den unterrichtlichen Alltag verdeutlicht.

Zum Verhältnis von Schule und nachhaltiger Stadt

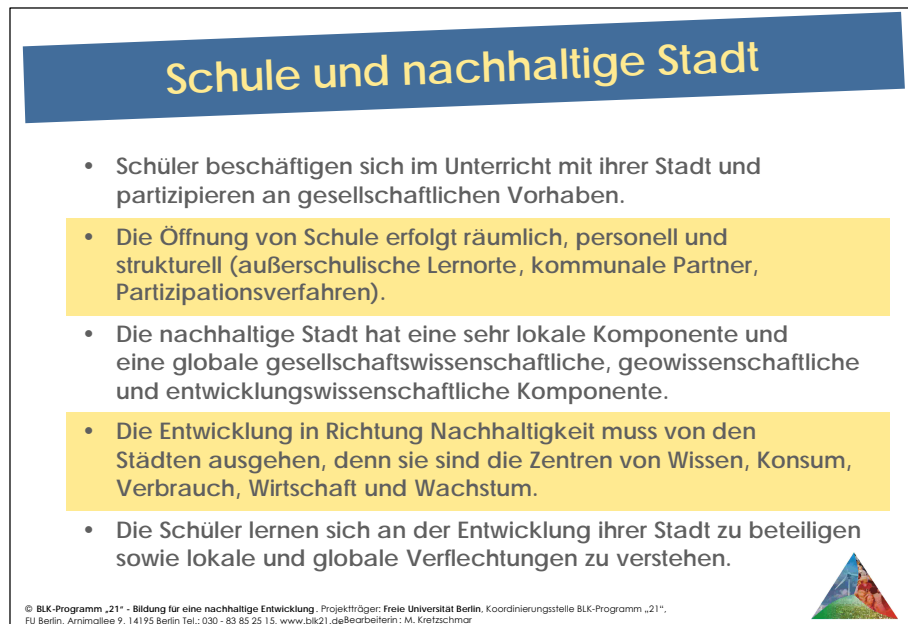
Die Beschäftigung mit der Realisierung einer nachhaltigen Stadt und vor allem auch die Beteiligung der Schule an der Entwicklung einer nachhaltigen Stadt liegt für die Schulen, welche sich in den Städten oder größeren Agglomerationen befinden, nahe... quasi vor der Haustür. Dabei geht die rein inhaltliche Anbindung über thematische Themenfelder, wie Verkehr, Konsum oder Wasser, welche im Unterricht behandelt werden können, hinaus. Hinzukommen pädagogische Ideen, wie die Öffnung von Schule, in das (in diesem Falle kommunale) Umfeld und die Nutzung außerschulischer Lernorte und das Lernen in der „Echtsituation“. Die Öffnung von Schule ist also räumlich personell und strukturell zu verstehen.

Im Zuge von Unterrichtseinheiten oder fächerübergreifenden Projekten ist es möglich, die Fragestellungen einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung mit einer praktischen Öffnung der eigenen Schule mit dem örtlichen und sozialen Schulumfeld, zu verknüpfen. Örtlich können z.B. die Wohngebiete der Kinder, ein naher Jugendclub oder auch Spielplätze einen Bezugspunkt darstellen.

Partizipation der Bevölkerung

Öffnung von Schule ins Umfeld

Abbildung 2:
Schule und
nachhaltige Stadt

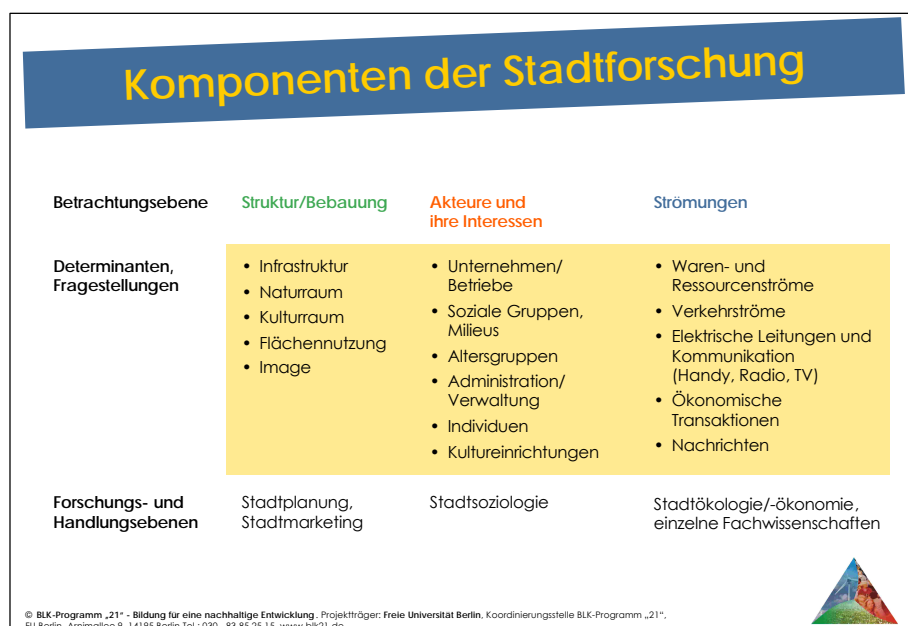


In größeren Städten sollte dies nicht über den Bezirk oder einen überschaubaren kleineren Teil der Stadt hinausgehen. Der räumliche und auch inhaltliche Umfang einer Kinderbeteiligung ist sehr stark vom Alter der Kinder und Jugendlichen abhängig. So können nach Stange/Schröder (Stange 1997, Schröder 1995) Kinder im Alter von 4 bis 6 Jahren bereits ihre Meinung vertreten, wenn es um ihren Wohnblock oder einzelne Spiel- und Aufenthaltsorte geht. Im Alter von 6 bis 10 können Kinder ihren unmittelbaren Lebensbereich (Haus, Wohnumfeld) überblicken und sind in ihren Handlungen stark lustorientiert. Kinder ab 10 Jahren können stärker abstrahieren, Strukturen erkennen und entwickeln. Wichtig für die Stadtplanung ist es, dass Kinder nach neueren Erkenntnissen schon im vorschulischen Alter mit Karten umgehen können, und diese Fähigkeit sollte auch frühzeitig gefördert werden (Schröder, 1995, S.25).

altersgerechte Beteiligung

Eine altersgerechte Aufgabenstellung und Komplexität der Fragestellung und der Abbildungen sind gute Grundlagen für den Erfolg eines Engagements an kommunalen Planungen. Somit kann sowohl eine Überforderung als auch eine Unterforderung vermieden werden.

Abbildung 3:
Komponenten der
Stadtforschung



Welche Projekte sind für die gesamte Schule oder für einzelne Klassen im Bereich nachhaltiger Stadt denkbar?

Betrachtet man die eigene Stadt unter dem Blickwinkel der Nachhaltigkeit, gibt es, wie die nachfolgenden Kapitel anregen sollen, eine Vielzahl von relevanten Themen. Einige davon sind besonders für die Kinder und Jugendlichen in ihrem Lebensumfeld relevant, und können gut im Rahmen der Schule behandelt werden. Es können kleinere Unterrichtseinheiten im Rahmen des Fachunterrichtes (z. B. Geografie oder Biologie) bis hin zu umfassenderen, fächerübergreifenden Projekten in denen man sich der Stadt aus verschiedenen Sichtweisen nähert sein, z. B. in Verbindung mit den Fächern Deutsch (Literatur) oder Geschichte. Projekte, die sich mit einzelnen Aspekten der nachhaltigen Stadt im fächerübergreifenden Unterricht beschäftigen und sich an der Lebenswelt der Kinder- und Jugendlichen orientieren, sind der ideale schulische Beitrag für die Entwicklung einer nachhaltigen Stadt und bieten gleichzeitig eine gute Vermittlung einer Bildung für eine nachhaltige Entwicklung.

