LEUPHANA
UNIVERSITÄT LÜNEBURG

STARTWOCHENZEITUNG

Startwoche 2020 — Ein Produkt der Landeszeitung — Montag, 5. Oktober 2020

Ratschlag gefällig?

21 Tipps, die unser Autor gerne schon vor dem Studium bekommen hätte. Die wollen wir nicht vorenthalten. Soviel sei verraten: Es geht ums Busfahren, Äpfelpflücken, und sogar Glühwürmchen spielen eine Rolle. ► **Seite 26**

Wie wohnen?

Warum auch andere Städte auf der Welt neben Lüneburg eine Chance haben sollten. ► **Seite 28**

Hier rollt die Zukunft an

Essen auf Rädern – aber nicht so, wie man vielleicht denkt. In Hamburg werden Gerichte neuerdings mit Robotern an Haushalte geliefert. Ein Selbstversuch. ► **Seite 27**

Foto: Starship Technologies/Philip Bedford

EDITORIAL

Von Luise Asmussen

2030

Die Frage nach der Zukunft hat etwas Verlockendes. Doch seien wir ehrlich: Wir sind ziemlich schlecht darin, sie vorherzusehen. Filmklassiker wie „Matrix“ oder „Zurück in die Zukunft“ prognostizierten unserem Zeitalter fliegende Autos und Hoverboards. Dennoch müssen wir uns noch immer mit Bus und Bahn begnügen – und der E-Roller war nun auch nicht der große Wurf. Wenn ich an das Jahr 2030 denke, stelle ich mir vor, dass alles technisch viel aufregender und fortschrittlicher ist. Klar, auch in zehn Jahren werde ich mir wohl nach einer durchzechten Nacht gerne mal eine große Pizza bestellen. Aber vielleicht öffne ich dann keinem menschlichen Pizzaboten die Tür, sondern einem Roboter, dem man lediglich ab und zu einen neuen Akku spendiert. Ist das nun gut? Einerseits würde ich mir das Trinkgeld sparen, andererseits fiele ein beliebter Nebenjob für Studierende weg. Aber wer weiß, ob die Roboter in zehn Jahren wirklich ein Update fürs Treppensteigen haben! Ich bin gespannt, ob die Lüneburger*innen, die auf Seite 3 von ihrer Vision der Stadt im Jahr 2030 erzählen, Recht behalten. Wir werden es erleben. In der Zukunft.

Heute im Morgen

Das Thema der Startwoche ist die Stadt der Zukunft. Doch wie könnte sie aussehen? Wir haben sie besucht

VON LIA SPRINGER

Ein wenig fühlt man sich, als betrete man ein Raumschiff. Die Fassade flimmert und spiegelt, dazwischen erstrecken sich meterlange Fensterfronten. Wenn man das Gebäude betritt, wird man von einem Roboter begrüßt. Mitten in Berlin, unweit des Hauptbahnhofes und des Kanzleramtes, auf dem Weg in die Zukunft.

Im vergangenen Jahr eröffnete dort ein Museum, das sich nicht weniger zur Aufgabe gemacht hat, als das Leben in der Zukunft zu zeigen. Aus drei verschiedenen Perspektiven: Mensch, Natur und Technik. Ein Museum, das provoziert, motiviert und herausfordert.

Die lateinische Sprache kennt zwei Wörter für das, was wir heute als Zukunft bezeichnen: „futurum“ und „adventus“. Während „futurum“ eine Zukunft meint, die wir selbst beeinflussen können, beschreibt „adventus“ die Ankunft einer feststehenden Zukunft, die wir nicht planen können. Der Historiker Lucian Hölscher beschreibt auch einen Wandel in der deutschen Sprache: Heute sprechen wir immer häufiger von mehreren „Zukünften“ statt von der einen Zukunft. Und so gibt es im Futurium verschiedene Szenarien zu sehen, was kommen könnte. Am Eingang erhält jede*r Besucher*in ein Armband mit einem Chip. Den kann man an den Ausstellungstischen gegen Sensoren halten, um sich das Thema des Tisches zu Hause genauer anzusehen. Die Stationen reichen von nachhaltigen Baumaterialien bis hin zu Big Data.

Der „Stadtdschungel“ präsentiert Ideen, die surrealistisch wirken, vor allem: sehr fern. Städte auf dem Mond, Wolkenkratzer in der Wüste, künstliche Schwimmkörper als marinen Lebensraum. Diese utopische Perspektive sei die Absicht der Ausstellungsmacher*innen, erklärt Rosalina Babourkova. Sie arbeitet als wissenschaftliche Mitarbeiterin im Futurium und gestaltet seit 2016 die Ausstellungen mit. „Wir wollen nicht zeigen, was es schon gibt, etwa Stahl und Beton. Sondern das, was wir in Zukunft bauen müssen“, sagt sie. Bis zur Mitte dieses Jahrhunderts werden 6,5 Milliarden Menschen in Städten leben, schätzen Experten der Vereinten Nationen. Für all die künftigen Stadtbewohner* innen muss menschenwürdiger Wohnraum geschaffen werden. Zement und Beton belasten das Klima jedoch stark. Nachwachsende Rohstoffe als Baumaterialien zu verwenden, ist ein Ansatz, um diese Belastung zu vermeiden.

