



Herausgeberin | Kontakt

Wissenschaftsstadt Darmstadt
Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung
Im Carree 1
64283 Darmstadt

E-Mail standort@darmstadt.de
Internet www.darmstadt.de

Konversion

Bürgerforum Stadt und Quartier



Inhalt

Vorwort	3
Einleitung	4
Bürgerforum Stadt und Quartier 01 „Städtische Identität – Wie die Stadt (zusammen) wächst“	8
Zusammenfassung des Vortrags von Herrn Prof. Dr. Frank Eckardt	8
Erfahrungsbericht aus der Heimstättensiedlung von Herrn Hans-Jürgen Luft	11
Erfahrungsbericht aus Kranichstein von Frau Alexandra Jordan	12
Moderierte Diskussion mit dem Publikum	14
Was folgt daraus für die Entwicklung der Darmstädter Konversionsflächen?.....	16
Bürgerforum Stadt und Quartier 02 „Platz für Nachbarschaft“	17
Zusammenfassung des Vortrags von Frau Prof. Hille von Seggern	17
Erfahrungsbericht von Herrn Till Rehwaldt	20
Moderierte Diskussion mit dem Publikum	21
Was folgt daraus für die Entwicklung der Darmstädter Konversionsflächen?.....	23
Bürgerforum Stadt und Quartier 03 „Infrastrukturelle Versorgung“	24
Zusammenfassung des Vortrags von Herrn Dr. Donato Acocella	24
Erfahrungsbericht von Herrn Oliver Stiller, Miniladen Im Oberösch eG	26
Moderierte Diskussion mit dem Publikum	27
Was folgt daraus für die Entwicklung der Darmstädter Konversionsflächen?.....	30
Bürgerforum Stadt und Quartier 04 „Bürger aktiv“	31
Zusammenfassung des Vortrags von Herr Prof. Roland Roth	31
Erfahrungsbericht von Herrn Andreas Roessler, BürgerInnen Verein Rieselfeld e.V.	35
Moderierte Diskussion mit dem Publikum	37
Was folgt daraus für die Entwicklung der Darmstädter Konversionsflächen?.....	42
Bürgerforum Stadt und Quartier 05 „Mobilitätsmanagement“	43
Zusammenfassung des Vortrags von Frau Dr. Ulrike Reutter	43
Erfahrungsbericht von Herrn Georg Heinrichs, Autofreie Siedlung Weißenburg in Münster	45
Moderierte Diskussion mit dem Publikum	49
Was folgt daraus für die Entwicklung der Darmstädter Konversionsflächen?.....	52

Bürgerforum Stadt und Quartier

Dokumentation der Veranstaltungsreihe der Schader-Stiftung im Rahmen des Entwicklungsprozesses der Konversionsflächen in der Wissenschaftsstadt Darmstadt

Oktober 2011 - April 2012, Darmstadt

Michèle Bernhard

Korrekturat: Monika Berghäuser

Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Umnutzung ehemaliger militärisch genutzter Flächen in Darmstadt ist eine höchst anspruchsvolle Zukunftsaufgabe. Die besonderen Merkmale des Prozesses sind die Größendimension, der lange Entwicklungshorizont, die speziellen Eigentumsverhältnissen und vielfältige Restriktionen, die zum Teil noch überwunden werden müssen. Ungeachtet dessen ist die Konversion ein zentrales Projekt der Stadtentwicklung in Darmstadt.

Zu den wichtigsten Herausforderungen gehört die Entwicklung innovativer, sozial gemischter Lebensräume als adäquate Antwort auf den demographischen Wandel. Ziel ist es, eine bedarfsgerechte und nachhaltige Entwicklung der künftigen Wohnquartiere zu gewährleisten. Hierzu bedarf es einer umfassenden Abfrage und Analyse der Rahmenbedingungen und des Bedarfs.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt verfolgt den Anspruch, dass die Entwicklung der Konversionsflächen in einen breiten öffentlichen Diskurs eingebunden werden sollen, die Schader-Stiftung wirkt dabei unterstützend mit. Im Verlauf des bisherigen Konversionsprozesses sind daher zahlreiche öffentlichkeitsrelevante Veranstaltungen mit unterschiedlichen Formaten erprobt worden: So wurden Werkstätten, Diskussionsforen als auch Bürgerinformationsveranstaltungen durchgeführt. Die Auswahl der Formate orientierte sich am aktuellen Planungsstand und an der jeweilig notwendigen Intensität einer öffentlichen Mitwirkung. Die angewandte Beteiligungsstrategie sollte dabei stets beispielhaft und übertragbar für andere Partizipationsprozesse sein.

Aufbauend auf die von der Stadt durchgeführten Planungswerkstätten hat die Schader-Stiftung die Veranstaltungsreihe der sogenannten Bürgerforen Stadt und Quartier entwickelt. Mit der Durchführung von insgesamt fünf Veranstaltungen wurde ein wesentlicher Beitrag zur Öffentlichkeitsarbeit und zur Vertiefung der wichtigsten konversionsrelevanten Themen geleistet. Im Vordergrund stand eine gesamtstädtische Betrachtungsperspektive, um die Wechselwirkungen zwischen den Konversionsarealen und der Gesamtstadt deutlich zu machen. Ziel war es, die beteiligten Akteure - Stadt, Planer und Architekten - inhaltlich zu qualifizieren und gleichzeitig die Bürger zu aktivieren. Hierbei sollte insbesondere der Dialog zwischen Bürgern, Verwaltung und Experten intensiviert werden. Das ist unserer Ansicht nach voll und ganz gelungen.

Parallel zum Gesamtprozess wurde durch die Bürgerforen eine kontinuierliche Rückkopplung und Vertiefung relevanter Themen und eine Diskussion neuer Anregungen gewährleistet. Die Entwicklung des neuen städtischen Wohnraums wurde in den Entwicklungskontext gesamt Darmstadts gestellt. Dies war ein höchst wertvoller Impuls für den Gesamtprozess.

Die erarbeiteten Themen und Handlungsempfehlungen der Veranstaltungen werden im Rahmen dieser Schriftenreihe nun auch dokumentiert. Über den reinen Dokumentationszweck hinaus sollen sie auch als Grundlage für die Entwicklung von Kriterien für die Erarbeitung nachfolgender Planungen dienen und damit einen Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung leisten.



Jochen Partsch
Oberbürgermeister
Wissenschaftsstadt Darmstadt

Einleitung

Die vorliegende Broschüre dokumentiert die Veranstaltungsreihe „Bürgerforum Stadt und Quartier“, die im Rahmen des Konversionsprozesses der Stadt Darmstadt von der Schader-Stiftung in Kooperation mit der Wissenschaftsstadt Darmstadt durchgeführt wurde und im Stiftungszentrum der Schader-Stiftung stattfand. Die Schader-Stiftung ist eine gemeinnützige operativ arbeitende Stiftung mit Sitz in Darmstadt. Sie fördert den Dialog zwischen den Gesellschaftswissenschaften und der Praxis mit aktuellen Themenschwerpunkten, die das „Leben in urbanen Gesellschaften“ betrachten. Die Veranstaltungsreihe „Bürgerforum Stadt und Quartier“ ist ein Baustein des Darmstädter Konversionsprozesses, der gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern gestaltet wird. Die Konversion, das heißt die Umwandlung von ehemals militärisch genutzten Flächen zu neuen Wohnquartieren bzw. Gewerbeflächen, hat bei der Darmstädter Stadtentwicklung höchste Priorität. Insgesamt stehen dabei 314 Hektar Fläche zur Verfügung, davon sind rund 122 Hektar innenstadtnah gelegen. Die Areale, über die bei den Bürgerforen diskutiert wurde, liegen im südlichen Teil des Stadtteils Bessungen und grenzen an den Stadtteil Eberstadt an. Namentlich handelt es sich um die Lincoln-Siedlung mit etwa 25 Hektar, die Cambrai-Fritsch-Kaserne und die Jefferson-Siedlung, die zusammen etwa 34 Hektar umfassen. Die Lincoln-Siedlung, räumlich durch eine stark befahrene Straße und ein Naturschutzgebiet von den beiden anderen Arealen getrennt, ist eine Wohnsiedlung mit 33 nahezu baugleichen Wohngebäuden. Auf dem Gelände der Cambrai-Fritsch-Kaserne und der Jefferson-Siedlung befinden sich Mannschaftsunterkünfte und Funktionsgebäude. Darüber hinaus gibt es einen zentralen Platz, der von denkmalgeschützten Kasernen umgrenzt wird.

Die Stadt Darmstadt wächst und damit steigt der Bedarf an Wohnraum. Seit 2005 werden in Darmstadt mehr Kinder geboren als Menschen sterben¹. Außerdem nimmt die Zahl der Zuzüge aus dem Umland zurück in die Stadt auch in Darmstadt zu. Die zentrale Lage inmitten der beiden Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Neckar machen Darmstadt zu einem bedeutenden Wirtschaftsstandort. Zudem sind eine Technische Universität, eine Hochschule und eine evangelische Hochschule in Darmstadt angesiedelt. Die Zahl der Studierenden ist durch doppelte Abiturjahrgänge und dem Wegfall des Wehrdienstes gestiegen. Bis 2020 wird der Stadt Darmstadt weiteres Wachstum prognostiziert. Das Institut für Wohnen und Umwelt (IWU) ermittelte einen Bedarf von jährlich 600 Wohneinheiten, davon 53% Mietwohnungen, 13% geförderter Wohnungsbau und 34% Eigentum². Vor diesem Hintergrund muss die Umwandlung der ehemals militärisch genutzten Flächen betrachtet werden.

Nach dem Abzug der amerikanischen Soldaten im Jahr 2008 sind die Flächen in den Besitz der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) übergegangen. Die Zäune, die die amerikanischen Soldaten nach den Anschlägen auf das World Trade Center aus Sicherheitsgründen aufstellten, werden nun von der BImA genutzt, um Vandalismus vorzubeugen, d.h. die Flächen können nur mit Genehmigung betreten werden. Die BImA hat den gesetzlichen Auftrag, einen möglichst hohen Gewinn zu erzielen, was den Entwicklungszielen der Stadt entgegenstehen kann. Die Planungshoheit liegt bei der Stadt Darmstadt. Es wird Wert darauf gelegt, eine bedarfsgerechte zukunftsorientierte Nachnutzung der Konversionsflächen mit Unterstützung der Bürgerinnen und Bürger zu verwirklichen. Durch den Einbezug der Bürgerinnen und Bürger bei der Stadtentwicklung können bereits bei der Planung funktionierende Nachbarschaften und neue Verantwortungen gefördert werden. Die Identifikation mit dem Wohnort steigt durch

¹ Wissenschaftsstadt Darmstadt (2012): Demografiebericht 2012. Perspektiven für Darmstadt. Statistische Mitteilungen 1/2012.