Ein thematischer Dauerbrenner ist zum Beispiel der städtische Verkehr. Bereits aus Gründen der Verkehrssicherheit wird das Thema schon frühzeitig im Unterricht behandelt. Viele Schüler/innen leben in Stadtteilen, in denen der automobiler Verkehr nach wie vor eine starke Beeinträchtigung der Lebensqualität darstellt. Schon mit jüngeren Schüler/innen kann man in Partizipationsprojekten die Bewegungsmöglichkeiten von Kindern und Jugendlichen gut untersuchen. Die Ergebnisse solcher Untersuchungen sind teilweise auch für die Verkehrsplaner relevant, denn die Kinder nehmen die Straßensituation anders als Erwachsene wahr. Die Veröffentlichung und Weiterleitung von Ergebnissen eigener Forschung kann Schüler/innen in Kontakt mit lokalen Ämtern und ggf. auch mit Politiker/innen bringen, so dass Möglichkeiten und Wege für bürgerschaftliches Engagement in der „Echtsituation“ vermittelt werden können (siehe zu Verkehrsprojekten auch „Wege sollen sicher sein“, Herten, 1999).

Durch eine ergebnisorientierte Zusammenarbeit mit kommunalen Politiker/innen könnte dem vieldiskutierten Trend der Politikverdrossenheit entgegengewirkt werden. Die Tendenz bildet sich bereits am Übergang von der Grund- in die Oberschule aus, so zeigt das LBS-Kinderbarometer, dass das Vertrauen in Politiker/innen von der 4. Klasse an stetig abnimmt und das Misstrauen in Politiker/innen ab der 6. Klasse an sprunghaft steigt (LBS-Kinderbarometer, 2000).

Über den Aspekt der Sicherheit hinaus können auch der ÖPNV, die eigene Schüler-(Lehrer-)mobilität, das Reiseverhalten und das Fahrradwegenetz des Stadtraumes untersucht werden.

Das Erkennen von ökologischen Folgen und wirtschaftlichen Abhängigkeiten unserer industrialisierten Gesellschaft vom Automobil können darüber hinaus den Blickwinkel für globale Verflechtungen öffnen.

Andere Themenfelder können aus dem Bereich der Stadtökologie kommen. Beispielsweise der Umgang mit den natürlichen Lebensgrundlagen in der Stadt. Hier ist die Nutzung von elementaren Versorgungsgütern wie Wasser und Luft, die kommunalen Dienstleistungen, wie Müllentsorgung und Stromversorgung, oftmals nicht leicht nachzuvollziehen. Erst eine bewusste Auseinandersetzung, z. B. mit dem Wassersystem der eigenen Stadt macht die Dimensionen des wachsenden Verbrauches von Ressourcen und vielleicht auch Möglichkeiten zu eigenständigem Verhaltenswandel sichtbar.

Die Anbindung von Unterrichtsinhalten an interessante Orte in der Umgebung der Schule, z. B. ein vorhandenes Gewässer, in dem man früher badete, weckt bei den Schülern Neugierde und schafft eine Ver-

**Beispiel Verkehr
in der Stadt**

**Einbindung von
Politiker/innen**

**Thema
Ökologie**

bindung mit dem eigenen Umfeld. In Kooperationen mit den öffentlichen Ämtern können Orte gefunden werden, in denen sich die Schüler auch gestaltend betätigen können, indem sie z. B. eine Gewässer- oder eine Spielplatzpatenschaft übernehmen.

Unter sozialen Aspekten kann man den Blick beispielsweise auf eine nachhaltige Konsumversorgung im Supermarkt an der Ecke richten (Gibt es „fair“ gehandelte Waren und Bioprodukte?). Auch der Zustand von öffentlichen Spielflächen und Jugendclubs oder der Umgang untereinander in sozialen Brennpunkten ist denkbar (Stichwort Kiezbündnisse – siehe auch Materialteil dieser Infobox).

Die Stadt bietet die Möglichkeit das Schulgebäude zu verlassen und mit Ansprechpartnern in seiner Umgebung Kontakt aufzunehmen. Die Planungsämter und zuständigen Verwaltungen sind erreichbar und es gibt eine Vielzahl von freien Interessengruppen und Vereinen zu bestimmten Themen. In den Städten gibt es auch immer mehr lokale Agenda 21-Aktivitäten, die als Kontakte genutzt werden können.

Neben selbstgesuchten Themenfeldern kann auch die Beteiligung an öffentlichen Planungen ein weiteres spannendes Feld der Schülerbeteiligung sein, z. B. bei Flughafen-, Spielplatz-, Verkehrswege- oder auch Bebauungsplanungen. Letztlich leben die Schüler/innen auch teilweise in unterschiedlichen Wohnformen und sozialen Verhältnissen. In einigen großstädtischen Schulen mag Gewalt- und Konfliktprävention, gekoppelt mit einer Identifizierung mit der eigenen Lebensumwelt und die Möglichkeit der Gestaltbarkeit derselben ein wichtiges Lernziel sein. Die Einbeziehung der Schüler von Anfang an, am besten bereits in der Themenfindungsphase, steigert die Motivation und die Identifizierung der Schüler/innen mit dem Projekt, was vielleicht auch die Neigung zu Zerstörung und Vandalismus senken kann.

Die Beteiligung an öffentlichen Planungen ist besonders für die Vermittlung von demokratischem Verständnis und Lernen in der „Echtsituation“ sinnvoll. Da die Berücksichtigung von Kinderinteressen aber erst langsam steigt und Planungen oft auch zu langfristig für den zeitlichen Horizont eines Schülers sind, sollte auch auf Vermittlung durch partizipative Unterrichtsmethoden Wert gelegt werden, denn man kann Beteiligung nur lernen, wo auch Beteiligung herrscht.

Deswegen sind Beteiligungsmöglichkeiten in der eigenen Schule und im eigenen Unterricht genauso wichtig wie die Suche nach einem geeigneten Projektthema. Für die Wahl des Themas sollten unbedingt die Schüler/innen mit einbezogen werden, weil man sich durch ein Partizipationsprojekt auch eine verstärkte Beteiligung und verstärktes Engagement der Schüler erhofft.

Kooperativ kann mit den Schülern ein geeignetes Aktionsfeld in der örtlichen Umgebung gefunden werden, z. B. durch die Durchführung einer Zukunftswerkstatt.

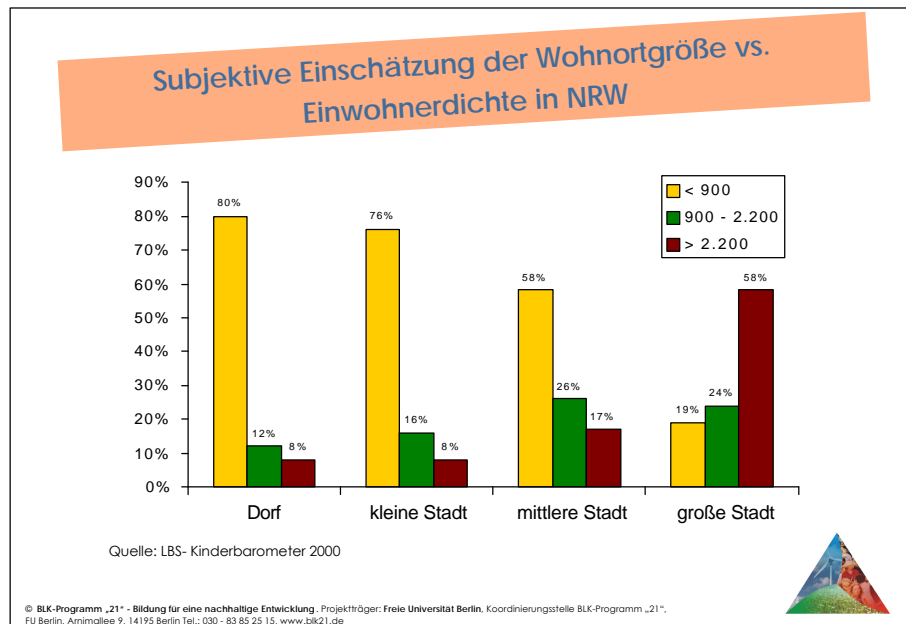
Dabei ist es selbstverständlich, dass die Wahrnehmung von Kindern durch andere Faktoren als bei Erwachsenen beeinflusst wird. Eine Befragung von Kindern in Nordrhein-Westfalen zeigte beispielsweise, dass die subjektiv wahrgenommene Umgebung der Kinder in Bezug auf die Größe der Ortschaft nicht immer die objektive Struktur darstellt. Es ist noch nachzuvollziehen, dass 19 Prozent der Kinder die angaben, in einer großen Stadt zu wohnen, in einem Gebiet mit der geringsten Bevölkerungsdichte wohnten (unter 900). Aber auch der umgekehrte Fall von immerhin noch 8 Prozent Kindern, welche angaben, in einem Dorf zu wohnen, lebten objektiv in einem Umfeld mit einer Bevölkerungsdichte von über 2.200. D. h., auch in einer Großstadt kann es Bezirke geben, welche von den Kindern als dörflich empfunden werden (LBS-Kinderbarometer, 2000).