Der 3D-Drucker spuckt am Ende Häuser aus

Lehm und Ton könnten so zum Beispiel durch 3D-Drucker in Formen gebracht werden, aus denen sich später Häuser bauen lassen. So werden lange Transportwege unnötig, da Lehm nahezu überall im Boden vorkommt. Auch Holz ist ein nachhaltiger Baustoff. Gebäude aus Holz sind temporäre CO_2-Speicher. Nach sehr entferntem „futurum“ klingen Gebäude aus natürlichen Materialien, die auf Feuchtigkeit oder Temperatur reagieren und so die Konstruktion an die Umgebung oder die Tageszeit anpassen. Noch sei die Zeit nicht reif für derartige Ideen, sagt Babourkova. „Wenn man anfängt, mit neuen Materialien und Bauweisen zu arbeiten, stoßen die Architekten an die Grenzen von ganz vielen Regulierungen.“ Die Realität der Gegenwart erlaube vieles noch nicht. Müsste man eine Farbe nennen, die die Stadt der Zukunft beschreibt, wäre Grün wahrscheinlich die passendste Antwort. Weltweit arbeiten Expert*innen daran, die Natur in die Stadt zu holen.

Die Zukunft macht Station in Berlin. Foto: David von Becker

Bei der Gebäude- und Dachbegrünung sei etwa Singapur ein gutes Beispiel, meint Babourkova. Der Stadtstaat fördert das ökologische Bauen und will die „grünste Stadt der Welt“ schaffen. In Singapur findet man das Reservat Bukit Timah, einen Regenwald, nur zehn Kilometer vom Stadtzentrum entfernt. Seit 2008 müssen Grünflächen, die beim Neubau verloren gehen, auf Gebäuden ersetzt werden. So sei etwa zwischen vier Hochhäusern ein großer Park auf mehreren Ebenen entstanden.

Eine andere Möglichkeit sind Bäume, die an Hausfassaden wachsen. Das Unternehmen Visioverdis präsentiert mit „GraviPlant“ Trommeln, die sich drehen. In ihnen stecken Bäume, die dann im 90 Grad-Winkel von der Wand abstehen und wachsen.

Begrünte Gebäudefassaden erhöhen nicht nur die Luftqualität, sondern senken die Umgebungstemperatur, dämmen und kühlen das Gebäude. Die Fassade wird so geschützt, es werden Kosten eingespart, Lebensräume für Tiere geschaffen – und die Aufenthaltsqualität steigt.

Das sei jedoch nicht überall notwendig. „Berlin ist eine sehr grüne Stadt, da ist Gebäudebegrünung nicht unbedingt die Priorität“, sagt Babourkova. Außerdem seien staatliche Subventionen nötig, um die Attraktivität zu steigern, da der Aufwand zu Beginn der Begrünung sehr hoch sei. Langfristig würden hingegen Kosten gespart.

Brachflächen, auf denen sich die Natur entwickeln kann

Bei einem überwältigenden Großteil der Deutschen ist Natur in Städten beliebt: Nach Angaben des Bundesumweltministeriums finden 97 Prozent der Deutschen städtische Parks sehr wichtig oder eher wichtig. Auch Gewässer und Pflanzen am Straßenrand sind entscheidend, damit sich die Bewohner*innen in der Stadt wohlfühlen. Zwei von drei Befragten sprechen sich zudem für Brachflächen aus, auf denen sich Stadtnatur frei entwickeln kann.

Für die Wissenschaftlerin Babourkova ist die Stadt der Zukunft nicht nur grün – sie ist auch autofrei, zumindest in der Innenstadt. Ein Beispiel, wo dies gut geglückt ist, sei Barcelona. Dort gibt es sogenannte „Superblocks“, verkehrsberuhigte Bereiche, die nur für Anlieger*innen befahrbar sind. Das Konzept soll bald auf die ganze Stadt ausgeweitet werden. So werden die Straßen zum Treffpunkt oder Spielplatz, während der Verkehr um die Blöcke geleitet wird.

Starthilfe

21 Tipps, die unser Autor Anton Burmester gerne vor seinem Studium gewusst hätte

1 Besucht die nicht prüfungsrelevanten Vorlesungen im ersten Semester. Es lohnt sich. So einfach könnt ihr nie wieder interdisziplinäre Aspekte kennenlernen.

2 Stresst euch nicht bei den Credit Points. Es ist in Ordnung, auch 10 CP in einem Semester zu machen. Manchmal stehen andere Dinge als das Studium im Vordergrund: Hobbys, Praktika, Jobs, Sinnfragen.

3 Wenn irgendwie möglich: Schreibt die Freitags-Hausarbeit schon im ersten Semester! Als eure erste Hausarbeit mag sie auf den ersten Blick überfordernd wirken, wird aber meist wohlwollend bewertet. Viele ärgern sich später, wenn ihnen diese noch bevorsteht.