² Institut Wohnen und Umwelt (2008): Wohnungswirtschaftliche Entwicklungsperspektiven der Konversionsareale in Darmstadt.

die Einbindung bei der Planung. Da andererseits noch nicht feststeht, wer endgültig in die neuen Quartiere ziehen wird, ist es wichtig, Gestaltungsmöglichkeiten für die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner offen zu lassen.



Foto: Werner Hutmacher

Bereits 2009 veranstaltete die Wissenschaftsstadt Darmstadt den „Tag des offenen Tores“. Über 900 Bürgerinnen und Bürger folgten der Einladung, mittels geführter Bustouren die ehemals militärisch genutzten Flächen zu besichtigen. Im August 2010 fand die erste Planungswerkstatt für interessierte Bür-

gerinnen und Bürger statt. Dort diskutierten 200 Teilnehmerinnen und Teilnehmer verschiedene Planungsszenarien und erarbeiteten grundlegende Vorschläge für die Rahmenplanung. Der Rahmenplan ist ein informelles Planungsinstrument und noch kein Bebauungsplan. Er dient als Grundlage für alle weiteren Verfahrensschritte. Darin enthalten sind städtebauliche, verkehrliche und landschaftsplanerische Überlegungen.

Auch die Schader-Stiftung bereicherte den Beteiligungsprozess durch eine zweitägige Veranstaltung „Fachforen zur Konversion in Darmstadt: Zukünftige Quartiere in der Stadt“. Die Fachforen ermöglichten Wissenschaftlern, Praktikern, städtischen Akteuren und Bürgerinnen und Bürgern, gemeinsam über eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung nachzudenken. Ziel war es, Impulse für eine zukunftsfähige Entwicklung der Quartiere zu geben. Die vier Fachforen beschäftigten sich mit den Themen „Zukunftsorientierte Stadtplanung“, „Immobilie und Ökonomie“, „Energie und Infrastruktur“ sowie „Demografie/Neues Wohnen“. Durch die Beiträge von Wissenschaftlern und Praktikern, die nicht aus Darmstadt stammten, wurde der Darmstädter Prozess inhaltlich bereichert³. Ergebnisse und Anregungen der Fachforen flossen in den Rahmenplan ein. Umgekehrt soll der Darmstädter Prozess beispielhaft für andere Stadtentwicklungsprojekte sein.

Im Februar 2011 lag der Rahmenplan für den südlichen Konversionsbereich vor. Er wurde auf einer zweiten Planungswerkstatt vorgestellt. Dort entwickelten die engagierten Teilnehmerinnen und Teilnehmer Qualitätskriterien für den geplanten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb. Im Juni 2011 beschloss die Stadtverordnetenversammlung den Rahmenplan. Eines der wichtigsten Entwicklungsziele, das aus dem Rahmenplan hervorgeht, ist die soziale Mischung der Quartiere, dementsprechend werden ganz unterschiedliche Wohnungsangebote vorgesehen. Ziel ist es dabei, auch besonderen Wohnformen, etwa Gemeinschaftliche Wohnprojekte, Wohnen für ältere Menschen, Studierende oder integrative Wohnformen zu berücksichtigen. Weiterhin wird Wert auf eine gute ÖPNV-Verbindung gelegt, um die Quartiere möglichst verkehrsarm zu gestalten.

Der nächste Prozessmeilenstein im Jahr 2011 war der Auftakt der Veranstaltungsreihe der Schader-Stiftung „Bürgerforum Stadt und Quartier“ im Oktober. Ziel der Reihe mit insgesamt fünf Veranstaltungen war es, im Rahmen des Bürgerbeteiligungsprozesses dazu beizutragen, die Arbeit der beteiligten Akteure – Stadtverwaltung, Stadtverordnete, Planer und Architekten – inhaltlich zu stärken und gleichzeitig die Bürgerinnen und Bürger zu aktivieren. Im Sinne des Stiftungszwecks wurde der Dialog zwischen Bürgerinnen und Bürgern, Verwaltung, Politikern, Wissenschaftlern und Experten zu wichtigen Themen der Stadtentwicklung gefördert. Im Vordergrund stand eine gesamtstädtische Betrachtungsperspektive, um die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Stadtteilen und der Gesamtstadt an den wichtigsten inhaltlichen Spielfeldern deutlich zu machen. Die Herausforderung, den aktuellen Bedürfnissen nach Wohnraum als auch den gesellschaftlichen Entwicklungen, etwa hervorgerufen durch den demographischen Wandel, zu entsprechen, wurde intensiv erörtert.

Die Veranstaltungen fanden jeweils Donnerstagabends von 18-20 Uhr statt. Die Moderation übernahm Joachim Fahrwald, memo-consulting. Der Ablauf der Veranstaltungen sah einen 30-minütigen wissenschaftlichen Impulsvortrag vor, dem ein, beziehungsweise zwei Erfahrungsberichte (20 Minuten) von Praktikern oder engagierten Bürgerinnen und Bürgern folgten. Der Schwerpunkt der Veranstaltungen lag auf der Diskussion mit dem Publikum. Fast alle Referentinnen und Referenten kamen nicht aus Darmstadt und waren demnach nicht mit dem Entwicklungsprozess der Konversionsflächen vertraut. Der Hintergrund für diese Entscheidung war, einen unvoreingenommenen Blick von außen zu bekommen. Die allgemeinen Erkenntnisse aus wissenschaftlichen Studien und die Erfahrungen aus anderen Städten dienten dazu, neue Impulse zu geben und gelungene Konzepte als Vorbild zu verstehen. Sowohl

³ Die Dokumentation der Fachforen zur Konversion ist als pdf auf www.schader-stiftung.de zu finden.

die Themen der Veranstaltungen als auch die Auswahl der Referenten wurden mit Vertretern der städtischen Verwaltung festgelegt.

Es fanden insgesamt fünf Veranstaltungen statt, die im Folgenden dokumentiert sind.⁴

- **Städtische Identität**
- **Platz für Nachbarschaft**
- **Infrastrukturelle Versorgung**
- **Bürger aktiv**
- **Mobilitätsmanagement**

⁴ Zum Schluss noch ein Hinweis für das Lesen der Dokumentation. Wichtige Thesen und Kernaussagen sind optisch hervorgehoben. Aufgrund der besseren Lesbarkeit wurde auf die weibliche Form verzichtet.

Bürgerforum Stadt und Quartier 01 „Städtische Identität – Wie die Stadt (zusammen) wächst“

Die Entwicklung der Konversionsflächen zu neuen Stadtquartieren ist ein Eingriff in das städtische Gefüge und steht in Wechselwirkung mit der Gesamtstadt. Aus diesem Grund wird die gesamtstädtische Entwicklung in den Blick genommen und danach gefragt, wie es gelingen kann, neue Nachbarschaften zu integrieren. Herr Prof. Frank Eckardt beschäftigt sich aus der wissenschaftlichen Perspektive mit städtischer Identität und erläutert, wie diese geprägt wird. Die Erfahrungsberichte referieren Darmstädter Bürger, die sich für ihre Quartiere einsetzen. Herr Hans-Jürgen Luft engagiert sich für die Kerb, Frau Alexandra Jordan u.a. für die Stadtteilbibliothek in Darmstadt-Kranichstein und ist zudem im Elternbeirat aktiv. Beide berichten, was es für sie jeweils bedeutet, sich in ihrem Quartier zu engagieren und welche Strukturen vorhanden sein müssen, damit man sich in seinem Quartier wohlfühlt. Dabei wird auch thematisiert, wie sich die Quartiere in die Gesamtstadt integrieren und wie mit Vorurteilen und Stigmatisierung umgegangen wird.



Foto: Schader Stiftung

Zusammenfassung des Vortrags von Herrn Prof. Dr. Frank Eckardt

Herr Prof. Frank Eckardt von der Bauhaus Universität Weimar ist Sozialwissenschaftler. Mit dem Thema „städtische Identität“ beschäftigt er sich sowohl analytisch und forschend als auch im Rahmen der Lehre bei Forschungs- und Studienprojekten. Sein Vortrag wird ergänzt durch acht Bilder zur Illustration, die größtenteils während der Ausbildung von Stadtplanern, Künstlern und Medienwissenschaftlern ent-

standen sind. Die Einladung zu diesem Vortrag bereitete ihm zunächst „Bauchschmerzen“, da er bisher von der Annahme ausgegangen war, dass Städte keine Identität haben können. Architekten können im Gegensatz zu Stadtsoziologen sehr schnell von städtischer Identität sprechen, da ihr Blick sich rein auf die städtische Architektur mit ihrer mehr oder weniger identitätsstiftenden Bauform richtet.

Herr Prof. Eckardt stellt zwei grundlegende Fragen, die seinen Vortrag strukturieren: Was sind urbane Identitäten und was brauchen urbane Identitäten?

Der Identitätsbegriff, dem Herr Prof. Eckardt folgt, stammt aus der Psychologie. Er findet es hilfreich, sich an die Begriffsherkunft zu erinnern. Wenn Stadt als städtische Gesellschaft verstanden wird, in welcher Menschen leben, sollte in erster Linie der Begriff der Identität in Zusammenhang mit Personen verstanden werden. Dadurch entsteht ein Verständnis dafür, was eine Stadt leistet. In diesem Sinne basieren städtische Identitäten auf dem Zusammenleben von Personen. Diese Personen integrieren im Laufe des Alltags mehrere unterschiedliche Identitäten und Rollen, die sie in der jeweiligen Stadt ausüben, etwa als Vortragende, Zuhörende, Vater oder Mutter.

Diese kurz angerissene Vorstellung von Identität einer Person bezieht Herr Prof. Eckardt auf die Stadt, da diese im Grunde nichts anderes macht als jede einzelne Person. Die unterschiedlichen Rollen – als wirtschaftlich tätige, als soziale, als kulturelle Menschen – müssen in Einklang gebracht, synchronisiert werden, d.h. in einem zeitlichen, gesellschaftlich geordneten Rahmen ausgeführt werden. Dabei sind wir auf eine räumliche Organisation und Infrastruktur angewiesen. Die Stadt entwickelt sich entsprechend der Aktivitäten der einzelnen Personen. Städtische Identität wird ebenfalls nach dieser Logik entwickelt.

Städtische Identität kann nur dann produziert werden, wenn sich die Akteure auf der gleichen Ebene befinden.

Herr Prof. Eckardt spricht von horizontaler Kommunikation. Dort, wo soziale Ungleichheit bzw. starke Hierarchien bestehen, ist es äußerst schwierig, eine städtische Identität aufzubauen. Als Beispiel für einen „horizontalen Novellierungsprozess“ nennt er Kissenschlachten unter Kindern und zeigt ein Bild, das während eines studentischen Projekts entstanden ist, bei dem eine Kissenschlacht vor der Chicagoer Börse inszeniert wurde. Die wichtigste Maßnahme, um städtische Identität positiv zu beeinflussen, sind Aktionen. Definitionen, was typisch für Stuttgart oder Darmstadt ist, wirken laut Herrn Prof. Eckardt nicht identitätsstiftend. Hingegen sind Aktionen förderlich, die die Erfahrungen von Gemeinsamkeit auf der gleichen Ebene ermöglichen.