**Kontakt zu
Ansprechpartnern**

**Beteiligung an
echten Planungen**

**Kinder nehmen
Dinge anders wahr**

Abbildung 4:
Einschätzung der
Wohnortgröße



Interessant mag es für den einen oder anderen sein, dass es für das Wohlbefinden der Kinder nicht ausschlaggebend ist, ob sie auf dem Dorf oder in der Stadt wohnen.

Es gibt bereits einige gute Beispiele, wie man mit dem Thema Stadt im Unterricht umgehen kann. Gelungen ist die Unterrichtssequenz an einer bayerischen Realschule in Hof, in der ein innerstädtisches Sanierungsgebiet in 6 Unterrichtseinheiten behandelt wurde. Die Sanierung des Stadtgebietes fand zur Unterrichtszeit statt, so dass auch gut mit dem Sanierungsträger kooperiert werden konnte, welcher die Schüler in einem Lokaltermin über Sinn und Erfordernisse der Sanierung unterrichtete. Weitere Schritte waren eine Begehung des Gebietes und als Kernstück die Entwicklung von einfachen Szenarien, um den weiteren Entwicklungsgang des Gebietes – mit und ohne Sanierung – abschätzen zu können. Den Abschluss bildete eine öffentliche Ausstellung auf dem Hofer Umwelttag (siehe „21“ – Das Leben gestalten lernen, S.32). Allerdings, und das erscheint noch verbesserungswürdig, wurde das Projekt im Kern innerhalb des Erdkundeunterrichtes durchgeführt.

Praxisbeispiel Hof/Franken

Die europäische Stadt und die deutsche Situation

In Deutschland steht die Stadtentwicklung seit der Rio-Konferenz für Umwelt und Entwicklung unter dem Leitbild einer nachhaltigen zukunftsfähigen Stadt.

Das Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau hat für die UNO-Konferenz Habitat II zur Siedlungsentwicklung und Siedlungspolitik in einem Nationalbericht Deutschland bereits 1996 einige strukturelle Voraussetzungen beschrieben, welche eine nachhaltige Stadt in Deutschland ausmachen (BMBau, 1996).

Da geht es einerseits um das Konzept der „Stadt der kurzen Wege“. Damit ist eine Stadt gemeint, die vor allem durch Mischung der Nutzungen im Bestand die Voraussetzung dafür schafft, den Individualverkehr zu reduzieren.

Gegenläufige Tendenzen sind derzeit durch den Siedlungsbau „auf der grünen Wiese“ im Umland der Städte gegeben. In den Kernstädten kommt es vermehrt zur Bildung von Industriebrachen, weil die Bauflä-

Stadt der kurzen Wege

chen im Umland billiger angeboten werden. Dort wird dann oftmals auch ohne Rücksicht auf den Flächenverbrauch gebaut, und es werden überwiegend eingeschossige Gebäude errichtet. Die Kommunen fördern diese Standortverlagerung durch Ausweisung von Gewerbestandorten um Steuerzahler anzuziehen. Auch der Einzelhandel ist in den vergangenen Jahren ohne Rücksicht auf das Landschaftsbild an die Peripherie der Städte gewandert und hat dort die bekannten Mega-stores oder Factory-Outlet-Center eröffnet.

Die Bürger selbst, welche in Siedlungen in das „grüne Umland“ der Städte ziehen, erhoffen sich durch die Umsiedlung mehr Lebensqualität. Vor allem junge besserverdienende Familien erwerben dort Eigentum.

Problematisch an diesen Entwicklungen ist der damit einhergehende automobiler Individualverkehr, der erhöhte Flächenverbrauch und das Wegfallen gutverdienender Steuerzahler für die Kernstädte. Denn auch für die weggezogenen Bürger verbleiben den Städten Ausgaben für die Infrastruktur, welche z. B. durch die Berufspendler anfallen. In den Innenstädten kommt es durch den Wegzug der gehobenen Mittelschicht leicht zu einer Verschiebung der Bevölkerungsstruktur (innerstädtische Segregation), welche in einer negativen Abwärtsspirale bis zur Verslumung einzelner Stadtquartiere führen kann. Diese Entwicklung ist aus amerikanischen Städten wohlbekannt, aber auch in Europa und Deutschland sind solche Verslumungstendenzen wahrzunehmen.

Die Kommunen und auch die Bundesregierung haben darauf mit dem Programm „Die soziale Stadt“ reagiert, welches im Materialteil dieser Infobox näher beschrieben ist

Bauen auf der grünen Wiese

Programm „Die soziale Stadt“

Was kann man nun gegen die Suburbanisierungstendenzen machen?

Der Begriff der Suburbanisierung beschreibt die Tendenz der Siedlungsentwicklung hin zu ausufernden Agglomerationen im Gegensatz zur abgegrenzten „mittelalterlichen“ Stadt (Grenze=Stadtmauer).

Die Grenze der Stadt ist in einer Agglomeration nicht mehr klar zu ziehen. Über ein Stadium des „Speckgürtels“ entwickelt sich die Stadt in das Umland hinein oder zwei oder mehrere Städte wachsen an ihren Grenzen zu Agglomerationsräumen zusammen (z. B. Ruhrgebiet).

Ein Bündel von Maßnahmen überwiegend von kommunalpolitischer Seite wird gegen den damit einher gehenden Flächenverbrauch angeführt.

Eine Maßnahme ist es, gemeinsam mit den Bürgern und den Einzelhändlern die Innenstädte lebendig und attraktiv zu halten (Stichwort Stadtmarketing). Große Brachflächen sollten der Wiedernutzung zugeführt werden, damit keine toten Ecken in der Innenstadt verbleiben. Dadurch könnte die Neunutzung unversiegelten Bodens im Umland eingedämmt werden.

Ein Ziel, welches auch durch die Einführung eines Bundesbodenschutzgesetzes (Deutscher Bundestag, 1998) eine besondere Bedeutung bekommen hat. Das Prinzip der Dichte steht in den Städten selbst in Konkurrenz zu einer ausreichenden und anspruchsvollen Grünflächenversorgung der Bürger. Ein wichtiges Argument eines Wegzuges aus der Stadt ist die Suche nach dem Leben „im Grünen“.

Eine weitere Maßnahme ist das koordinierte Vorgehen mehrerer Kommunen einer Region in der Ausweisung von Bauland. Die einzelnen „Bürgermeisterinteressen“ stehen einem gemeinsamen Vorgehen oft hinderlich im Wege. Egoistisches Vorgehen führte dazu, dass vermehrt Kommunen zu viele Gewerbeflächen ausgewiesen haben, welche im Resultat nun ungenutzt brachliegen.

Attraktive Innenstädte

Auch die Kernstädte haben das Interesse bei überschneidenden Leistungen und Planungen mit den sie umgebenden Kommunen Absprachen zu treffen. Teilweise ist es gelungen in Regionalverbänden oder „runden Tischen“ Strukturen und Organisationen für ein koordiniertes Vorgehen zu schaffen. Einige Kommunen haben zu dem Zweck der Zusammenführung von Flächeninteressen ein innerstädtisches Brachflächenkataster erstellt, welches potentiellen Bauherren einen Überblick über die Möglichkeiten in der Stadt gibt.

Auch für naturschutzrechtlich begründete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gibt es teilweise bereits solche Kataster. Durch die Änderung des Naturschutzgesetzes gibt es erst seit einigen Jahren die Möglichkeit einen Eingriff in die Landschaft, der grundsätzlich auszugleichen ist, nicht wie bisher auf der Eingriffsfläche, sondern auf einem anderen Gelände als dem Bebauten durchzuführen. Für die Kommunen hat sich damit die Möglichkeit zur Bündelung und gezielten Verwendung solcher Ausgleichsmaßnahmen für bestimmte Projekte eröffnet. Größere innerstädtische Grünanlagen werden heutzutage häufig über Ausgleichsmaßnahmen finanziert.