4 Das Methoden- und Schreibzentrum ist eine gute Adresse für Hilfe und Feedback bei Hausarbeiten, nutzt sie.

5 Wer pendelt, sollte sich über Alternativen zum Leuphana-Shuttle informieren. Der Shuttle ist meist sehr überfüllt. Ihr könnt etwa auch den Linienbus zur/ab Blücherstraße nutzen oder mit dem Fahrrad fahren, das ist am einfachsten. Wer ohne Rad in Lüneburg ankommt, kann sich eines an den StadtRad-Stationen am Bahnhof oder an der Uni ausleihen.

6 Plant eure Busfahrten. Die Busse in Lüneburg fahren oft nur bis 20 Uhr.

7 Stellt euch im Zug einen Wecker! Wer abends zum Feiern nach Hamburg fährt, muss meistens zurück nach Lüneburg. Dabei besteht die Gefahr, nach einer durchzechten Nacht in der Regionalbahn einzuschlafen – und nach Hannover durchzufahren.

8 Bleibt in den Semesterferien auch mal in Lüneburg. So entdeckt ihr die Stadt neu, nicht nur aus der Studierenden-Bubble heraus.

9 Geht auf den Wochenmarkt. Der steht immer mittwochs und samstags von 7 bis 13 Uhr auf dem Marktplatz vor dem Rathaus. Hier findet ihr nicht nur eine Vielzahl an leckeren Lebensmitteln aus der Region, Kaffee und Blumen, sondern vor allem auch eine entspannte Atmosphäre.

10 Pflückt Äpfel. In Lüneburg gibt es viele Obstbäume, an denen man sich bedienen kann. Guckt nach den Bäumen rund um den Kreidebergsee, oder eben auch auf dem Campus.

11 Schließt eure Räder an, immer. Auch wenn Lüneburg beschaulich wirkt, werden hier häufig Fahrräder geklaut.

Der Wochenmarkt. *Foto: A/be*

Der Kalkberg. *Foto: A/be*

Der Stint. *Foto: t&w*

Der Kreidebergsee. *Foto: Anton Burmester*

12 Habt Licht am Rad. Für eure eigene Sicherheit, aber auch um Ermahnungen durch die Polizei zu vermeiden. Eine gute Adresse für Reparaturen: die Fahrradwerkstatt Konrad auf dem Uni-Campus.

13 Was in Hamburg das Cornern, ist in Lüneburg das Bridgen. Im Sommer lädt die Brücke am Stint ein, sich mit Freunden zu treffen und zusammen Bier zu trinken. Dort kommt Großstadtflair auf. Dabei aber die Corona-Regeln nicht vergessen.

14 Erkundet die Stadt. Der Kreidebergsee im Zentrum eignet sich gut zum Baden an heißen Tagen. Sollte es hier zu voll sein: Fahrt zu den Badestellen an der Ilmenau. Zum Beispiel an die Teufelsbrücke oder gleich an einen der vielen Seen rund um Lüneburg.

15 Im Juni und Juli könnt ihr in trockenen Nächten Glühwürmchen sehen. Schaut euch in ruhigen Gebieten um, zum Beispiel auf dem Kalkberg.

16 Jim Curry ist eine beliebte Adresse für einen späten Snack. Hier gibt es bis 24 Uhr Currywurst und Pommes, auch als vegane Variante.

17 Im Pons am Stint gibt es leckeres Studibier und ab 17 Uhr Tee zum halben Preis. Ob ruhig oder Rambazamba: Dort stimmt das Preis-Leistungs-Verhältnis.

18 Erkundet das Umland. Um Lüneburg herum gibt es schöne Ausflugsziele, etwa die Bardowicker Mühle, dort könnt ihr gut Kuchen essen. Im Sommer lohnt es sich, nach Winsen zum Erdbeerenpflücken zu fahren.

19 Macht eine Kanu-Tour. Beliebt ist die Route von Bienenbüttel die Ilmenau entlang bis nach Lüneburg. Sie endet bei Schröders Garten, dort könnt ihr den Tag mit einem Bier vom Fass ausklingen lassen. Boote könnt ihr euch über die Uni leihen. Sprecht dazu einfach jemanden in der Geschäftsstelle des Studio 21 an, dem unieigenen Fitnesscenter.

20 Auch wenn Hamburg mehr bietet: Geht in Lüneburg feiern. Tolle Partys und Konzerte gibt es im Anna & Arthur oder im Salon Hansen.

21 Neben dem Lunatic gibt es in und um Lüneburg noch viele weitere Festivals: Zum Beispiel das coraci, das sich der Intersektionalität widmet, oder das Calluna in der Nordheide, welches einen großen Fokus auf Nachhaltigkeit legt.