Dabei betont Herr Prof. Eckardt, dass die Identitäten flexibel und nicht festschreibbar sind. Sobald städtische Identität retrospectiv auf analytische bzw. intellektuelle Weise beschrieben wird, ist sie in der Regel bereits tot. Wenn städtische Identität zu Werbezwecken festgelegt wird, um im Städtewettbewerb bessere Chancen zu haben, ist dies keine gefühlte „städtische Identität“. Diese muss sehr flexibel sein bzw. über flexible Handlungsspielräume verfügen, da die Menschen ihr Handeln verändern und verändern wollen. Auch Pendler, die nicht in der jeweiligen Stadt leben, haben einen Einfluss auf die städtische Identität. Grundsätzlich besteht ein großes Bedürfnis, sich irgendwo konkret zu verorten und auch dort zu partizipieren. Außerdem ist Spaß ein wichtiger Faktor bei der Herstellung städtischer Identität. Die Aktionen dürfen nicht zu kopflastig sein. Als Beispiel nennt er ein Projekt der Universität Weimar, bei dem an einer Bushaltestelle ein Computerspiel installiert wurde. Das Computerspiel konnte von jedem benutzt werden, um die Wartezeiten zu verkürzen und ins Gespräch zu kommen. Als weiteren wichtigen Punkt führt er die Zugänglichkeit an, da diese die Lebhaftigkeit einer Stadt ausmacht. Zugänglichkeit für alle ist nicht leicht herzustellen, vor allem wenn die soziale Ungleichheit sehr groß ist.

Durch unser Handeln sind wir täglich damit beschäftigt, städtische Identität herzustellen.

Auf Dauer ist die Herstellung städtischer Identität jedoch nur erfolgreich, wenn wir eine Perspektive haben. Vielen Künstlerprojekten fehlt die langfristige Verankerung und genau hier kommen Architektur und Städtebau mit ins Spiel. Besonders aus sozialpsychologischer Sicht ist dies hochrelevant. Studien

haben ergeben, dass Perspektivlosigkeit eines der größten Hindernisse darstellt und zu Verunsicherung und Angst vor sozialem Abstieg führt.

Wesentlich für eine gelingende Aktion ist, sie in einen perspektivischen Rahmen einzubinden, d.h. es muss ein Sinnhorizont mit einer positiven Perspektive aufgeschlossen werden. Nach Herrn Prof. Eckardts Erfahrung ist dies politisch die schwierigste Aufgabe.

Aus seiner Sicht bestehen zum gegenwärtigen Zeitpunkt gute Chancen, diese Perspektiven bzw. städtische Identitäten gelingend zu gestalten. Ohne auf „alte Schuhe“ zurückzugreifen sollten sozialinnovative Ideen verwirklicht werden. Als gute Beispiele nennt er die Städte in Südamerika, die mit der Einführung von Bürgerhaushalten viele Menschen mobilisieren konnten. Weiterhin berichtet er von einem besonders innovativen Projekt in New York. Dort wurden Kaffeebecher in der U-Bahn verteilt, die durch einen integrierten Chip miteinander kommunizieren konnten. Die U-Bahn Passagiere sollten so zur persönlichen Kommunikation angeregt werden, um eine gemeinsame Identität herzustellen.

Städtische Identität braucht „urbane Leute“.

Herr Prof. Eckardt verwendet bewusst nicht den historisch gewachsenen Begriff „Bürger“, da damit eine bestimmte Sichtweise auf Eigentum, Besitz und Zugehörigkeit eingenommen wird. Bestimmte Personen werden durch die Bezeichnung Bürger ausgegrenzt, etwa Ausländer oder Menschen mit nomadenhafter Lebensweise. Stattdessen von „Leuten“ im Sinne von „people“ zu sprechen, ermöglicht eine größere Flexibilität und wirkt inklusiv statt exklusiv.



Foto: Schader Stiftung

Zusammenfassend stellt er fest, dass es Leute braucht, die motiviert sind, aus Aktionen und Handlungen eine Identität zu entwickeln. **Städtische Identität kann nicht vorgeschrieben, definiert oder geplant werden, sondern entwickelt sich aus den Aktionen heraus, die jeder in der jeweiligen Stadt unternimmt.** Unterstützend können dabei kreative Stadtplaner wirken. Dazu sind öffentliche Räume notwendig.

Erfahrungsbericht aus der Heimstättensiedlung von Herrn Hans-Jürgen Luft

Herr Hans-Jürgen Luft ist seit 1980 in verschiedenen Vereinen tätig. Er ist Mitgründer des Bürger- und Kerbvereins Heimstättensiedlung und heute dessen erster Vorsitzender. Neben der Organisation der alljährlichen Kerb veranstaltet der Verein beispielsweise auch Seniorencafés. Seit 2007 engagiert Herr Luft sich darüber hinaus in der Gemeinschaftsinitiative „Runder Tisch Heimstättensiedlung“.

Die Heimstättensiedlung entstand 1932 als sozialpolitisches Experiment. Die Stadt stellte 100 erwerbslosen Handwerkern gegen Erbpachtzins jeweils 1.000 qm Grundfläche zur Verfügung, um Häuser zu bauen. Nach der Fertigstellung des ersten Bauabschnitts wurden die in drei Straßen gebauten Häuser unter allen Beteiligten verlost. Der zweite Bauabschnitt mit ebenfalls drei Straßen folgte 1934. Anschließend wurden so genannte Volkswohnungen⁵ gebaut.

Nach dem Krieg kamen weitere Bauabschnitte hinzu und der Name Heimstättensiedlung wurde eingeführt. Durch die Entstehungsgeschichte und die Namensgebung ist ein Zusammengehörigkeitsgefühl entstanden.

Im Laufe der Zeit wurde die Bebauung zunehmend verdichtet. Allerdings ist bis heute der dörfliche Charakter geblieben. Das soziale Umfeld und das Zusammenleben beschreibt Herr Luft als insgesamt gut. Die Zusammenarbeit zwischen Schule, zwei Kindertagesstätten, den beiden Kirchengemeinden und den Vereinen gelingt, was im letzteren Fall nicht immer so war, unterstützt auch durch den Runden Tisch. Die Heimstättensiedlung ist von den negativen Entwicklungen im Bereich des Ehrenamts (immer weniger Engagierte) bisher nicht betroffen.

Freiwilliges Engagement in jungen Jahren hat eine prägende biographische Wirkung für das gesamte Leben.

Engagiert man sich bereits als Kind oder Jugendlicher ist die Wahrscheinlichkeit groß, sich auch in späteren Jahren zu engagieren. Der Runde Tisch entstand als gemeinsames Forum für alle Interessierten aus einer gemeinsamen Fortbildungsveranstaltung der Schul- und Kitaleitung heraus. Das Interesse an einer Zusammenarbeit ist seitdem gewachsen, auch die konkrete Beteiligung. Das Motto der verschiedenen Akteure – der Friedrich-Ebert-Schule, der Kitas, der Jugendhäuser, der Kirchengemeinden, der verschiedenen Vereine, des Stadtteilpolizisten, des Bürgerbüros, teilweise der Vertreter von Parteien und Privatpersonen – lautet: „gemeinsam stark sein“. Dies bezieht sich auf bereits existierende gute und vielfältige Angebote sowie auf die künftige Zusammenarbeit. Der Runde Tisch ermöglicht es, Ideen und Probleme anzusprechen. Hieraus bilden sich nicht selten Arbeitsgruppen.

Als Beispiel für ein erfolgreiches Projekt nennt Herr Luft den Siedlungskalender. Dieser ist im Internet für jeden frei zugänglich und informiert über Einrichtungen und Ansprechpartner, Veranstaltungen oder sonstige Termine. Der Runde Tisch organisiert Feste oder andere Aktivitäten, die dem Kennenlernen und der Kommunikation untereinander dienen. Der Siedlungskalender wird besonders von Familien gut angenommen. Sie freuen sich darüber, dass sie zum ersten Mal auf einen Blick alle wichtigen Adressen und Ansprechpartner finden können. Darüber hinaus werden sie durch Flyer über alle Veranstaltungen in der Siedlung informiert. Familien werden speziell von den Kitas und der Schule angesprochen. Herr Luft hebt hervor, dass die Kommunikation und „das Miteinbeziehen“ bei Kindern bzw. Familien mit Kindern am besten funktioniert. Auch Neuzugezogene Familien werden eingeladen bei Veranstaltungen mitzuwirken.

Die soziale Mischung im Viertel ist wichtig.

In den 60er/70er Jahren hatte die Heimstättensiedlung einen schlechten Ruf. Seitdem hat sich vieles geändert, so ist die Heimstättensiedlung heute ein beliebtes Wohngebiet mit über 7.000 Einwohnern, einer relativ guten Infrastruktur und einer guten Busanbindung zur Innenstadt. Die Mieten sind teilweise

⁵ Volkswohnungen waren kleine, günstige Mietwohnungen.

sehr hoch, dennoch können Wohnungen meistens nur über Beziehungen oder Makler gefunden werden – teilweise kommen auf eine Wohnung bis zu 50 Bewerber.

Vor der Wohnbebauung des Ernst-Ludwig-Parks hatte die Heimstättensiedlung einen sehr geringen Ausländeranteil. Herr Luft betrachtet die Veränderungen in der Siedlung als Lernprozess für jeden Einzelnen. Die Bewohner der Sozialwohnungen des Bauvereins werden häufig stigmatisiert, selbst von ihren Nachbarn aus dem Neubaugebiet der Siedlung. Er hebt hervor, dass es bei künftigen Baugebieten wichtig ist, auf eine soziale Durchmischung des Viertels zu achten. Um etwas gegen die Stigmatisierung zu tun, geht Herr Luft auf diejenigen zu, die von einem Ghetto sprechen und fragt sie, ob sie denn wissen, was ein Ghetto ist. Mit dem Begriff Ghetto würden heute allgemein Stadtviertel bezeichnet, in denen vorwiegend bestimmte Bevölkerungsgruppen leben, insbesondere Randgruppen. Dies trifft für das Neubaugebiet in der Heimstättensiedlung nicht zu, so dass die Vorurteile schnell beseitigt werden können. Als kritisch betrachtet Herr Luft die Namensgebung der ehemaligen Ernst-Ludwig-Kaserne als Ernst-Ludwig-Park. Zum einen hat das Neubaugebiet die Bezeichnung als Park nicht verdient und zum anderen führt dies zu einer Abgrenzung von der Heimstättensiedlung. Er hat manchmal den Eindruck, die Neubürger auf dem Gelände der Ernst-Ludwig-Kaserne wollten sich ein eigenes Image geben. Dieser Entwicklung sollte entgegengewirkt werden, da nur gemeinsam etwas erreicht werden kann.