Ein weiteres Konzept der nachhaltigen Stadt ist das der Polyzentralität. Die Städte sollen im Rahmen ihrer Größe in der Region eine bestimmte Aufgabe übernehmen, so dass kleinere Städte die Funktion von Mittelzentren übernehmen und nur einige wenige Großstädte Megazentren werden. Durch das Prinzip der Polyzentralität könnte wiederum Verkehr vermieden werden und die Regionen, insbesondere die strukturschwachen Regionen der neuen Bundesländer, welche durch die Wiedervereinigung extremen Umbrüchen ausgeliefert sind, könnten ihre wirtschaftliche und kulturelle Position festigen.

Eng mit diesem Ansatz verbunden ist der Begriff der regionalen Identität. Ein gemeinsames Profil und Aufgabenspektrum für die eigene Stadt zu entwickeln, ist wichtig und dies auch zu kommunizieren, mindestens genauso wichtig, um die Entwicklung in die angestrebte Richtung zu verstärken.

**Koordination durch
Regionalverbände**

**Konzept der
Polyzentralität**


**Regionale
Identität**

Abbildung 5:
Die nachhaltige Stadt

Die nachhaltige Stadt - 8 Thesen

Die nachhaltige Stadt ...

- ist eine Stadt der kurzen Wege;
- konzentriert sich auf die Innenentwicklung und beschränkt die disperse Siedlungsentwicklung an ihren Rändern;
- ist eine Stadt der sozialen Ausgewogenheit und Gerechtigkeit;
- hat ein tragfähiges, umweltfreundliches Verkehrssystem und -management;
- bietet bürgerschaftlichem Engagement und Partizipation Raum zur Gestaltung;
- bietet eine grüne und gesunde und abwechslungsreiche Lebensumwelt;
- besinnt sich auf ihre kulturellen und ökonomischen Potentiale und pflegt sie im Sinne einer corporate identity für lokale und globale Märkte;
- fördert das ressourcenschonende und umweltverträgliche Bauen.

© BLK-Programm „21“ - Bildung für eine nachhaltige Entwicklung. Projektträger: Freie Universität Berlin, Koordinierungsstelle BLK-Programm „21“.
FU Berlin, Amimallee 9, 14195 Berlin Tel.: 030 - 83 85 25 15, www.blk21.de/Bearbeiterin: M. Kretschmar


Die Ausbildung von Mittel- und Unterzentren kann durch entsprechende Maßnahmen gezielt gefördert werden. So ist es ausschlaggebend, welche Teile der öffentlichen Verwaltung, Universitäten, Fachhochschulen und Krankenhäuser sich beispielsweise in welcher Stadt

befinden. Diese harten Infrastrukturfaktoren können wiederum kleinere Betriebe anziehen und so eine Stadt als Zentrum stärken.

Das Konzept der Polyzentralität ist eng verbunden mit Fragen des Verkehrs. Durch eine gute Versorgung der Bürger können die Mittel- und Unterzentren die Fahrt in ein Oberzentrum vermeiden. Ein anderer Aspekt ist auch die Abhängigkeit von solchen Zentren von einem Anschluss an das überregionale Verkehrsnetz. Für die moderne mobile Dienstleistungsgesellschaft kristallisiert sich heraus, dass ein ICE-Bahnhof durchaus zu den nennenswerten Standortfaktoren gehört. Ein Äquivalent für die Großstädte findet sich in der Anbindung an den internationalen Luftverkehr oder durch den Ausbau international bedeutsamer Zugstrecken. Beispielsweise für Berlin ist es wichtig, eine Verbindung in die östlichen Nachbarländer und Zentren wie Warschau herzustellen.

Als großes Problem – weltweit – verbleibt den Städten der innerstädtische Verkehr. Leider gibt es nur wenige Beispiele fortschrittlicher Verkehrskonzepte für ganze Städte, die auch in der Praxis gelungen sind. Eine Voraussetzung für die Verringerung des motorisierten Individualverkehrs ist selbstverständlich ein gutes nutzerfreundliches öffentliches Nahverkehrsangebot. In Modellstädten ist der ÖPNV sogar völlig kostenlos.

Andere Konzepte zielen auf die extreme Verteuerung der privaten PKW-Nutzung (wie beispielsweise in Singapur) oder auch die Verteuerung von Parkraum (durch Einführung von gebührenpflichtigen Parkzonen). In Singapur wurde versucht die realen „ökologischen Preise“ von Verkehr auch für die Nutzer auszudrücken mit einigen hocheffektiven Maßnahmen. Der Kaufpreis von PKWs wurde durch Steuern extrem in die Höhe getrieben. Das dazugehörige Nummernschild musste jedoch zusätzlich noch ersteigert werden, welches durch die Nummer für eine Fahrt an geraden oder ungeraden Tagen berechnete. Diese Maßnahmen gekoppelt mit einem gut ausgebauten öffentlichen Verkehrssystem haben es geschafft, Singapurs Straßen von Verkehrsproblemen frei zu halten. Singapur selbst hat eine der größten Bevölkerungsdichten weltweit, was eine präventive Maßnahme im Bereich Verkehr besonders sinnvoll macht.

Beispiel Singapur

In Kopenhagen wurde ein integrativer Ansatz in der Verkehrspolitik verfolgt. Ein Bündel verschiedener Maßnahmen, darunter insbesondere die Steigerung der Attraktivität der Innenstadt, haben dazu geführt, dass soziale und Freizeitaktivitäten auf den Straßen um ein Dreifaches zugenommen haben und der Markt für am Stadtrand gelegene Doppelhäuser eingebrochen ist, weil man wieder nicht zu weit ab von dem attraktiven Innenstadtgeschehen wohnen möchte (Bundesministerium für Verkehr Bau- und Wohnungswesen, 2000, S.151).

Beispiel Kopenhagen

Zu guter Letzt müssen auch die technischen Maßnahmen an den Fahrzeugen selbst genannt werden, die zwar zur Reduzierung der Schadstoffbelastung der Luft und der Lärmbelastung in den Städten beitragen, aber das Verkehrsaufkommen selbst nicht reduzieren.

Städtebaulich gibt es viele Untersuchungen, welche Strukturen Verkehr selbst produzieren, wie z. B. der Bau von Tiefgaragen, der den Bürger erst ermutigt den PKW zu nutzen, wie der Bau von breiten geraden Straßen zum „Rasen“ anhält. Auf das Quartier bezogen ist die Einführung von verkehrsberuhigten Zonen und Fußgängerzonen wichtig, sowie ein gutes Radwegenetz und die Planung konfliktfreier Zufahrten für Gewerbebetriebe, z. B. für Supermärkte etc. Einige Beispiele autoarmer oder autofreier Quartiere wurden bereits in einigen Städten Europas und Deutschlands realisiert. Von einer Reduzierung der Stellflächen bis hin zum vertraglich abgesicherten Verzicht auf das

Autoarme Quartiere

Auto beim Einzug sind diese Konzepte sehr unterschiedlich. Sie spiegeln die Bemühungen engagierter Bürger und Bauherren um eine Reduzierung von Verkehr in ihrem Lebens- und Wirkungskreis ab (siehe Christ, Loose, 2001).

Verkehrsplaner setzen teilweise große Hoffnungen in die Einführung elektronischer Verkehrsleitsysteme, um den Verkehr „rollen“ zu lassen. Sie haben jedoch auch den Nachteil, dass sie Verkehr an sich nicht reduzieren sondern nur besser „managen“.

Über monetäre Einflussnahme versucht die derzeitige Bundesregierung mit Einführung der Ökosteuer das Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Durch sie werden nicht erneuerbare Ressourcen verteuert und damit die Bürger zum Sparen und zum Ressourcenschutz ange-regt. Diese Maßnahme, soll sich auf das Verkehrsaufkommen auswir-ken und den Verbrauch nicht erneuerbarer Ressourcen verringern. Ob die Ökosteuer auch eine verringerte Nutzung des PKW bewirkt oder ob vielmehr nur die fahrzeuglastige Reduzierung des Energieverbrauches des einzelnen PKW als Reaktion dabei herauskommt, kann man noch nicht abschätzen.