Mehr Netz, weniger Campus

Die Startwoche findet vor allem digital statt. Das hat auch Vorteile – alle Interessierten können online dabei sein

VON AMBRA IHME

Im vergangenen Jahr zogen während der Startwoche die neuen Studierenden noch in 99 Kleingruppen über den Campus, sie trafen sich im Auditorium oder der Mensa. Dieses Jahr werden die ersten Tage des Studiums anders verlaufen, angepasst an die Corona-Pandemie. Die 1400 Erstsemester dürfen nur in festen Kleingruppen auf dem Campus anwesend sein. Und auch diese Treffen mussten am Freitag abgesagt werden, nachdem Studierende bei einer privaten Party am Donnerstagabend Kontakt zu einer möglicherweise mit Corona infizierten Person hatten. Weil das Testergebnis dieser Person aussteht, finden laut den Organisatoren auch heute noch keine Präsenz-Einheiten auf dem Campus statt.

Das Thema der Startwoche lautet „Future::Cities“, Zukunftsstädte. Nicht erst seit der Pandemie wird stärker diskutiert, wie wir leben wollen und was eine lebenswerte Nachbarschaft ausmacht. Leonie Schmitt von der Startwoche sagt, Städte würden den Puls der Zeit erzeugen, in ihnen entstehe die Zukunft. Sie stünden aber vor großen Herausforderungen. Schmitt: „Diese Themen gehen uns alle etwas an und geben für alle Studiengänge und Perspektiven etwas her.“

Durch das neue Format der Startwoche können dieses Jahr erstmals nicht nur Studierende jeden Beitrag verfolgen, sondern alle Interessierten. Vorträge, Diskussionsrunden und Gespräche werden online gezeigt. Sprechen werden etwa der Wissenschaftsjournalist Ranga Yogeshwar, Hamburgs Zweite Bürgermeisterin Katharina Fegebank und der Präsident des Umweltbundesamtes, Dirk Messner.

Für alle, die tagsüber nicht die Zeit dafür finden: Die meisten Veranstaltungen werden im Nachhinein auf dem Youtube-Kanal der Leuphana zu sehen sein. Schmitts persönliches Highlight ist der Soziologe Elijah Anderson der Universität Yale. Er ist zu Gast in der finalen Show am Freitag und wird ein Gespräch zum Thema „Black Space, White Space and the American City“ führen.

▸ Das Programm und der Livestream sind unter leuphana.de/college zu finden.

Essen auf Rädern

Lieferroboter sollen in Zukunft Essen oder Pakete bringen. Doch funktioniert das? Ein Selbstversuch

VON CORNELIA BRAUN

Die Zukunft leuchtet auf meinem Handy auf. Ich habe eine Nachricht erhalten, dort steht: „Ihr Roboter ist am Lieferort angekommen. Treffen sie ihn dort und entsperren sie ihn." Ich laufe die Treppen hinunter. Vor der Haustür, auf dem Bürgersteig, steht ein glänzend-weißer Kasten auf sechs Rollen. Er reicht mir bis zum Knie. An ihm ist ein orangefarbenes Fähnchen befestigt.

Sieben Roboter fahren täglich durch Hamburg

„Hungrig Hamburg?", steht auf der Seite des Roboters. Er leuchtet auf der Rückseite auf. Ich wische einmal über den Bildschirm meines Smartphones, und der Roboter öffnet sich. Ich hole eine Tüte heraus, in ihr Reisnudeln mit glutenfreier Sojasauce.

Der Roboter, Modell 6E242, ist einer von sieben Lieferrobotern, die täglich durch Hamburg-Eimsbüttel fahren. Mit maximal sechs Kilometern die Stunde ist er auf dem Bürgersteig unterwegs, und oft sorgt er für kuriose Szenen. Passanten, die verwirrt stehen bleiben. Kinder, die ihm den Weg versperren. Hunde, die an ihm schnuppern. Menschen, die Fotos machen.

Kommt ihm etwas oder jemand zu nah, bleibt er stehen. Dafür sorgt eine sogenannte „Sicherheitsblase" aus Ultraschall-Sensoren und zehn Kameras. Die Route kennt er dank GPS. Er hat gelernt, an roten Ampeln zu halten und den Zebrastreifen zu nutzen. Zwei Jahre dauerte die Testphase, in der er als Paketzusteller für Hermes gefahren ist. Damals noch unterwegs mit einem Begleiter. Seit März liefert er Essen aus – alleine.

Einer der Menschen hinter dem Roboter ist Stefan Fuchs. Zusammen mit vier Kollegen sitzt er im Hamburger Büro des US-amerikanischen Unternehmens Starship Technologies. Hier, in einem Hinterhof in Eimsbüttel, können sie die Hamburger Roboter per GPS auf ihrem Bildschirm verfolgen und Bestellungen koordinieren. An der Wand hängt ein gelbes Schild, darauf steht in großen Lettern: „Roboterleitzentrale".

Sobald ein Roboter stehen bleibt, schalten sich Stefan oder ein Kollege auf seine Kamera. Meistens steht nur ein Passant oder ein Hund im Weg. Eine Bestätigung, und der Roboter darf weiter.