Jedes Quartier braucht ein Quartierszentrum.

Ein Quartierszentrum sollte Platz für gemeinsame Aktivitäten, für Kinder- und Jugendarbeit sowie kulturelle Angebote bieten. Wichtig ist dabei eine mehrgenerationelle und interkulturelle Öffnung. Einen hohen Stellenwert sollten Angebote der Prävention, Beratung und Weiterbildung haben. So kann das freiwillige Engagement gefördert werden, das nicht nur begrenzt auf das Quartier wirkt. In der Heimstättensiedlung fehlt ein solches Quartierszentrum.

In seiner Schlussbemerkung appelliert Herr Luft an eine rechtzeitige, frühe Einbeziehung der Bürger und Bürgerinnen in die Planung. Dadurch steigt die Akzeptanz für die politischen Entscheidungen. Dazu zählt auch eine frühzeitige Information über geplante Bauvorhaben und kommende Entscheidungen. Die Bürger Darmstadts und auch der Heimstättensiedlung wünschen, sich an wichtigen, ihre tägliche Lebenswelt betreffenden Entscheidungen aktiv beteiligen zu können. Insbesondere für Kinder und Jugendliche ist es bedeutend, ein Wir-Gefühl zu erzeugen, das Füreinander Dasein zu lernen und zu erfahren, was nach seinem Eindruck in der heutigen, von Leistungsdruck geprägten Zeit viel zu kurz kommt.

Erfahrungsbericht aus Kranichstein von Frau Alexandra Jordan

Frau Alexandra Jordan ist Historikerin, Mutter von zwei Kindern und lebt seit 1991 in Darmstadt. Seit 2001 wohnt sie in Alt-Kranichstein. Seit 2006 gehört sie dem Vorstand des Hauptelternbeirats der städtischen Kitas an und engagiert sich aus dieser Arbeit heraus im Stadtteil.

Ihr Beitrag fokussiert auf die Fragen: Wie geht man damit um, in einem stigmatisierten Stadtteil zu leben und warum lebt man dort?

Frau Jordans Motiv nach Kranichstein zu ziehen war, eine bezahlbare Wohnung zu finden. In ihrem persönlichen Umfeld gab es dafür wenig Verständnis, aber sie sah die Vorteile: in kurzer Zeit mit dem Fahrrad in der Innenstadt sein zu können, aber zugleich umgeben von Wald zu wohnen, wenig Verkehr, nahe Einkaufsmöglichkeiten, viele Vereine, viele Spielplätze in der Nähe und das Arheilger Mühlchen. Nach dem Umzug im Sommer fühlte sie sich bestätigt: am Brentanensee tobt das Leben, überall spielen Kinder am Ufer, viele Menschen sind draußen auf den öffentlichen Plätzen, um sich zu unterhalten. Ihr Umfeld ist sehr lebendig und gibt ihr das Gefühl in Südeuropa zu sein.

Eltern lernen sich über Angebote für Kinder kennen.

Über die Kinder entstanden Freundschaften und Bekanntschaften zwischen den Eltern, allerdings orientiert nach Arheilgen. Dies lag daran, dass Kleinkinderangebote wie eine Krabbelgruppe oder Familienbildungsstättenangebote in Kranichstein nicht zu finden waren. Frau Jordan machte die Erfahrung, dass

der Bahnübergang eine Grenze bildet, für sie selbst nicht unüberwindlich, aber durchaus für die Arheilger. Auch die Angebote der Kirchengemeinde, z.B. der Kindergottesdienst, erschienen ihr in Arheilgen besser als in Kranichstein. Doch es war ihr wichtig, dass ihre Kinder in Kranichstein in den Kindergarten gehen konnten, der wohnortnah gelegen ist. Zwar hat sie über den Kindergarten auch soziale Kontakte nach Kranichstein geknüpft, jedoch nicht so, wie sie es sich gewünscht hatte.

Bezüglich des Schulangebots in Kranichstein und der Förderung ihrer Kinder stellt sie fest, dass ihre anfänglichen Sorgen (zu hoher Ausländeranteil, zu wenig Förderung) unbegründet waren. Die Zusammenarbeit zwischen Schulen und Kindergarten ist sehr gut. Es gibt eine flexible Eingangsphase mit gemeinsamen Unterricht der 1. und 2. Klasse, was für eines ihrer Kinder optimal war (Kann-Kind) und somit eine Erleichterung für alle darstellte. Ihr zufolge sind dies Erfahrungen vieler Neubürger Kranichsteins, die hier wegen der kostengünstigen Wohnungsangebot, der räumlichen Lage und der Kinderfreundlichkeit wohnen wollen.

Bisher hatte sich ihr Engagement auf die Arbeit im Hauptelternbeirat der städtischen Kitas beschränkt. Ausschlaggebend für ein weitergehendes Engagement war die angekündigte Reduzierung der Öffnungszeiten der Stadtteilbibliothek in Kranichstein.

Die Bibliothek war nicht nur neu und erfuhr sehr großen Zulauf, sondern bekam auch einen Preis für ihre gute Arbeit. Das Besondere am Kreis der Nutzer ist der große Anteil von Kindern aus bildungsfernen Elternhäusern und Schülergruppen. Im Gegensatz zu vielen Wohnungen, in denen oftmals bis zu sechs Personen auf engem Raum leben, ist hier genügend Platz und Ruhe zum Lesen und Lernen. Die geplante Reduzierung der Öffnungszeiten wäre einer Schließung auf Raten gleichgekommen. Somit startete Frau Jordan eine Unterschriftenaktion gegen die Änderung der Öffnungszeiten. Innerhalb von nur zwei Wochen wurden ca. 1.000 Unterschriften gesammelt, die dem damaligen Oberbürgermeister Hoffmann in einer Stadtverordnetenversammlung überreicht wurden. Frau Jordan machte zum ersten Mal die Erfahrung, dass die Vernetzung im Stadtteil sehr gut ist, vor allem durch die so genannte Stadtteilrunde. Die Kürzung der Öffnungszeiten fiel dann auch weniger drastisch aus als geplant. Seitdem engagiert sich Frau Jordan in weiteren Projekten, etwa für den Abriss eines maroden Kinderpavillons zugunsten eines Neubaus.

Mit einer guten Vernetzung im Stadtteil kann viel bewegt werden.

Frau Jordan bedauert, dass sie von der Stadtteilrunde erst erfuhr, nachdem sie bereits acht Jahre in Kranichstein lebte. Die Stadtteilrunde begreift sie als Instrument für die Gestaltung der Quartiere. Diese sollte unbedingt erhalten und weiter ausgebaut werden. In allen Quartieren kann die Stadtteilrunde als das Kommunikationsmittel von haupt- und ehrenamtlichen Akteuren eingesetzt werden. Schnell und unbürokratisch können hier konkrete Probleme gelöst werden. Außerdem sollten mehr Veranstaltungen aller Vereine und Nationalitäten gefördert werden.

Durch ihren Einsatz für die Bibliothek lernte sie, wie städtische Politik funktioniert und dass es sehr wichtig ist, sich als Bürger zu engagieren, weil die Politiker nur so wissen können, was die Bürger wollen und entsprechend agieren können. Darmstadt ist so überschaubar, dass jeder Bürger mit seinem Anliegen erfolgreich sein und etwas erreichen kann. Insbesondere wenn es eine solch starke, unterstützende Stadtteilrunde im Hintergrund gibt.

Grundsätzlich fühlt sich Frau Jordan weder als Darmstädterin noch als Kranichsteinerin. Es ist ihr und auch ihren Kindern nicht wichtig, sich der Stadt oder dem Stadtteil zuzuordnen. Als sie ihre Kinder danach gefragt hat, bekam sie als Antwort: „Kranichsteiner, was solln das sein?“ Ihre Kinder sind froh, dort zu wohnen. Hier sind ihre Freunde und sie haben tolle Spielmöglichkeiten. Das einzige, das ihre Kinder stört, sind die grauen Hochhäuser. Sie interessiert die dortige Sozialstruktur überhaupt nicht bzw. wer in den Hochhäusern wohnt, weil sie ganz selbstverständlich mit alldem aufwachsen. Ihr dagegen fällt das Phänomen „Quartier im Quartier“ bzw. ein Sich-Nicht-Kennen in Kranichstein auf, was sie auf eine fehlende soziale Mischung zurückführt. Sie erklärt sich dies mit dem Fehlen eines rich-

tigen Ortszentrums, wo Aktivitäten und Begegnungen möglich sind. Derzeit kann dort nur eingekauft werden.

Sie kritisiert, dass zu wenig Wert auf den Ausbau der Schulen gelegt wird. Die personelle Verstärkung kann positive Langzeiteffekte für das Image des Stadtteils haben.

Man engagiert sich für das eigene Wohnumfeld, da man sich dort wohlfühlen möchte.

Als Motiv für ihr Engagement und auch als Plädoyer sich zu engagieren, nennt Frau Jordan das eigenständige Bedürfnis, dort gerne zu leben. Aus ihrer Sicht hat dies nichts damit zu tun, ob man sich mit der Stadt oder mit dem Ortsteil identifizieren kann. Sie identifiziert sich mit ihrer (nahen) Umgebung, in der sie sich zuhause fühlt. Da sie möchte, dass dies so bleibt, engagiert sie sich.



Foto: Schader Stiftung

Moderierte Diskussion mit dem Publikum

Was zeichnet die Darmstädter Identität aus? Eine Teilnehmerin stellt fest, dass der Darmstädter gerne „knöttert“, um etwas zu bewirken. ***Zunächst betrachten die Darmstädter Veränderungen skeptisch, aber die Engagementbereitschaft ist hoch.*** Für die Darmstädter Identität ist zudem die Stadtgeschichte eng verbunden mit der Mathildenhöhe und dem Jugendstil. Kritisiert wird Herrn Prof. Eckardts Vorschlag von Leuten zu sprechen anstatt von Bürgern. Die Bürger übernehmen Verantwortung und engagieren sich.

Bedeutend für die Identität mit dem Stadtviertel sind Zentren. Hier liegt das Problem in Darmstadt, da die Zentren auch gleichzeitig Treffpunkte sind, aber sehr ungleich verteilt – in einigen Stadtvierteln gibt es gar keine.

Einer anderen Teilnehmerin fällt zu Darmstadt der prägende Wohnraummangel und die vielen Grünflächen ein.