Ein weiteres herausragendes Betätigungsfeld ist das der Umwelt-qualität der Städte. Über entsprechende Gesetze wurden schon viele Verbesserungen der innerstädtischen Umwelt erreicht. Insbesondere die Schadstoffbelastungen der Luft sind durch Modernisierungsmaß-nahmen der Häuser und Innovationen an den Fahrzeugen reduziert worden. Auch industrielle Produktionsstandorte haben durch Einbau von Filtern oder Schließung veralteter Anlagen (z. B. Ockerode bei Dessau) maßgeblich zur Verbesserung der Luftqualität beigetragen.

Die Wasserqualität vieler deutscher Flüsse hat sich in den letzten Jahren wieder verbessert, aufgrund von entsprechenden Filteranlagen bei industriellen Betrieben. Weniger Erfolge sind nach wie vor im Bodenschutz (Flächenverbrauch, Versiegelung, Verdichtung und Vernichtung von Boden) zu verzeichnen.

Elektronische Leitsysteme

städtische Umweltqualität

Die Städte im neuen Jahrtausend

Die Auseinandersetzung mit der Stadt als architektonische und soziologische Lebensform ist sicherlich fast so alt, wie es Städte gibt. Und ebenso lange gibt es auch Maßnahmen zur Stadtplanung, zur geordneten Anlage von Städten unter den verschiedensten Gesichtspunkten und zur Verbesserung der Lebensumstände in den Städten selbst. Aus der Geschichte heraus wissen wir um Hochphasen, aber auch um Niedergänge von städtischen Zentren.

Mit dem Jahrtausendwechsel und im Zusammenhang mit der Dis-kussion um eine nachhaltige Entwicklung ist erneut die Frage einer zukunftsbeständigen, einer nachhaltigen Stadt aufgekommen. Beson-dere Brisanz und Wichtigkeit erwächst aus der Tatsache, dass in ab-sehbarer Zukunft die Hälfte der Menschheit in Städten leben wird und das erstmalig in der Geschichte. So hat das 21. Jahrhundert schon jetzt als das urbane Jahrhundert begonnen.

Im Vordergrund steht dabei weltweit die schwierige Situation in den unterentwickelten und den sich entwickelnden Ländern Afrikas, Asiens und auch Lateinamerikas, wo sich in den Städten und Agglo-merationen ein zunehmender Teil der wachsenden Weltbevölkerung zusammen findet.

Die Lebensbedingungen sind hier häufig durch Verslumung, man-gelnde Infrastruktur gleich welcher Art und zunehmende Umweltbe-lastung gekennzeichnet. Die Zustände in diesen Metropolen bisher

Das urbane Jahrhundert

ungekannten Ausmaßes sind aber nicht mehr nur regional bedeutsam, sondern haben durch vielfältige Verflechtungen der Arbeits- und Kommunikationsbeziehungen Auswirkung auf Metropolen am anderen Ende der Welt (Bundesministerium für Verkehr Bau- und Wohnungswesen, 2000).

Abbildung 6:
Megastädte im
Wandel der Zeit

Megastädte im Wandel der Zeit (im Mio. EW)							
Um 1900		um 1940		um 1996		um 2015	
1. London	6,5	Tokio	12,7	Tokio	27,2	Tokio	28,9
2. New York	5,5	New York	11,7	Mexiko-Stadt	16,9	Bombay	26,2
3. Tokio	5,2	Paris	6,0	Sao Paulo	16,8	Lagos	24,6
4. Paris	4,0	London	8,6	New York	16,4	Sao Paulo	20,3
5. Berlin	2,4	Moskau	4,5	Bombay	15,7	Dhaka	19,5
6. Chicago	1,9	Berlin	4,3	Shanghai	13,7	Karachi	19,4
7. Wien	1,6	Osaka-Kobe	4,2	Los Angeles	12,6	Mexiko-Stadt	19,2
8. Kalkutta	1,5	Chicago	4,2	Kalkutta	12,1	Shanghai	18,0
9. St. Petersburg	1,4	Shanghai	3,6	Buenos Aires	11,9	New York	17,6
10. Philadelphia	1,4	Kalkutta	3,6	Seoul	11,8	Delhi	16,9

Quelle: United Nations (1997), Urban Agglomerations 1986, New York/Berger & (1996), Megastädte, in: Geographische Rundschau, 48, 75-81

Quelle: Umwelt & Bildung 3/01, <http://www.umweltbildung.at/zeitschrift>

© BLK-Programm „21“ - Bildung für eine nachhaltige Entwicklung. Projektträger: Freie Universität Berlin, Koordinierungsstelle BLK-Programm „21“, FU Berlin, Arnimallee 9, 14195 Berlin Tel.: 030 - 83 85 25 15, www.blk21.de

Und auch die Städte der entwickelten Länder haben derzeit und in Zukunft mit einem Bündel von Problemen und Fragestellungen zu tun, die ebenso globale Auswirkungen haben. Wir denken insbesondere an die anhaltende Stadtflucht in das grüne Umland mit der Folge disperser („auseinanderlaufender“) Siedlungsstrukturen und der Abwanderung finanzkräftiger Bürger, der Entmischung von Bevölkerungszusammensetzung in einzelnen Stadtbereichen, welche auch bei uns eine Verslumung und sozialen Abstieg nach sich ziehen und den Wettbewerb der Städte um Wirtschaftsstandorte auf dem Weltmarkt und auf regionalen Märkten.

Verschiedene internationale Konferenzen haben in den letzten Jahren auch diese Fragestellungen behandelt.

Da ist einerseits die UNO-Konferenzen Habitat II (Istanbul 1996) zu nennen. Sie wurde durch das United Nations Centre for Human Settlement in Istanbul organisiert. Das Centre ist die einzige internationale Organisation, deren ausdrückliche Aufgabe es ist, Informationen über urbane Gebiete zu sammeln. In dieser Funktion ist es auch an der Entwicklung von geeigneten Indikatorensets beteiligt (z. B. Urban Indicators Programme).

Die Kampagne europäischer zukunftsbeständiger Städte und Gemeinden (siehe auch Aalborg-Charta im Materialteil dieser Infobox) tagte im Frühjahr 2000 in Hannover und zu guter letzt fand im Sommer 2000 in Berlin die Weltkonferenz zur Zukunft der Städte „Urban 21“ statt. Sie bildete den Abschluss einer zwei Jahre währenden weltweiten Expertenkommission, welche sich der Entwicklung der Städte im neuen Jahrtausend widmete.

In einem Szenario des gleichnamigen Buches „Urban 21. Die urbane Welt im Jahre 2025“ wurden drei Typen von Städten klassifiziert (Bundesministerium für Verkehr Bau- und Wohnungswesen, 2000).

Konferenzen zur Siedlungspolitik

Drei Typen von Städten

Abbildung 7:
Das Leben in
der Stadt

Das Leben in der Stadt							
Agglomeration	Bevölkerung 1996 (in Mio. EW)	Nahrungskosten (in % des Einkommens)	Wohnraum (Personen/ Raum)	Wohnstandard (% der Wohn- + Wasser/Elekt.)	Kommunikation (Tel./100 EW)	Sicherheit (Morde/ 100.000 EW)	Gesundheit (Kindersterb- lichkeit/1.000 Geburten)
1. Tokio	27,2	18	0,9	100	44	1,4	5
2. Mexiko-Stadt	16,9	41	1,9	94	6	27,6	36
3. Sao Paulo	16,8	50	0,8	100	16	26,0	37
4. New York	16,4	16	0,5	99	56	12,8	10
5. Bombay	15,7	57	4,2	85	5	3,2	59
6. Shanghai	13,7	55	2,0	95	4	2,5	14
7. Los Angeles	12,6	12	0,5	94	35	12,4	9
8. Kalkutta	12,1	60	3,0	57	2	1,1	46
9. Buenos Aires	11,9	40	1,3	86	14	7,6	21
10. Seoul	11,8	34	2,0	100	22	1,2	12

Quelle: United Nations (1997); Urban Agglomerations 1996, New York Reputation Action International (1994); Cities, Life in the World's 100 Largest Metropolitan Areas, New York

Quelle: Umwelt & Bildung 3/01, <http://www.umweltbildung.at/zeitschrift>

© BLK-Programm „21“ - Bildung für eine nachhaltige Entwicklung - Projektträger: Freie Universität Berlin, Koordinierungsstelle BLK-Programm „21“, FU Berlin, Arnimallee 9, 14195 Berlin Tel.: 030 - 83 85 25 15, www.blk21.de

Es handelt sich einmal um die reife Stadt der Überalterung mit abnehmender Dynamik. Diese Bezeichnung dürfte auf die Städte der westlich-entwickelten Länder im allgemeinen zutreffen.