Rund 50 Prozent der Zustellungskosten liegen bei einer Lieferung auf der „letzten Meile". Zudem verursacht die Übergabe direkt an der Haustür mehr als ein Viertel der CO_2-Verkehrsemissionen. Dies ergaben Analysen der ZF-Zukunftsstudie „Die letzte Meile" des Frauenhofer-Instituts. Gleichzeitig würden immer mehr Leute ihre Bestellung am selben Tag erhalten wollen – was beim Essen ja auch klar ist.

Die Lieferroboter von Starship Technologies sind eines der Beispiele dafür, wie die Logistik der Zukunft aussehen könnte. Ein Roboter könne – so die Ansage der Starship-Gründer Ahti Heinla und Janus Friis – bei zehn Auslieferungen pro Tag im Schnitt zehn Autos von der Straße holen. Und der Markt wächst: Die Restaurantkette Domino's setzte im Frühjahr 2016 bereits den Roboter „DRU" in Neuseeland als ersten Pizzaboten ein, der Schweizer Roboter „Relay" soll spezielle medizinische Lieferungen in Krankenhäusern oder Laboren erledigen. Auch der Frauenhofer-Institutsleiter Uwe Clausen schätzt die Chancen für den Roboter-Lieferanten gut ein: „Für die Zustellungen durch Transportroboter sehen wir ein Potenzial von bis zu 400 Millionen Zustellungen pro Jahr." Damit würden sie um mehr als das Zehnfache über dem der Flugdrohnen liegen.

Guten Appetit: Einmal Reisnudeln mit glutenfreier Sojasauce, bitte sehr! *Fotos: Cornelia Braun, AdobeStock*

Solche Lieferdrohnen werden bereits von Amazon getestet, DHL arbeitet an einem vergleichbaren „Paketkopter". Gerade bei überlasteten Straßen in der Stadt wären sie dem Roboter voraus. Jedoch benötigen Drohnen in Deutschland noch eine besondere Genehmigung für die Luftfahrt und müssten in Sichtweite des Steuernden bleiben. Vor 2030 werde laut der Zukunftsstudie jedoch keine Drohne den Einkauf liefern.

Das Konzept des Lieferroboters könnte hingegen die meisten Zustellungen abdecken. Realistisch umsetzbar ist das aber noch nicht. Oft stören überfüllte oder fehlende Gehwege die Lieferung. Deshalb sei eher ein Einsatz in mittelgroßen Städten wie Erfurt, Hamm oder Jena zu erwarten als in Metropolen wie Hamburg, so das Ergebnis der Studie.

Die Lieferkosten liegen bei einem Euro

Mehrere 100 Roboter liefern vor allem in den USA und Großbritannien an Universitäten und Schulen Essen aus. In Deutschland ist die Roboter-Lieferung vorerst nur in Hamburg-Eimsbüttel möglich.

Als ich mich durch die App klicke, kann ich zwischen einem Asia-Supermarkt, einem Naturkost-, einem Obst- und Gemüseladen sowie einem Bistro wählen. Die Lieferung kostet knapp einen Euro und dauert etwa 20 bis 30 Minuten.

Sobald ich bestellt habe, geht eine Benachrichtigung auf dem Tablet im Asia-Shop und bei Stefan im Büro ein. Die Einkäufe werden im Inneren des Roboters in einen Wärmebehälter gepackt. In der App wird mir auf einer Karte angezeigt, welchen Weg der Roboter nimmt. Nach 22 Minuten steht er vor meiner Tür.

Als ich meine Bestellung hole, bleiben zwei Frauen stehen und fragen, wie sicher die Essens-Lieferung sei. Etwas später macht eine ältere Frau ein Foto von dem geparkten Roboter. Sie sagt: „Das kann man auf dem Dorf gar nicht glauben, was es in der Stadt alles so gibt!"

> **„Das kann man auf dem Dorf gar nicht glauben, was es in der Stadt alles so gibt!"**
>
> **Eine ältere Frau**
> über den geparkten Roboter

Doch was bedeutet dies für traditionelle Arbeitskräfte im Lieferservice? Es mögen zwar neue Arbeitsplätze zur Entwicklung entstehen. Diese brauchen jedoch andere Qualifikationen als die eines Lieferanten. Barrierefrei ist der Roboter auch nicht, Treppen kann er nicht steigen. Und eine Frage bleibt: Muss man dem Roboter eigentlich Trinkgeld geben?

Autos suchen sich Parkplätze selber

Mit dem Projekt „Lüneburg 2030+" bereitet sich die Stadt auf die Zukunft vor. Fünf Lüneburger*innen erzählen hier, was sie sich von ihrer Zukunftsstadt erhoffen

VON HANNAH STEINER

Anna Böhme, Instagrammerin

Böhme postet auf ihrem Instagram-Account „whatsluenenburg" täglich Tipps für Restaurants und Veranstaltungen. Für das Jahr 2030 wünscht sie sich, dass die Menschen in Lüneburg auf einer Sharing-Plattform nicht nur Fahrräder und Autos teilen, sondern dort auch Lebensmittel und Unterstützung in der Nachbarschaft finden können. Für Tourist*innen soll es noch einfacher werden, die Empfehlungen von ihrem Blog abrufen zu können. Wenn man an besonderen Orten in Lüneburg vorbeiläuft, zeigen Push-Benachrichtigungen auf dem Handy direkt an, wie alt das Gebäude ist oder wie der Käsekuchen in dem Café schmeckt.