Weiterhin wird diskutiert, ob „Label“ Einfluss auf die Identität der Stadt Darmstadt haben. Etwa ein Drittel des Publikums kann sich mit dem Titel „Wissenschaftsstadt Darmstadt“ identifizieren. **Wichtig ist darüber nachzudenken, wie aus einem vergebenen Titel ein gelebtes Image werden kann.** Ein Teilnehmer schlägt vor, statt von schnell „umzuhängenden Labels“, von einem Profil zu sprechen, das gewachsen ist. Herr Prof. Eckardt weiß, dass sich fast jede Stadt um ein Profil bemüht, aber hält dies oftmals für nicht zielführend. Gewinnbringend ist das „Labeln“ höchstens für die Marketingfirmen, den Sinn für die Bürgerinnen und Bürger kann er nicht erkennen. Er versteht nicht, wie man eine „Wissenschaftsstadt“ leben kann. Eine Teilnehmerin, die schon sehr lange in Darmstadt lebt, identifiziert sich hingegen mit der Stadt und durchaus mit dem Titel Wissenschaftsstadt. Durch die Präsenz vieler wissenschaftlicher Einrichtungen und das Angebot der Kinder-Uni ist es passend.

Bei der Entwicklung der Konversionsflächen ist es wichtig, dass der Großteil der Bevölkerung sich die neu entstehenden Wohnungen leisten kann. Herr Luft erinnert daran, dass der Abriss der Ernst-Ludwig-Kaserne und die Namensänderung in Wissenschaftsstadt Darmstadt zeitgleich stattfanden. Daraus folgte jedoch nicht, dass auf Erdwärme, Photovoltaik, Solar oder ähnliches gesetzt wurde, sondern ein hauptsächlich konventionelles Wohngebiet entstand.

Ein Teilnehmer aus dem Publikum tut sich ebenfalls schwer von einer Identität zu sprechen, vielmehr plädiert er dafür, eine Stadt aus ihren Widersprüchen heraus zu beschreiben und zu verstehen. Der Schwerpunkt sollte demnach nicht auf Profilbildung liegen, sondern auf der Reduzierung dieser Widersprüche. Dies wird von einer Teilnehmerin bestätigt, für die es unwichtig ist, ob sie in einer Stadt der Künste oder der Wissenschaft lebt. Sie möchte in einer sozial gerechten und multikulturellen Stadt leben. **Die Förderung von Stadtteilzentren ist zentral.** Es gibt bereits ein erarbeitetes Gemeinwesenkonzept⁶, das nur noch umgesetzt werden muss. Dieses Konzept sollte von Anfang an bei der Planung der Konversionsflächen berücksichtigt werden.

Viel wichtiger als die Identität der Stadt ist einer Teilnehmerin, ob sie sich selbst mit der Stadt bzw. dem Quartier identifizieren kann. Nach ihrer Erfahrung hängt das vor allem mit der Möglichkeit der Teilhabe zusammen. Sobald im Stadtteil etwas bewegt und gestaltet werden kann, identifizieren sich die Bewohner auch mit diesem. Dazu braucht es jedoch auch Orte.

Der Aspekt des Wohlfühlens ist ebenfalls höchstrelevant, was durch das Sichkennen gefördert wird. Die Identifikation mit einem Stadtteil fällt leichter als mit der Gesamtstadt.

Als positives Beispiel wird der Stadtteil Bessungen angeführt, wo sich laut der Darmstädter Bürgerumfrage 2009 die Bürgerinnen und Bürger am wohlsten fühlen. Dort gibt es viele Kommunikations- und Begegnungsmöglichkeiten, viele Schulen, Stadtteilfeste und eine ausreichende Nahversorgung. Die Konversionsflächen grenzen direkt an und hätten gute Chancen sich zu integrieren.

Als problematisch wird hingegen in Kranichstein die Durchnummerierung der einzelnen Stadtteile empfunden, da so zwar die Identifikation mit dem eigenen Bauabschnitt gefördert wird, aber gleichzeitig eine Abgrenzung, „ein Quartier im Quartier“, entsteht. So würden Fronten aufgebaut, etwa bei der Forderung eines Marktes für den gesamten Stadtteil versus Markt im Bauabschnitt K6. Eine andere Teilnehmerin, die ebenfalls in Kranichstein lebt, sieht diese Problematik nicht. Bestimmte Themen müssten auf der kleinsten Ebene diskutiert werden, etwa der Schulweg der Kinder. Infrastrukturprojekte wiederum betreffen das gesamte Quartier. **Die Kommunikation und der Austausch der Bewohner sind stark bedingt durch die Anwesenheit von Familien mit Kindern.** Je höher der Kinderanteil, umso besser gelingt die Kommunikation. Je älter die Kinder werden oder umso weniger Kinder dort leben, umso schwieriger wird die Kommunikation und umso stärkere Abgrenzungstendenzen sind beobachtbar.

⁶ www.gemeinwesenarbeit-darmstadt.de

Grundsätzlich sind Aufgaben wichtig. **Die Stadt muss den Bürgern die Möglichkeit geben zu partizipieren, indem ihnen Aufgabenbereiche überlassen werden.** In Bezug auf die Konversionsflächen bedeutet das, dass nicht alles fertig geplant werden sollte. Die Menschen, die dort hinziehen werden, brauchen Gestaltungsspielräume. Nur so wächst und entwickelt sich eine Nachbarschaft mit einer eigenen Identität. Durch Gemeinwesenarbeit und Quartiersmanagement kann dies von Anfang an gefördert werden.

Was folgt daraus für die Entwicklung der Darmstädter Konversionsflächen?

Quartierszentren sind als Orte der Begegnung wichtig und fördern die Identität mit dem eigenen Wohnumfeld. Städtische Identität kann nicht definiert, sondern muss gelebt werden. Die Bürger wollen gestaltend mitwirken. Dies gelingt nur, wenn vor dem Bezug der zukünftigen Bewohner noch nicht alles festgelegt ist. Die Bürger brauchen Aufgaben, damit sie sich engagieren und mit ihrer Stadt und dem Quartier identifizieren können.



Foto: Schader Stiftung

Bürgerforum Stadt und Quartier 02

„Platz für Nachbarschaft“

Die Rahmenplanung der Konversionsflächen sieht einen großen Quartierspark und -platz vor. Deshalb thematisiert das zweite Bürgerforum die Gestaltung von Gemeinschaftsflächen und die damit verbundenen Anforderungen der unterschiedlichen Nutzergruppen. Wichtig ist, dass die Planung offen genug bleibt, um den künftigen Bewohnern Gestaltungsspielraum zu ermöglichen.

Frau Prof. Hille von Seggern vermittelt die nutzerorientierten Ansprüche an die Freiraumplanung und welche sozialen und ökologischen Bedingungen berücksichtigt werden müssen. Herr Till Rehwaldt ergänzt dies durch eigene Projekterfahrung. Es wird diskutiert, wie Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen und langfristig belebt werden können.

Zusammenfassung des Vortrags von Frau Prof. Hille von Seggern

Frau Prof. Hille von Seggern war bis zu ihrer Emeritierung 2008 Professorin für Freiraumplanung, Entwerfen und städtische Entwicklung am Institut für Freiraumentwicklung an der Leibniz Universität Hannover. 1982 promovierte sie über „Wohnungsbezogene Freiräume in Großwohnsiedlungen“ zum Dr.-Ing. an der TH Darmstadt.

Die Gestaltung von Freiräumen ist ein Grundlagenthema der Landschafts-, Freiraum-, Stadt- und Verkehrsplanung, d.h. der gesamten raumentwerfenden Disziplinen und damit ein integriertes Thema. Seit über 30 Jahren beschäftigt sich Frau Prof. von Seggern damit. Sie beschreibt es als ein „cross-over“ von Disziplinen und von Forschung, Lehre und Praxis.

Die Freiraumplanung beschäftigt sich mit gemeinschaftlich nutzbaren öffentlichen Freiräumen. Diese können auch nur begrenzt öffentlich sein, indem sie zwar in öffentlichem Besitz, aber nicht allgemein zugänglich sind. Dabei geht es auch immer um die Übergänge zwischen privaten und öffentlich nutzbaren Freiräumen.

Ein verbundenes Netz von Freiräumen ist notwendig.

Auf dem Weg durch die Stadt und die Quartiere – als Kind, als Schulkind, als Jugendliche, als junge Frau mit Kinderwagen, mittelalt oder alt, mit dem Fahrrad, mit Bahn oder Bus, mit dem Auto – ist ein Netz von Freiräumen, d.h. ein verbundenes System unterschiedlicher Ausdehnung, notwendig. Beim Unterwegssein verweilt man jedoch auch. Auf einem Weg kann man kontemplativ verweilen: aus Bewegung und Innehalten wächst Kreativität.

Es werden bestimmte Typen von Freiräumen aufgesucht – und je nachdem ob Kinder oder Erwachsene, Sommer oder Winter, abends oder morgens, allein oder zu viert usw. sind das andere: Spielplätze, Sportplätze, Parks, Fußgängerzonen, Straßen, Stadtplätze, Stadtgärten, gar Dachlandschaften. Frau Prof. von Seggern bezeichnet dies als ganzes System. Sowohl die Netze als auch die Orte müssen geeignet, schön, anregend oder beruhigend sein. Dabei ist das Zusammenspiel mit den Menschen und dem, was sie tun, bedeutsam. Gleichzeitig spielen Flora und Fauna sowie das Klima eine Rolle. Dies alles nennt Frau Prof. von Seggern das Raumeschehen und sieht es als zentral für die Planung bzw. das Entwerfen an.

Drei Grundprinzipien, die bei der Planung wichtig sind:

1. Ein robustes Grundgerüst von Freiräumen schaffen, das sich als System von Netz und Orten beschreiben lässt.

2. Über dieses Grundgerüst sollte eine planerisch gedankliche Schicht von Vorübergehendem, von Jahreszeiten, von Spiel, von Bühne, von zeitweiliger, von kreativer Pflege entworfen werden: Projekte zur Förderung des Situativen.
3. Mit den Menschen vor Ort zusammen planen.

In jeder Stadt gibt es neue und vernachlässigte Orte, die bei der Planung zu beachten sind. Angesichts von Verdichtung, verschiedenartigen Ansprüchen und Nutzungskonkurrenzen besteht für die klassischen Orte, die Plätze und Parks, die Herausforderung, sie klug, multifunktional, überlagert, zusammengefügt, zeitlich unterschiedlich nutzbar zu gestalten.

Eine funktionierende Nachbarschaft ist nicht leicht herstellbar, insbesondere in städtischen Spannungsräumen. Speziell Jugendliche, ältere Menschen und sozial schwache Gruppen fallen dabei leicht aus dem Fokus.

Ein Grundproblem besteht darin, dass grüne Freiräume, steinerne Freiräume und Wasser in der Regel nicht zusammen gedacht werden. Für die Menschen, Pflanzen und Tiere gehören sie aber zusammen. Speziell für die Gruppe der Kinder und noch mehr der Jugendlichen ist das wichtig.

Die linearen (verbindenden) Elemente zwischen den Freiräumen sollten auch als Räume betrachtet werden.

Die Netzelemente als Räume – mit Volumen, mit Bewegungs- und Verweilmöglichkeiten – zu sehen, führt zu einem anderen Umgang mit ihnen.