Für Europa denken wir auch an den Begriff der europäischen Stadt. Er greift einige Aspekte der historisch gewachsenen Städte auf, welche auch für eine nachhaltige Stadt von Bedeutung sind. Es geht um gewachsene Stadtstrukturen, in denen eine Nutzungsmischung historisch verankert ist und welche sich in der Dichte ganz wesentlich von den zersiedelten, amerikanischen Städten unterscheiden.

Die Begrenzung des Flächenverbrauches und den Spagat zwischen angenehmen Wohnen und erlebnisreicher Nutzungsmischung stellt auch für die Zukunft ein großes Aufgabenfeld dar. Bisher ist es noch nicht gelungen, die Neunutzung von Naturflächen für Siedlungszwecke in nennenswerten Umfang zu begrenzen.

Besonders stark wird sich auf diese Städte auch die anhaltende Verschiebung der Alterstruktur auswirken. Die demografische Zunahme der älteren Menschen in den Städten bringt neue Bedürfnisse und auch Erfordernisse hervor. Einerseits kann der Sektor der personenbezogenen Dienstleistungen hier ausgebaut werden, aber das Problem der zurückgehenden Zahl der Erwerbstätigen, welche eine steigende Zahl von älteren Menschen zu versorgen hat, ist heikel. Besonders in den amerikanischen Städten mit ihrer dispersen Siedlungsstruktur kann die Versorgung an eine Grenze der Rentabilität stoßen.

Wirtschaftlich sind diese Städte insgesamt überwiegend von ihrer früheren Rolle der Produktionsstandorte zurückgetreten und müssen sich im gehobenen Dienstleistungssektor einen neuen Markt erobern. Die größeren Städte sind hierbei auf einen spezialisierten Platz auf dem Weltmarkt erpicht (Stichwort Global Cities), für die kleineren Städte bietet die Position eines regionalen Zentrums eine aussichtsreiche Perspektive. Bildung und Ausbildung spielen in diesem Zusammenhang eine zentrale Rolle.

Ein Teil dieser Städte hat mit dem Problem der Stadtflucht zu tun.

Ökologisch betrachtet liegen die „reifen“ Städte an der Spitze des Verbrauchs von Energie und Wasser und von Rohstoffen, gleich welcher Art. Daraus lässt sich international die Notwendigkeit einer Vorreiterrolle für die ökologische Umgestaltung der Gesellschaften ableiten, vor allem im Energiesektor und beim Flächenverbrauch. In diese

Die reife Stadt der
westlichen Länder

Kategorie der Städte fallen die meisten Städte in Nordamerika, Europa, Asien, Australien und Teilen Ostasiens.

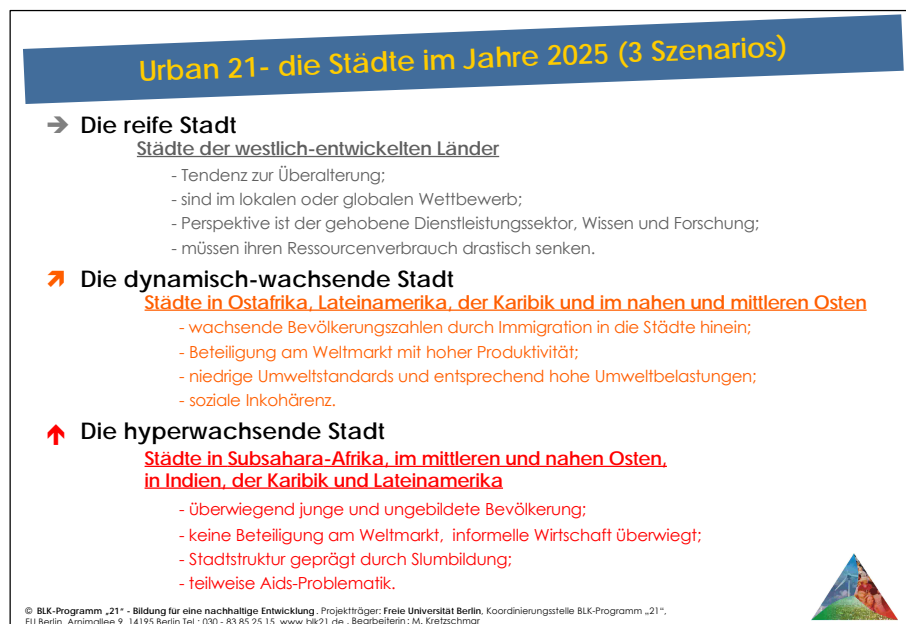
Die zweite beschriebene Stadtkategorie sind die dynamisch wachsenden Städte. Dies sind Städte, in denen ein hohes Maß an wirtschaftlicher Produktivität stattfindet. Zunehmende Bevölkerungszahlen v. a. durch Migration in die Städte hinein bei gleichzeitiger Beteiligung der Städte am Weltmarkt und damit steigenden Löhnen und einer zunehmenden Qualifizierung kennzeichnen diese Städte. Dadurch erwachsen aber neue Problemfelder.

Dies sind vor allem steigende soziale Segregationstendenzen, welche zu sozialen Unruhen führen können. Negative Vorreiter sind hier die lateinamerikanischen Städte, in denen bewachte, sichere Wohnviertel ohne Verbindung zu den daneben liegenden Slumvierteln existieren. Ländliche Gebiete, welche nicht an der wirtschaftlichen Entwicklung teilnehmen können, sind hingegen gebietsweise in die Hände von paramilitärischen Organisationen gefallen, welche mit Hilfe von Straßensperren die Infrastruktur (mithin die wirtschaftlichen Aktivitäten) kontrollieren. Oftmals sind die Regierungen durch die Situation überfordert, außerdem durch die Schulden Spirale stark in ihrer Handlungsfähigkeit eingeschränkt und es fehlt das Geld, notwendige Organisations- und Strukturverbesserungen einzuleiten.

Zusätzlich erwachsen durch die steigenden Einkommen des besser verdienenden Teils der Bevölkerung solcher Städte neue Konsum-Bedürfnisse, die nicht durchweg positiv zu beurteilen sind.

Die dynamisch-wachsende Stadt

Abbildung 8:
Die Städte im
Jahre 2005



An erster Stelle steht der umweltbelastende Individualverkehr, welcher durch fehlende Reglementierung und wachsende Nachfrage zu einer großen Belastung geworden ist. Die erste Generation von industriellen Fabrikationsstandorten zeichnet sich auch durch niedrige Umweltstandards aus, so dass die Gewährleistung einer umweltverträglichen städtischen Umgebung zwar dringend erforderlich ist, allerdings gleichzeitig die Abwanderung von Firmen in noch billigere Standorte riskiert. Demographisch wird es in Zukunft eine steigende Anzahl von älteren Menschen geben, wobei noch nicht annähernd die Bevölkerungszusammensetzung der „reifen“ Stadt erreicht wird.

In diese Kategorie der Städte fallen Städte der sich rasant entwickelnden Länder mit mittlerem Einkommensniveau, wie sie für weite

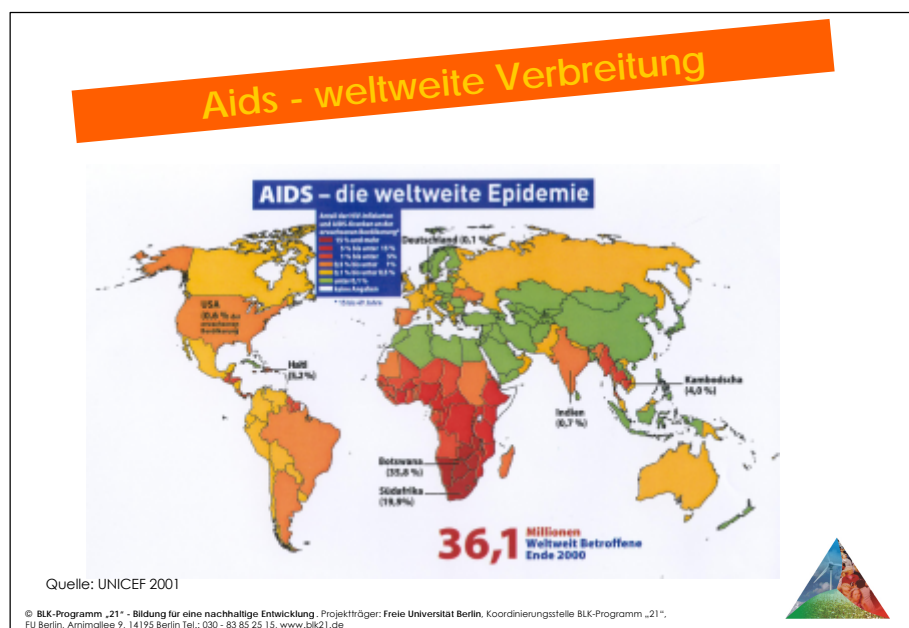
Teile Ostafrikas, Lateinamerikas, der Karibik und des Nahen und Mittleren Ostens typisch sind.