Lars Werkmeister, Geschäftsführer von Lüneburg Marketing

Werkmeister beschäftigt sich intensiv mit der Außenwirkung der Stadt und ihren touristischen Angeboten. Geht es nach ihm, soll Lüneburg unbedingt seine Backsteinhäuser und die Verweise auf die Salzstadt behalten. Besucher*innen möchte er auch in Zukunft das Gefühl geben, durch die Zeit zu reisen. Er hofft, dass sie dann geschichtliche Szenen mithilfe technischer Möglichkeiten wie 3D-Brillen nacherleben können. Historische Kulissen könnten auch in Form kurzer Szenen virtuell nachgestellt werden. Der Alltag wird sich durch technische Neuerungen verändern. Digitale Plattformen übernehmen beispielsweise die Parkplatzsuche, und ausgebaute Fahrradwege bringen mehr Menschen als bisher dazu, auf das Fahrrad umzusteigen.

Silke Ideker, Pastorin der evangelischen Hochschulgemeinde

In Idekers Vision liegen Sozialwohnungen oder gemeinschaftliche Orte wie die Herberge Plus, in der wohnungslose Menschen wohnen, künftig in Städten nicht mehr am Rand. Außerdem werde es in 15 Jahren ein Projekt geben, dass die Verschwendung von Lebensmitteln oder auch Kleidung reduziert. Eine Initiative wird dafür mit den Supermärkten zusammenarbeiten und übrig gebliebene Produkte weitervermitteln. Der digitale Fortschritt wird es Menschen zudem erlauben, flexibler an Gottesdiensten teilzunehmen. Persönliche Begegnungen wird die Technik aber nicht vollständig ersetzen können, glaubt Ideker: Die Kirche soll ein Anlaufpunkt für Menschen bleiben.

Thorben Graf, aktiv in der Jungen Union

Graf hofft, dass die Stadt sich zu einer Smart City entwickelt, in der es überall schnelles 5G-Netz gibt. Die digitale Entwicklung macht es dann möglich, ein selbstständig fahrendes Taxi zu rufen und auch spät nachts noch aus der Innenstadt nach Hause zu kommen. Auch die politische Arbeit wird seiner Meinung nach digitaler. Schon jetzt findet viel Öffentlichkeitsarbeit über Social Media statt, zurzeit gibt es sogar digitale Stammtische oder Demonstrationen. Solche Online-Formate werden das politische Engagement in Zukunft vereinfachen, glaubt Graf.

Lena Trilsbeek, AStA-Sprecherin

Trilsbeek gefällt das Kopfsteinpflaster der Innenstadt, gleichzeitig wünscht sich die Studentin, dass Lüneburg in den nächsten Jahren mehr in die Fahrradfreundlichkeit und Barrierefreiheit der Stadt investiert. Betonwege über die Straßen könnten unter anderem für Rollstuhlfahrer*innen verbesserte Zugänge schaffen. Die Zukunftsstadt sollte den Menschen zudem mehr Orte für Veranstaltungen bieten, etwa ein vom AStA betriebener Club und ein Hochschulsportzentrum, das offen für alle ist. Und wie ändert sich die Mensa?

Trilsbeek glaubt, dass es weiterhin die berühmten Kartoffelspalten geben wird – aber mit einer veganen Knoblauchsoße.

▸ Mehr zu dem Thema gibt es bei der Veranstaltung „Nachhaltigkeit konkret – Wie sich die Zukunftsstadt Lüneburg ihren Namen verdient". Heute um 19 Uhr: leuphana.de/college

FRAGE DES TAGES: WO WÜRDEST DU GERNE WOHNEN?

Ein Loft in Zürich

Sicher doch: Lüneburg ist die schönste Stadt der Welt. Aber wir geben auch anderen Orten eine Chance

Silke (34): „Am liebsten auf einem Resthof mit ganz vielen verschiedenen Parteien.“

Nils Meier (21): „Ich fühle mich im Grünen ziemlich wohl, weil ich viel laufe. Ich wohne gerne in Lüneburg, in der Stadt. Da habe ich alles vor der Haustür, die Wege sind kurz. Derzeit wohne ich in einer WG, das gefällt mir. Ich habe immer jemanden um mich herum.“

Johannes Leidenbach (23): „Am Rand einer großen Stadt, möglichst nah am Meer und möglichst sonnig. Und in einem schönen Haus mit Garten. Weil ich gerne am Meer bin und gerne schwimmen gehe. Und da ist es so schön windig.“

Florian (23): „In einem Loft in Zürich.“

Mirco Freye (23): „Gerne in einem Loft in New York.“

Jannis (22): „Eigentlich bin ich zufrieden mit meiner aktuellen Wohnung. Ich habe eine WG in einem Wohnheim. Das steht direkt an der Grenze zwischen Stadt und Land.“