Die Bewegungsarten von Skaten, Walking, Fahrradfahren, Jogging, Spazierengehen, Dreiradfahren, Einfeldfahren, Lauffahrradfahren sind unterschiedlich. Sie beanspruchen Raum anders und benötigen andere Beläge. Dafür gibt es beispielhafte Kombinationen, bei denen die Kunststoffbahn auch dem Schulsport und abendlichen Fitnesstraining dient: ein wichtiges Feld, um die Bedürfnisse von zunehmend fitten Alten und jungen Leuten zu kombinieren.

Die so genannten linearen Räume zeichnen sich dadurch aus, dass sie Knotenpunkte sind, etwa Haltestellen, aber auch die Eingangsbereiche zu Schulen, zu Kitas, zu Läden, zu Wohnungen, zu Parks: lauter wesentliche Aufenthalts-, Lern-, und Kontaktorte. Sie sind die Verbindungspunkte für das nachbarschaftliche Leben. Warum sollte nicht vor der Turnhalle ein Dach als Schnittstelle zum Stadtteilplatz sein? Entlang der linearen Räume liegen die Grenzräume zu den Schulen und Schulhöfen, zu den Parks, den Sportanlagen, zu den privaten Räumen. Frau Prof. von Seggern beschreibt diese Verbindungsnähte und Räume als besonders trostlos. Dabei könnten diese Grenzen lineare Tribünen sein, gestaltet etwa durch Kletterangebote oder Sitzgelegenheiten. Bei diesen Räumen handelt es sich um ein zutiefst vernachlässigtes, schwieriges Thema, da sich dort die Zuständigkeiten berühren. Wenn aber beispielsweise Schulen und ihre Aula, Mensa und Turnhallen lebendige zentrale Teile von Stadt sein wollen und sollen, dann gilt es sorgfältig zu prüfen, wo es schutzbietende Abgrenzungen geben, wie diese aussehen und wo die Verbindung zwischen Schule und Stadt gestalterisch betont werden kann.

Öffentliche Plätze, die den Nutzungsdruck und die Überlagerungsnotwendigkeiten positiv umsetzen, entwickeln sich manchmal von ganz allein.

Als schwierige Aufgabe empfand Frau Prof. von Seggern die Suche nach einem Beispiel für einen nachbarschaftlich wirksamen hybriden Ort als Platz und Quartierspark, der zentral, aber nicht direkt in der Innenstadt gelegen ist, auf dem es zudem gelingt den Nutzungsdruck und die Überlagerungsnotwendigkeiten positiv zu nutzen. Dann fiel ihr der Raum direkt vor ihrem Fenster auf, der sich mitten im sehr verdichteten Gründerzeitviertel, in der Nähe des Zentrums des Stadtteils Hamburg-Ottensen, von allein entwickelt hat, niemand hat ihn je als Ganzes geplant. Der Platz ist ungefähr 7.000 qm groß, ist 7-fach über Straßen und Zuwege angebunden – und überhaupt erst erkennbar zu einem Freiraum geworden, seit ein Bunker abgerissen wurde und ungefähr 80 neue Wohnungen einen Südrand bilden. Entstanden ist der ganze Raum eigentlich durch eine Straßenplanung aus den 70er Jahren, Teilabriss und Kompensationen. Heute liegt eine Kita mitten drin. Es gibt einen Bolzplatz, Sandspiel-, Kletter-, und Kleinkinderspielbereiche, an einem linearen Fortsatz des Raumes einen Hühnerhof und eine weitere Kita. Am

Nordrand befindet sich eine relativ stark befahrene Straße mit Tempo 30. Eine Bushaltestelle ist dort, unweit Läden, ein sehr breiter Gehweg mit Betontischen, Sitzhockern und Bänken. Der Bereich, der von den Kindern und Jugendlichen genutzt wird, ist schon stark abgenutzt. Frau Prof. von Seggern beschreibt den Raum prinzipiell als die perfekte Mischung aus Quartiersplatz, Spielplatz und Minipark. Sie hat viele Idee, was verbessert werden könnte, etwa mehr Sand und große Holzflächen zum Sitzen. Allerdings stellt sie zuerst die Frage, ob es überhaupt eine Nachbarschaft gibt, die diesen Raum als ihren begreift? Sie hat beobachtet, dass sich etliche der Anwohner an der Fußgängerzone und des nördlichen Rands kennen. Sie sitzen gemeinsam im Café oder treffen sich in den unweit liegenden Restaurants oder auf dem Markt. Die Bewohnerschaft ist noch gemischt, aber viele der alteingesessene Bewohner gibt es nicht mehr. Im Norden des Platzes gibt befinden sich etwa 60 Sozialbauwohnungen. Die neuen Wohnungen im Süden sind teure Eigentumswohnungen. Sollte es eine Nachbarschaft geben, die sich auf den Raum bezieht? Das muss vielleicht nicht sein – aber möglicherweise ist Zündstoff in der neuen Heterogenität?



Foto: Schader Stiftung

Ohne eine lebendige Nachbarschaft wird ein Quartiersplatz nicht genutzt.

Auch bei dem Marktplatz im Hamburger Stadtteil Ottensen hat sich Frau Prof. von Seggern gefragt, ob es eine Nachbarschaft gibt, die bereit ist, den Platz mitzugestalten und zu nutzen. Um diese Frage zu beantworten, führte sie gemeinsam mit ihrem Team eine forschende Intervention durch. Anders als den Platz vor ihrem Fenster beschreibt sie den Ottenser Marktplatz als „richtigen Platz“. Er ist dreieckig, von Kastanien beschattet und wirkt etwas verwahrlost. Ein nicht funktionierender Brunnen und ein Müllcontainer stehen dort. Umgrenzt ist er von einer stark befahrenen Straße und von Parkplätzen. Auf der einen Seite befindet sich sozialer Wohnungsbau aus den 70ern, auf der anderen Seite Altbauten, in denen überwiegend gut verdienende Menschen leben. Gegenüber liegen das Gemeindehaus der Kirche und

ein Altersheim, das abgerissen und vergrößert wieder aufgebaut wird. In Rahmen der Altonale⁷ haben Frau Prof. von Seggern und ihr Team 100 Stühle vor die Hauswände gestellt, die jeder verrücken konnte, um einen anderen Blick auf den Platz zu gewinnen. Außerdem wurden rosa Banderolen verteilt, die zum Zeichen des Interesses an der Beteiligung an Fenster oder Balkone gehängt werden konnten. Verschiedene Aktionen wurden durchgeführt, etwa ein Kinderbuchflohmarkt, abendliches Singen mit Musik und Getränkeverkauf. Frau Prof. von Seggern und ihr Team waren bei allen Aktivitäten dabei, um zu beobachten und sich selbst zu beteiligen. Dabei wurden die Grundproblematiken deutlich: Hundedreck, der nicht funktionierende Brunnen, Dunkelheit, keine Sitzgelegenheiten, Müll, Verkehr. Aber vor allem zeigte sich eine Spannungslage, die die Frage berechtigte: was könnte denn überhaupt hier sein, das wirklich die unterschiedlichen Menschen einbezieht? All die vielen kleinen freundlichen Begegnungen, die Frau Prof. von Seggern auf dem Platz vor ihrem Fenster beobachtet hat, sind auf dem Ottenser Marktplatz minimal. Dort gibt es keine Sitzplätze und kein Café am Rand. Deutlich wurden auch die unterschiedlichen Vorstellungen: einige lieben die Kastanien, andere würden sie gerne fällen lassen, für Kinder hätten viele gerne wenigstens eine Schaukel, aber einen richtigen Spielplatz? „So einer mit Zaun?“ Über die Müllcontainer ärgert man sich, aber dort treffen sich die Leute. Die Alten aus dem Heim sind nie auf dem Platz: Womöglich wissen sie gar nicht, dass es dort so etwas wie einen Platz gibt. Frau Prof. von Seggern und ihr Team haben kleine Entwürfe erstellt und über intelligente kreative Pflegekonzepte gesprochen. Es muss noch sehr viele sorgfältige, einfühlsame, lustige und Mut machende Gespräche geben.

Erfahrungsbericht von Herrn Till Rehwaldt

Herr Till Rehwaldt ist freier Landschaftsarchitekt mit einem Büro in Dresden. Er ist spezialisiert auf die Planung öffentlicher Räume.

Herr Rehwaldt stellt Projekte vor, bei denen er selbst beteiligt war. Anhand von Praxisbeispielen verdeutlicht er, was gute Freiräume auszeichnet. Von Bedeutung ist sowohl der Zusammenhang zwischen dem Raum und seiner Nutzung als auch der Zusammenhang zwischen dem Raum und der Identität. Das Ziel muss sein, einen besonderen Ort zu schaffen, den es nur einmal auf der Welt gibt. Diese Orte zeichnen sich durch identitätsstiftenden Charakter und Gemeinschaftlichkeit aus. Wie entstehen solche Räume? Kann die Qualität von Räumen beeinflusst werden? Aus Sicht von Herrn Rehwaldt ist das durchaus möglich.

Planungsziel sollte es sein, Flächen und Räume für verschiedene Gruppen zu gestalten.

Um den Zusammenhang zwischen dem Raum als geometrische Figur und dem Raum als soziale Figur zu verdeutlichen, berichtet Herr Rehwaldt von dem Stadtpark in Burghausen (Bayern). Dort stellte sich die Frage, wie ein bereits existierender Raum als positives Kapital genutzt werden kann. Die Raumfigur ist ein System mit großen Differenzierungen, d.h. es gibt kleine und große, offene und dichte oder grüne und steinerne Räume. Räume eröffnen in diesem Sinne Nutzungspotenziale. Eine bestimmte Materialität gibt eine entsprechende Nutzung vor. Förderlich ist ein Zusammenspiel von gesetzten und hinzukommenden Materialien. Diese Synthese ist notwendig, so dass Flächen und Räume für verschiedene Gruppen geeignet sind, etwa für Alte und Junge, Mädchen und Jungen. Dies sollte das übergreifende Ziel sein.

Ein weiterer wichtiger Aspekt der Freiraumgestaltung – neben der Multifunktionalität – ist die Robustheit. Besonders im urbanen Kontext und der damit verbundenen dichten Bebauung ist eine Gestaltung wichtig, die dem Vandalismus und den Wetterverhältnissen standhält.

⁷ Norddeutschlands größtes Stadtteil und Kulturfest

Die Lohmühleninsel in Berlin war früher ein Parkplatz und wird heute als große Spielfläche genutzt. Der gestalterische Eingriff war verhältnismäßig gering: Es wurden Linien gezeichnet, durch die eine Nutzung impliziert wurde.