Die dritte Kategorie sind Städte, welche vom informellen, übermäßigen Wachstum geprägt sind. In den sogenannten hyperwachsenden Städten steht der Kampf ums tägliche Überleben für einen Großteil der Bevölkerung im Vordergrund. Nach wie vor wandern aus ländlichen Gebieten vor allem unterqualifizierte Bevölkerungsgruppen ein, welche sich gleichzeitig in den Städten reproduzieren und somit selbst nicht unerheblich zum Bevölkerungswachstum der Städte beitragen. Die informelle Wirtschaft, ohne soziale Absicherung und ohne Beteiligung am Weltmarkt, prägt diese Städte ebenso wie eine Vielzahl ungeordneter Elendsviertel.

Hinzu kommt in einigen Ländern die Aids-Problematik. In Subsahara-Afrika haben bis 2001 16 Prozent aller Kinder unter 15 einen oder beide Elternteile durch Aids verloren.

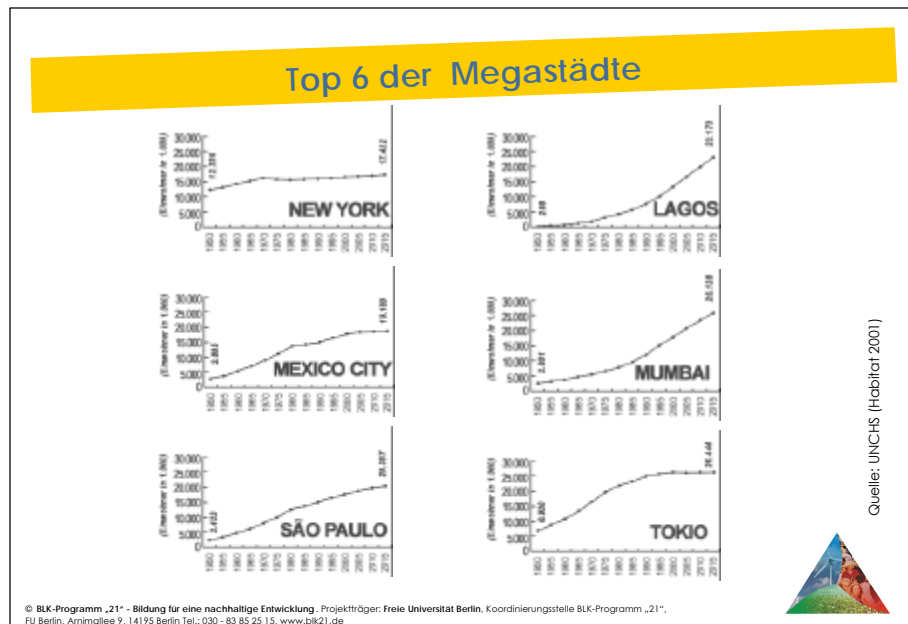
Die hyperwachsende Stadt

Abbildung 9:
Weltweite Verbreitung von Aids



Die ausgesprochen junge, überwiegend ungebildete Bevölkerung dieser Städte wird in absehbarer Zeit keine Verbesserung ihrer Lebensumstände erwarten können. Dabei sinken durch das Wachstum der Städte auch die Möglichkeiten, sich an der formellen Wirtschaft zu beteiligen, weil durch die Abdrängung an den Rand der Städte die Entfernungen zu einem potentiellen Arbeitsplatz in der Innenstadt weiter sinken und keine Ressourcen für die Fortbewegung vorhanden sind. In diese Kategorie der Städte fallen einige Städte von Subsahara-Afrika, auf dem indischen Subkontinent, in den islamisch geprägten Ländern des Mittleren und Nahen Ostens und in einigen der ärmeren Ländern Lateinamerikas und der Karibik.

Abbildung 10:
Top 6 der
Mega-Städte



Globale Verflechtungen der Städte – Global Cities

Die Globalisierung der Märkte hat vor allem in ökonomischer Hinsicht auf die Städte als Orte wirtschaftlicher Aktivität Einfluss. Die damit zusammenkommenden Verflechtungen sind zunehmend in das Blickfeld von Stadtplanern geraten und werden unter dem Begriff „Global Cities“ diskutiert.

Die Städte sind unterschiedlich stark insbesondere in Abhängigkeit von ihrer Wirtschaftsaktivität, den angesiedelten Branchen und ihrer Größe in ein Netz weltweiter Verflechtungen eingebunden.

Diese Abhängigkeiten betreffen nicht nur die Städte im westlichen Europa und Amerika. Auch viele Städte in Asien befinden sich in Teilbereichen ihrer Wirtschaftsaktivitäten im Wettbewerb mit einer internationalen Konkurrenz. Da sich die Produktion von einfachen Konsumgütern in den letzten Jahren in die Zentren von Billiglohnländern verschoben hat, haben die alten Industriestädte ihre angestammten Aufgaben verloren. Diese Entwicklung wird derzeit unter dem Begriff Strukturwandel beschrieben und diskutiert.

Für die alten Industriestädte im westlichen Europa und auch in Deutschland wird das Leitbild einer Dienstleistungsgesellschaft als Lösung für die Zukunft angeführt. Verstärkte Konzentration auf den dritten Sektor erfordert ein hohes Maß an Bildung und Spezialisierung. Durch Wissen und Clustering in einem bestimmten, speziellen Branchensektor wird das Image der Stadt mit einem ökonomischen Gebiet verknüpft, was weitere Firmen und Investoren anziehen soll. Hierbei ist die Ansiedlung von ein oder zwei Mayor Players als Magnaten einer Branche ausschlaggebend.

In den am meisten wachsenden Branchen ist ein Wettbewerb um diese Standortidentifizierung im Gange, welcher z. B. die Branche der Softwareentwicklung, das Bankwesen, die Unternehmens- und Steuerberatung oder auch die Medienbranche betrifft. Auch die mit Forschung kombinierte High-Tech-Produktion bildet ihre ganz eigenen Netzwerke mit entsprechenden Ansprüchen an hochqualifizierte Arbeitsplätze.

Allerdings „wird der Arbeitsmarkt nach wie vor eher von lokalen, nicht handelsfähigen Gütern dominiert: Einzelhandel, ortsansässige

Weltweite Verflechtungen

Banken, Baugewerbe, Transport, Sicherheit, Bildung und Gesundheitswesen werden auch in Zukunft das Gros der Arbeitsplätze stellen, da dort keine hohen Produktivitätszuwächse erzielt werden können. Aber ihr Wachstum hängt in hohem Maße vom wirtschaftlichen Erfolg des globalisierten Dienstleistungssektors und dessen Rentabilität ab“ (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, 2000, S. 88).