Dagmar Urfels (51): „In einer schönen Stadt mit viel Natur und trotzdem vielen Einkaufsmöglichkeiten. Das ist denke ich eine gute Kombination.“

Judith Sievers (23): „Ich würde gerne in einer großen Stadt wohnen. Am liebsten in Gemeinschaft mit anderen, also in einer WG oder einer anderen Wohnform. Es ist mir wichtig, dass die Stadt öffentliche Verkehrsmittel hat, mit denen ich zufrieden bin. Ich würde gerne zentral leben und trotzdem die Möglichkeit haben, in einen Park gehen zu können.“

Matthias Lang (46): „In Lüneburg. Grundsätzlich bevorzuge ich ein Leben in der Stadt, wo es eine kulturelle Vielfalt gibt. Kino, Theater, aber auch Parks. Mir gefällt auch die Nähe zu Hamburg.“

Helga Adam (76): „Ich habe früher auf dem Land gewohnt, jetzt lebe ich am Stadtrand Lüneburgs, das genieße ich sehr. Ich bin schnell in der Natur, es gibt Busverbindungen in die Stadt, ich kann mit dem Auto fahren. Das finde ich so optimal für mich.“

Anna Lena Hansen (25): „Ich würde am liebsten ländlicher wohnen und am See. Ich bin kein Großstadt-Fan. Dort ist es mir zu voll.“

Silas Kißmer (22): „In Köln. Die Stadt finde ich sehr schön. Die Leute dort sind nett und aufgeschlossen, und ich bin ein großer Karneval-Fan. Nordrhein-Westfalen ist einfach das schönste Bundesland.”

Karl Heinz Gläser (76): „So, wie ich derzeit wohne. In Jesteburg, einem kleinen Heidedorf. Das ist schon Luxus, weil die Grundstücke rar sind und direkt an den Wald grenzen.“

Frau Brakel (84): „Ich wohne 70 Jahre meines Lebens in Lüneburg, ich habe mir noch keine Gedanken gemacht, wo ich lieber wohnen würde.“

Ali Simsek (20): „Ich würde gerne in der Schweiz wohnen, in den Bergen.“

Paul (24): „In Berlin, in einer Wohnung in Neukölln oder Kreuzberg.“

Die Umfrage haben Charline Loebbecke und Christoph Meyer gemacht.

Gemälde für sechs Euro

Kunstwerke leihen statt kaufen? In Hamburg ist das heute schon möglich

VON NIKLAS GROTH

Die Kunstleihe ist dort zu Hause, wo kaum jemand sie erwartet. Sie liegt nicht weit vom S-Bahnhof Heimfeld, als Problemviertel von Hamburg-Hamburg bekannt, und in der Nachbarschaft von Wettlokalen. Durch die großen Fensterfronten können Interessierte schon von außen erkennen, womit hier gedealt wird: Kunst.

Mieten statt besitzen, das liegt im Trend. In Städten lässt sich mittlerweile vieles stunden- oder tageweise gegen Gebühr ausleihen, ob Elektroroller, Autos oder Bohrmaschinen. Die Kunstleihe macht sich dieses Prinzip der sogenannten Sharing Economy zunutze.

Den Verein Kunstleihe gründeten Heiko Langanke und Sabine Schnell vor zwei Jahren. Beide engagieren sich neben ihren Hauptberufen, Langanke ist Unternehmensberater, Schnell führt eine Werbeagentur. Bei der Kunstleihe ist sie für die Gestaltung und den Internetauftritt zuständig. Beide zeigen Besucher*innen gerne die Räume. Sie dienen durchweg als Ausstellungsfläche, vom Eingangsbereich bis zur Kaffeeküche. Die ausgestellte Kunst reicht vom Holzschnitt über Fotografien bis zu Skulpturen.

Das Prinzip der Kunstleihe ist mit einer Bibliothek vergleichbar. Für einmalig zwölf Euro lässt sich ein Leihausweis erwerben, jedes Kunstwerk kostet sechs Euro für eine dreimonatige Leihe. Langanke nennt sie „Kampfpreise“, die „einem Freibadbesuch“ entsprächen – kostendeckend sind die Umsätze bislang nicht. Bis jetzt haben die Macher*innen der Kunstleihe schon 70 Leihausweise ausgestellt, und sie wollen weiterwachsen. Mittelfristiges Ziel ist es, per Crowdfunding ein Jahresbudget von 5000 Euro zu erreichen, um jährlich zehn neue Kunstwerke zu erwerben. Außerdem hoffen

Sabine Schnell: „Alte Harburger Brücke (Serie Fremder Hafen)“ (2013). *Foto: Sabine Schnell, Kunstleihe Harburg*

Schnell und Langanke auf Nachahmende in anderen Bezirken, mit denen sie dann wie einem Bibliotheksverbund kooperieren könnten.