Anhand des Marienplatzes im Görlitzer Stadtzentrum erläutert Herr Rehwaldt die Bedeutung von Wasser im städtischen Raum. Durch ein intelligentes Wassermanagement kann dieses auch in trockenen Zeiten nutzbar gemacht werden. Der öffentliche Raum sollte nicht so gestaltet sein, dass nur eine Funktion dargestellt und ermöglicht wird, vielmehr sollte das gesamte Potential an Möglichkeiten genutzt werden. Vieles wurde bei der Planung nicht berücksichtigt und erst im Nachhinein erobert. Beispielsweise kommen die Sitzmöglichkeiten am Wasser mittlerweile als „Bühnen“ für Straßenmusiker zum Einsatz.

Bürgerbeteiligung ist wichtig, auch um die Anforderungen der unterschiedlichen Nutzergruppen zu kennen.

Die Erneuerung des Gendarmenmarkts in Berlin dient Herrn Rehwaldt als Beispiel für die Wichtigkeit der Beschäftigung mit den unterschiedlichen Nutzergruppen. Bei einer solchen Multifunktionsfläche sollte zunächst geklärt werden, wer den öffentlichen Platz wie nutzt? Welche Anforderungen sind damit verbunden? Dabei spielt auch das Thema Bürgerbeteiligung eine zunehmend bedeutendere Rolle. Durch die Nutzung der Medien hat sich diesbezüglich vieles verändert. Ein Plan, der im Internet veröffentlicht wird, kann sehr schnell viele Reaktionen hervorrufen. Für die Architekten und Stadtplaner ist es eine neue Herausforderung, adäquate Kommunikationswege zu entwickeln. Neben den klassischen Versammlungen können die Bürger im Internet über Planungen abstimmen. Problematisch daran ist, dass nicht immer die nötige Vorbildung gegeben ist.

Als letztes Beispiel berichtet Herr Rehwaldt von der Konversion der Leighon Barracks in Würzburg. Herr Rehwaldt bekam den Auftrag eine Machbarkeitsstudie für die Landesgartenschau durchzuführen. Nach der Erkundungsphase und der ersten Ideensammlung gemeinsam mit den Bürgern sollte ein Instrument für einen zusätzlichen Entwicklungsschub eingesetzt werden, nämlich die Entscheidung über die Bewerbung zur Landesgartenschau. Damit wurde das Zeichen gesetzt, zuerst den Freiraum zu planen. Baulich steht noch ein langer Prozess bevor, aber Wohnqualität und Identität wird es nur geben, wenn der Freiraum relativ früh gedacht und zumindest in Teilen umgesetzt wird. Herr Rehwaldts Plädoyer lautet, sehr konkret und unbedingt rechtzeitig an die Gestaltung und Umsetzung von Freiräumen zu denken. Damit geht eine Qualitäts- und Wertsteigerung einher. So entsteht von Anfang an ein städtisches Leben.

Moderierte Diskussion mit dem Publikum

Ziel der moderierten Diskussion ist es, mittels der Beiträge und Beispiele einen Bogen zu Darmstadt zu schlagen. Gibt es Plätze in Darmstadt, die als Orte der Vielfalt bezeichnet werden können? Welche Qualitäten haben die Plätze in Darmstadt? Was ist bei der zukünftigen Gestaltung zu beachten?

Als gelungenes Beispiel der jüngsten Freiraumplanung in Darmstadt wird die Georg-Büchner-Anlage vor dem Staatstheater bezeichnet. Der Theatervorplatz wurde vor der Neugestaltung als verkommen beschrieben, doch heute wird dieser von vielen Gruppen genutzt. Hier ist ein lebendiges Zentrum geschaffen worden. Ein Teilnehmer findet es erstaunlich, welches Leben dort herrscht. Ein weiterer Teilnehmer ergänzt, dass der Platz eine gelungene Kombination aus Spiel- und Verweilmöglichkeiten darstellt. Kritisiert wird allerdings, dass für die Stadt Darmstadt keine sinnvolle Gesamtplanung vorliegt.

Das Publikum interessiert sich besonders für die Thematik Wasser im Stadtraum. Das Problem ist, dass es in Darmstadt nur sehr wenig Oberflächenwasser gibt. Die Referenten werden gefragt, welche Chancen für Darmstadt gesehen werden, dennoch mit Wasser den Freiraum zu gestalten.

Frau Prof. von Seggern hat beobachtet, dass das Thema Regenwasser in den Städten eine zunehmend bedeutendere Rolle spielt, besonders auch durch die Starkregenereignisse. Dabei eröffnen sich auch neue Gestaltungsspielräume für Rückhalteflächen und -becken, beispielsweise gibt es Spielplätze, die temporär mit Wasser geflutet sind, aber auch ohne Wasser zum Spielen einladen. **Mit Wasser, zum Beispiel als Spielelement, kann viel gestaltet werden.** Nach den Erfahrungen von Herrn Rehwaldt beschäftigen sich die meisten Städten mit der Thematik Wasser im Stadtraum. In den nächsten Jahren würden Millionen Euro investiert, um unterirdisch Wasser zu leiten. Hier könnte eine Stadt mit wenig Oberflächenwasser ansetzen. Ein gutes Beispiel ist Leipzig mit dem Projekt „Die Pleiße ans Licht“. Darmstadt kann und sollte die Erfahrungen aus bestehenden Projekten nutzen und sich auf die neuen klimatischen Bedingungen einstellen.

Ein Teilnehmer aus dem Publikum hat die Beobachtung gemacht, dass Jugendliche „Schmuddelecken“ brauchen. Eine zu sterile Planung würde dem entgegenstehen. Frau Prof. von Seggern führte Forschungsprojekte mit Jugendlichen durch, um mehr über deren Freiraumnutzung zu erfahren. Die Jugendlichen suchen, so ihre Feststellung, nicht nur die versteckten Ecken, sondern wollen auch manchmal mittendrin sein. **Es gibt eine sehr große Bandbreite von Räumen, in denen sich Jugendliche wohlfühlen.**

Herr Rehwaldt berichtet von der Broken-Windows-Theory, die der amerikanische Psychologe Philip Zimbardo aufgrund eines Experiments im Jahr 1969 entwickelte. Bei dem Experiment wurde ein Auto ohne Nummernschilder und mit offener Kühlerhaube in der Bronx abgestellt sowie ein vergleichbares Auto in Palo Alto in Kalifornien. Innerhalb kürzester Zeit wurden in der Bronx brauchbare Teile des Autos entfernt und es dann nach und nach zerstört, bis es letztlich Kinder als Spielgerät nutzten. Das Auto in Palo Alto stand über eine Woche unberührt auf der Straße, erst als die Forscher selbst eine Scheibe einwarfen, erging es dem Auto so wie dem in der Bronx. Mit Hilfe der Theorie möchte Herr Rehwaldt verdeutlichen, wie wichtig es ist, die Räume zu betreuen und instand zu halten. Eine kaputte Bank muss repariert werden. Jugendliche sind noch keine reifen Erwachsenen und brauchen entsprechende Vorbilder. **Die steril anmutende Gestaltung von öffentlichen Räumen kommt daher, dass es für die Kommunen handhabbar sein muss, die Räume angemessen zu betreuen.**

Eine Teilnehmerin wünscht sich, dass der Freiraum „frei“ von Planung durch Externe ist. Sie kennt viele Beispiele, wo sich die Planer und Architekten zurück gehalten und die Menschen die Räume selbst erobert haben, etwa „Park-Fiction“ in Hamburg oder die Aktionsgruppe „Urban-Action“. **Die Inbesitznahme durch die Menschen klärt die Verantwortung und verhindert Vandalismus.** Auf den Konversionsflächen hätte sie am liebsten einen Acker, der von den Bewohnern gestaltet wird. Frau Prof. von Seggern verweist auf das Beispiel aus ihrem Vortrag, den Platz Ottensen in Hamburg. Dieser Platz ist bereits da, aber es war unklar, wer bereit ist, Zeit für die Platzgestaltung zu investieren. Solche Prozesse sind gut und wichtig. Frau Prof. von Seggern hat die Erfahrung in Bremen gemacht, dass Planung sehr viel Arbeit macht und die Leute irgendwann müde werden. An so einem Punkt ist die Verbindung der Akteure hilfreich. Auch bei Park-Fiction wurde sehr viel geplant. Dabei waren Unterstützer, Geld und Erfahrung sehr wichtig. **Eine zeitgemäße Planungskultur ist mit den Bürgern gemeinsam zu entwickeln und nicht von oben herab.** Herr Fahrwald verweist auf ein Quartiersmanagement, das von Anfang an als Vermittler die Bürger bei der Planung unterstützt. Grundsätzlich stellt Herr Rehwaldt fest, dass es viele Möglichkeiten gibt, den Freiraum zu gestalten. Es existiert kein entweder oder: entweder die Bürger, die einen „Acker“ gestalten oder die Planer. Er plädiert dafür, beide Positionen zu integrieren. Dafür sei eine Abkehr vom Gegensatzdenken notwendig.

Ein weiterer Aspekt, der von einer Teilnehmerin angesprochen wird, sind die Platzränder. Strukturen für das Wohnen und das Nicht-Wohnen sollen bedacht werden. Ein positives Beispiel hierfür ist die Tübinger Südstadt, wo festgelegt wurde, dass in den Untergeschossen Gewerbe angesiedelt werden muss. **Oft werden die Platzränder vernachlässigt oder gar vergessen.** Bezüglich der Gewerbeansiedlung weist Herr Rehwaldt auf die Dauer des Konversionsprozesses hin. Für die Ansiedlung von Gewerbe muss eine

kritische Masse vorhanden sein, die sich im Falle des Konversionsgebietes erst nach und nach ansiedeln wird. Sinnvoll sind sicherlich öffentliche Zwischennutzungen. Eine Entwicklung muss zugelassen werden.

Frau Prof. von Seggern findet das Thema Ränder sehr wichtig. Wo ist der Eingang der Schule platziert? Wie gut ist die Qualität des Eingangs? Welcher Raum liegt zwischen diesem Eingang und der Nachbarschaftsfläche? Wo denken Städteplaner die Eingänge hin? Als wesentliches Element für den Freiraum nennt eine Teilnehmerin den Raum, der an die öffentlichen Plätze anknüpft. Als positives Beispiel, wie auch die halböffentlichen Räume sinnvoll genutzt werden können, werden die Mieterhöfe in Wien genannt.

Der Prozess in Darmstadt ist schon weit fortgeschritten. Viele Initiativen engagieren sich. Frau Prof. von Seggern rät der Stadt, diese von Anfang an einzubeziehen. Ihr Plädoyer lautet, dass es alle Beteiligten wagen sollten, etwas gemeinsam zu machen. ***Von Anfang an sollten alle Beteiligten an einem Tisch sitzen.*** Dafür ist eine vertrauensvolle Gesprächsatmosphäre wichtig.

Was folgt daraus für die Entwicklung der Darmstädter Konversionsflächen?