METROPOLITAN REGION	PAPERS 1994-96
London	64742
Paris	45752
Moscow	39903
Amsterdam-Hague-Rotterdam-Utrecht	36158
Copenhagen-Malmö-Lund	21631
Stockholm-Uppsala	20195
Berlin	19872
Oxford-Reading	18876
Edinburgh-Glasgow	18688
Manchester-Liverpool	18653
Cambridge	17764
Madrid	16230
Munich	15947
Dortmund-Düsseldorf-Cologne	15716
Milan	15120
Rome	15088
Frankfurt-Mainz	14512
Basel-Mulhouse-Freiburg	13918
Sheffield-Leeds	13484
Geneva-Lausanne	13405
Mannheim-Heidelberg	12289
Zurich	11951
Brussels-Antwerp	11786
St. Petersburg	11506
Barcelona	11467
Vienna	10882
Bristol-Cardiff	10633
Helsinki	10287
Birmingham	9882
Aachen-Maastricht-Liege	9705
Lyon	9175
Copenhagen	13091
Malmö-Lund	8540

Quelle: OOI Giok Ling

Abbildung 11:
Die 30 größten Forschungszentren in
Europa, gemessen an Publikationen

In dieser Form sind regionale und globale Märkte miteinander verknüpft. Der globalisierte Weltmarkt lässt dabei keinen Stillstand zu. Denn nicht nur die Fertigungs- und Verarbeitungsbranchen sind bereits in Billiglohnländer abgewandert, sondern auch Teile der Dienstleistungsindustrien verlagern sich mehr und mehr dorthin. Nutznießer dieser Entwicklungen sind weltweit die weniger entwickelten Städte, allerdings ist es nicht einfach, die Stellung auf der Entwicklungsleiter zu halten. Hinzukommt für die Städte, die von ausländischen Investitionen abhängig sind, dass sie auch in weitreichender, kultureller Weise beeinflusst werden. Lokale und globale Fehlentwicklungen können die Städte auch entsprechend destabilisieren, wie es durch eine verfehlte Politik in den achtziger Jahren in Lateinamerika und in den neunziger Jahren durch institutionelle Defizite und verfehlte Investitionspraxis in Asien geschehen ist.

**Globaler Markt –
global abhängig**

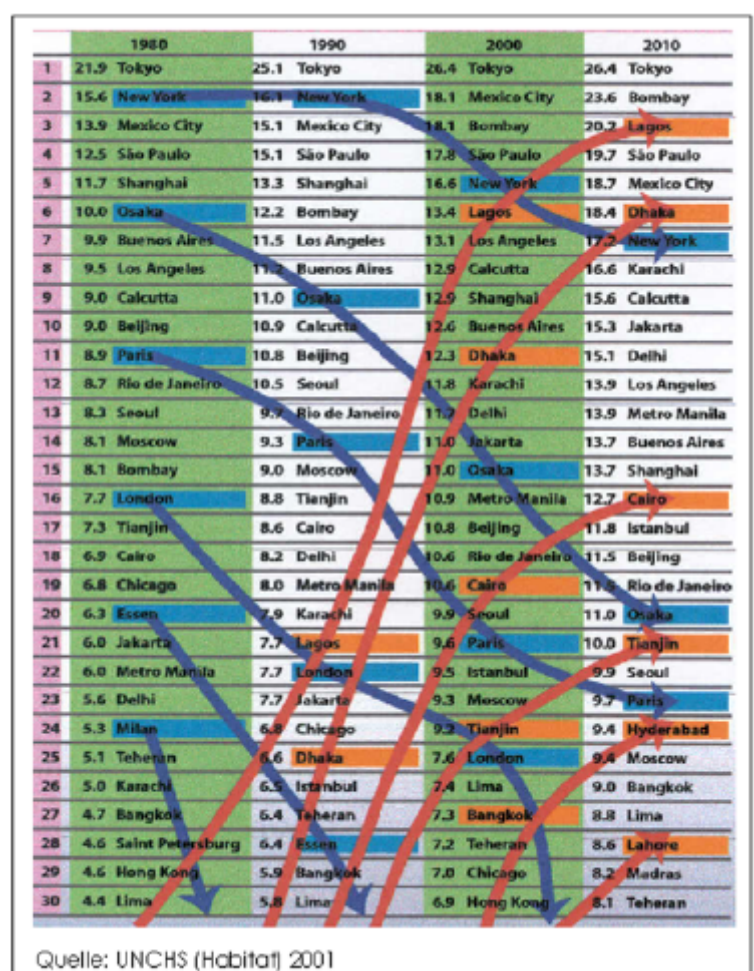
Betrachtet man die wirtschaftlichen Entwicklungszyklen von Boom und Flaute, so bleibt in den seltensten Fällen die Entwicklung einer Stadt längerfristig stabil. Nach teilweise kurzen Boom-Zeiten treffen Rezessionen die sich entwickelnden Städte oft unvorbereitet. Sie können die Entwicklungen aus eigener Kraft nicht abfedern oder verfügen über keine Mittel, um finanziell gegenzusteuern. Mit diesen Aufgaben sind einzelne Städte überfordert und es ist Aufgabe der nationalen und supranationalen Politiker die Rahmenbedingungen wirtschaftlicher Aktivitäten zu schaffen.

Die Globalisierung betrifft jedoch nicht in gleichem Ausmaß alle Städte der Welt, denn nicht alle können an vorderster Front technischer Innovationen stehen. Viele werden sich auf Imitationen und einfache Produkte und Dienstleistungen konzentrieren.

Berücksichtigt man den Anteil des Weltmarkts anhand der Beschäftigtenzahlen, stellt sich heraus, dass selbst in den globalisierten Zentren, wie New York, London oder Los Angeles ein Großteil der Unternehmen den regionalen Markt bedient.

Die wachsenden Städte Lateinamerikas oder Subsahara-Afrikas hingegen haben kaum wirtschaftlichen Kontakt zur Außenwelt. Sie leben in einer überwiegend informell geprägten Wirtschaft aus lokalen Tauschsystemen.

Abbildung 12:
Die 30 größten Agglomerationen der Welt, Anzahl der Einwohner in Millionen



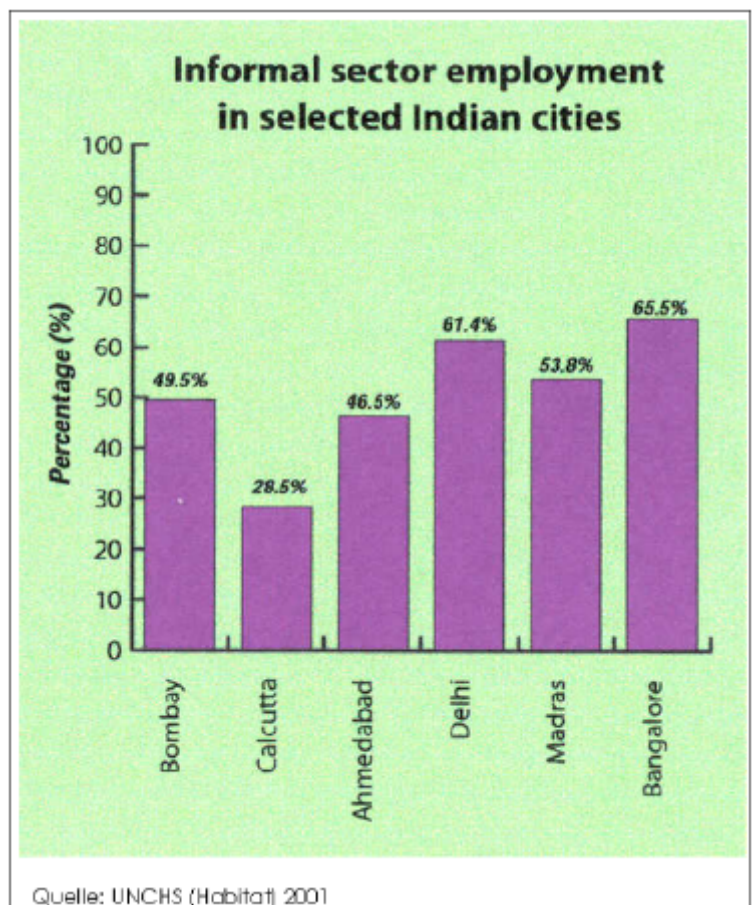


Abbildung 13:
Informelle Wirtschaft in einigen
indischen Städten

Allen Städten der Welt gemeinsam ist das Kernproblem der Arbeitslosigkeit. Die Nachfrage nach Arbeitsplätzen steigt weltweit weiterhin, und die Städte fungieren als Magneten für Emigranten, ob in den Entwicklungsländern oder in den industrialisierten Ländern. Das Ausmaß des Problems ist hierbei regional unterschiedlich, jedoch beheimaten auch viele Städte mit einer modernen Wirtschaft einen zunehmenden informellen Sektor, der dem der Entwicklungsländer gleicht! (Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, 2000).