Der gemeinsame Nenner der Kunstwerke ist die Herkunft der Künstler*innen, die meisten kommen aus Harburg. Sie würden sich erhoffen, durch das Projekt ihren Bekanntheitsgrad zu erhöhen, erklärt Langanke. Einige Kunstwerke stammen aus einer Haushaltsauflösung eines Sammlers aus Bonn. Dadurch besitzt das Projekt auch Werke von überregional bekannten Künstler*innen. Zu den berühmtesten gehören der Bauhaus-Vertreter Theodore Lux Feininger und der Bildhauer, Grafiker und Maler Ewald Mataré.

Die Kunstleihe, sagt Langanke, richte sich sowohl an Kunsthistoriker*innen als auch Laien, die beim Vorbeilaufen an dem Eckgebäude mit den großen Fenstern ein Gemälde finden würden, was farblich stimmig zu ihrem Sofa passe. Die Macher*innen verbinden eine klare Hoffnung mit ihrem Angebot: Wer sich ein Gemälde über das eigene Sofa hängt, kann sich mehr damit beschäftigen, als würde er oder sie bloß durch eine Ausstellung gehen. Auf der Webseite der Kunstleihe können die Menschen mehr über die Biografie und Ausstellungen der Künstler*innen erfahren.

Manchmal gefällt den Menschen das geliehene Kunstwerk sogar so gut, dass sie sich nach einem Vierteljahr nicht mehr von ihm trennen möchten, erzählt Langanke. Anders als bei Artotheken ist es zwar nicht das Ziel der Kunstleihe, mit dem Verkauf viel Gewinn zu machen. Sie verstünden sich als Gegenstück zum Kunstmarkt, auf dem Werke der großen Meister astronomisch hohe Preise erzielen würden, um dann als Wertanlagen in Privathäusern zu verschwinden, sagt Langanke. Dennoch: Wer möchte, kann die Kunstwerke nach der Leihzeit kaufen. Und sie können über dem heimischen Sofa hängen bleiben.

GLOSSE: SCHEITERN AN DER ZUKUNFT

Von Simon-Lennard Till

Teil 1: Odyssee

Manche Utopien scheitern, bevor sie richtig begonnen haben. Bei mir war es der Traum von der Verkehrswende. Anfang August. Es ist warm, ich möchte nur noch raus aus Hamburg. Kurzer Blick auf die Carsharing-App, schnell ist ein Auto gebucht: ein E-Smart. Nicht das, was James Bond nutzen würde, aber egal. Auto auf, losfahren.

Schnell kommen wir ins Stocken. Hamburg ist überfordert mit der Masse an Autos, Lkw, Bussen, Omas und allem, was sonst noch über die Straßen kriecht. Aus dem Radio tönt unerträgliche Popmusik. Die Funktion, sein Handy mit dem Auto zu verbinden, um diesem Leihwagen musikalisch etwas Individualität zu verleihen, ist deaktiviert. Wir erreichen die Autobahn. Nach einigen Kilometern des Armaturen-Interpretierens stellen wir fest, dass der Stadtverkehr die Hälfte des Akkus gekostet hat. Keine Ladestationen in der Nähe. Wir müssen umkehren. Mit den letzten Prozent stellen wir das Auto ab. Beim Betrachten des Paypal-Kontos steigt die Wut in mir hoch.

Am nächsten Tag haben wir noch immer Lust auf einen Ausflug und versuchen es mit dem öffentlichen Personennahverkehr. U-Bahn, S-Bahn, Bus, Schwitzen. Im Gegensatz zum E-Smart erreicht der Bus immerhin das Ziel. Den Tag prägt allerdings eine Art Planungszwang, weil man ja rechtzeitig die Bahn zurück erreichen muss. Ähnlich wie bei Köchen stellt sich die Qualität des ÖPNV erst bei Stress unter Beweis. Der Bus zurück ist fünfzehn Minuten zu spät, und noch voller als auf dem Hinweg. In mir macht sich eine eigenartige Müdigkeit breit. Endlich zu Hause, habe ich einen Traum: Ich will ein Auto mit Verbrennungsmotor. Mit dem stehe ich zwar auch im Stau, aber mit eigener Musik. Und ich habe ein schlechtes Gewissen, aber immerhin erreiche ich mein Ziel. Ich kann die Flucht vollenden, die ich nie richtig antreten konnte.

IMPRESSUM

Herausgeber
Medienhaus Lüneburg GmbH, Am Sande 18-20, 21335 Lüneburg
Geschäftsführer
Wolf Chr. Bergmann, Jens Wiesemann, Christian von Stern
Leitung Startwochenzeitung
Christopher Piltz, Martin Schlak, Martin Jäschke
Chefin vom Dienst
Anna Hoffmann
Redaktion
Luise Asmussen, Cornelia Braun, Tjade Brinkmann, Julia Fehr, Ambra Ihme, Charline Loebbecke, Fritz Lüders, Leon Maack, Corinna Manschke, Gina La Mela, Christoph Meyer, Ulrike Mühlhaus, Thore Rausch, Hannah Steiner
Layout
Thorsten Lustmann