Eine gelungene Freiraumgestaltung kann gute Nachbarschaften fördern. Die zukünftigen Bewohner möchten bei der Freiraumplanung beteiligt werden und ihren Ansprüchen entsprechend gestalten. Regenwasser bietet viele gestalterische Möglichkeiten. Dabei darf nicht vergessen werden, dass Plätze und Parks dauerhaft betreut werden müssen. Für alle Nutzergruppen muss eine Lösung gefunden werden.

Bürgerforum Stadt und Quartier 03

„Infrastrukturelle Versorgung“

Die dritte Veranstaltung der Reihe beschäftigt sich mit der „Infrastrukturellen Versorgung“. Nahversorgung im Quartier wie ärztliche Betreuung, Lebensmittelgeschäfte etc. und die Herausforderung, adäquate Konzepte zu entwickeln, stehen im Fokus der Diskussion. Alternative Konzepte werden aufgezeigt und diskutiert. Der wissenschaftliche Impulsvortrag von Herrn Dr. Donato Acocella gibt einen Einblick über ganzheitliche Nahversorgungskonzepte. Der Erfahrungsbericht von Herrn Oliver Stiller schildert die praktische Umsetzung eines genossenschaftlich organisierten Quartiersladens.

Zusammenfassung des Vortrags von Herrn Dr. Donato Acocella

Herr Dr. Donato Acocella gründete 1993 ein eigenes Büro, das Gutachten und Grundlagenuntersuchungen im Bereich Stadt- und Regionalentwicklung erstellt. Schwerpunkte liegen dabei u.a. auf der Einzelhandelsentwicklung in der Stadt und in der Region.

Nahversorgung im Quartier ist Teil des Alltags – der Alltag wird durch Versorgung gestaltet.

Herr Dr. Acocella stellt fest, dass das Thema Nahversorgung grundsätzlich von den Entscheidungsträgern „kleingeschrieben“, das heißt als weniger wichtig betrachtet wird. Allerdings umfasst Nahversorgung nicht nur den Supermarkt, Metzger oder Bäcker. Die Einkaufsmöglichkeiten definieren sozusagen das Stadtteilzentrum. Wenn man nicht einkaufen kann, gibt es auch kein Zentrum. So bezeichnet Herr Dr. Acocella das „Bummeln“ als das „Vorspiel“ des Einkaufens. Im Rahmen der Nahversorgung werden auch viele Tätigkeiten zwar ebenfalls im Stadtteilzentrum, aber unabhängig vom Einkaufen erledigt: Kommunikation, Besuch beim Frisör, Teilnahme an einer Veranstaltung oder Aufsuchen des Arbeitsplatzes.

Das Stadtteilzentrum unterscheidet sich deutlich von der Innenstadt in Bezug auf das, was gekauft wird. Nahversorgung im Quartier ist Teil des Alltags – der Alltag wird durch Versorgung gestaltet. Neben der räumlichen Nähe beinhaltet Nahversorgung auch eine zeitliche Komponente, sie liegt zeitlich nah an den alltäglichen Abläufen. Typisch sind kurzfristige Einkaufstakte. Deshalb wird dieser Sortimentsbereich als kurzfristiger Versorgungsbereich bezeichnet.

Große Lebensmittelkonzerne unterstellen, ihre Kunden erledigen ihre Einkäufe mit dem Auto, aber ein Viertel der Haushalte verfügt über keinen eigenen PKW und die Hälfte verfügt nur über einen PKW. Circa ein Drittel der Teilnehmer einer Umfrage, und das waren im konkreten Fall mehr als 2.500 Menschen, benutzen kein Auto, um Einkäufe zu erledigen. Nah bedeutet nicht zwangsläufig, dass Angebote fußläufig zu erreichen sind. Nah sind auch Wege, die mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zu bewältigen sind.

Stadtteilentwicklung muss an den Verhaltensmustern von Frauen gemessen werden.

Die Frage ist, wer als Maßstab für die Sicherung und die räumliche Etablierung von Nahversorgung dienen sollte. Zwischen dem Einkaufsverhalten der Männer und dem der Frauen bestehen deutliche Unterschiede. Frauen besitzen zwar häufig einen Führerschein, ihnen steht aber nicht immer ein PKW zur Verfügung. An der vor etwa zehn Jahren gewonnenen Erkenntnis, dass Frauen eher nicht ständig auf einen PKW zugreifen können, wird sich vermutlich auch in den nächsten 15 bis 20 Jahren nichts ändern. Die tatsächliche Verfügbarkeit eines Verkehrsmittels, das schnell und bequem transportiert, ist aber ein zentraler Punkt. Der PKW muss bedarfsorientiert benutzbar sein: dann, wenn der Einkauf erledigt werden soll, nicht erst abends nach Ende der Arbeitszeit des Partners, der tagsüber den PKW benötigt. Ohnehin nimmt die Zahl der älteren Frauen ohne PKW zu. Große Lebensmittelanbieter hingegen berücksichtigen bei ihrer Planung nur die Zahl der Führerscheininhaber.

Ein weiterer Unterschied im Einkaufsverhalten von Männern und Frauen: Männer erledigen pro Einkaufsweg in der Regel eine Sache, Frauen dagegen kümmern sich auf einem Einkaufsweg um mehrere Angelegenheiten.

Nahversorgung sollte sich an denen ausrichten, die den beschwerlichsten Weg haben.

Bei einem Radius von 1.000 m zur Festlegung des Einzugsbereichs von Nahversorgungsangeboten wird Teilhabe in Anbetracht des demographischen Wandels für viele nicht funktionieren. Aber Lebensmittelkonzerne definieren diese Distanz noch als „nah“. Im Alltag ist diese Distanz für bestimmte Erledigungen – Gang zum Frisör für ältere Menschen, Weg mit zwei Kindern zum Kindergarten – aber ziemlich weit.



Foto: Schader Stiftung

Selbst in einer Stadt wie Mannheim ergab die Untersuchung der Nahversorgungsstruktur ein ungleiches Bild. Auf den ersten Blick geht man von einer vollen Abdeckung aus. Während aber im Stadtteil Friedrichsfeld innerhalb eines 500 m-Radius nur ein kleiner Laden existiert, gibt es in einem anderen Quartier große Konzentrationen. Das dort angesiedelte große Einkaufszentrum könnte quasi die ganze Stadt versorgen. Konsequenz ist, dass 10%, das entspricht statistisch gesehen etwa der Größenordnung von 30.000 Einwohnern, nicht nahversorgt sind und mehr als 800 m vom nächsten Angebot entfernt leben. Auf Darmstadt übertragen wären das 17% der Einwohner. Legt man, bezogen auf Mannheim, den 500 m-Radius zugrunde, wohnt in bestimmten Quartieren die Hälfte der Bevölkerung 500 m und mehr von einem Stadtteilzentrum entfernt und hat ohne PKW oder Zugang zum ÖPNV bzw. ohne Hilfe Dritter keine Möglichkeit, sich selbst zu versorgen. Damit entfallen insbesondere für Ältere die Chancen zur Teilhabe, zur Kommunikation und zur sozialen Bewältigung des Alltags. Nach den Kriterien der Investoren, Projektentwickler und Betreiber hingegen könnte nahezu von einer Vollabdeckung gesprochen werden. Aber während im Stadtzentrum ein breites Angebot besteht, kann in den Stadtteilen von Nahversorgung nur bedingt die Rede sein.

Wer gehört zu den Personengruppen, die auf diese Weise von der Versorgungsteilnahme ferngehalten werden? Es sind immobile Menschen, Ältere, Menschen mit ökonomischen Einschränkungen und Alleinstehende. Die fehlende Nähe von Angeboten hindert Familien daran, Kinder selbstständig zum Einkaufen zu schicken.

Discounter sind als Anbieter der Nahversorgung zu groß dimensioniert.

Eine Verkaufsfläche von 800 m² ist nur dann rentabel, wenn 3.000 Kunden ausschließlich dort einkaufen. Statistisch gesehen tätigen Käufer aber nur 40% ihrer Ausgaben im Discounter. Also müsste der Einzugsbereich 7.000 bis 8.000 Bewohner umfassen. Anbieter wie Tegut oder Edeka mit einer Fläche von 800 m² und einem Marktanteil von 25 bis 30% brauchen ein Umfeld mit 10.000 bis 12.000 Kunden, um wirtschaftlich agieren zu können. So ist man in kleinen Wohnquartieren schnell nah an einer Überversorgung, während es in anderen Stadtteilen mit Schwierigkeiten verbunden ist, überhaupt etwas zu entwickeln. Anbieter der Nahversorgung im Quartier kommen mit teilweise wesentlich kleineren Verkaufsflächen aus.

Es ist auch Sache der Kunden, ihren Beitrag zur Nahversorgung zu leisten. Sie müssen ihre Lebensqualität selbst sichern, für sich und für die Menschen, die nach ihnen dort wohnen werden, indem sie Nahversorgungsangebote tatsächlich nutzen und sie so profitabel halten.

Erfahrungsbericht von Herrn Oliver Stiller, Miniladen Im Oberösch eG

Herr Oliver Stiller ist Sozialpädagoge und seit 2007 als Quartiersmanager in Kempten-Sankt Mang tätig.

Die Sicherstellung der Nahversorgung im Quartier ist wichtig.

In St. Mang, einem Stadtteil Kemptens, leben etwa 12.500 Einwohner. Über St. Mang verteilt finden sich mehrere Supermärkte. Dagegen war die Nahversorgung im Quartier „Im Oberösch“ unzureichend. Das Quartier mit zwei großen Seniorenwohnanlagen liegt am nördlichen Rand von St. Mang. Die Sicherstellung der Nahversorgung war eine der Hauptaufgaben und 2008/2009 Gegenstand eines Projekts im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Soziale Stadt“.

Während „Im Oberösch“ die medizinische Versorgung durch Ärzte und eine Apotheke gewährleistet ist, fehlte ein Lebensmittelangebot. Im Stadtteilzentrum stand eine geeignete Fläche von knapp 100 m² jahrelang leer, weil Investoren nicht bereit waren, sich dort anzusiedeln. Nach dem Vorbild der Dorfläden im Allgäu – und auch Projekten in München und Rosenheim, die im Rahmen der Sozialen Stadt entstanden waren – konzipierte eine kleine Arbeitsgruppe einen Vorschlag zur Schließung der Nahversorgungslücke.

Da in der Frage der Gesellschaftsform eine Entscheidung getroffen werden musste und weiterer Informationsbedarf bestand, beschloss die Arbeitsgruppe, externe Hilfe in Anspruch zu nehmen und eine Unternehmensberatung, die BBE Handelsberatung, zu beauftragen.

Als besonders geeignet erwies sich die Rechtsform der Genossenschaft. Deren Vorteil es war, von Anfang an die Bürgerinnen und Bürger durch das Zeichnen, d.h. den Kauf von Genossenschaftsanteilen einzubeziehen. So entwickelte sich eine Eigeninitiative im Stadtteil durch die Bürger, die selbst betroffen sind.

Im Rahmen einer Auftaktveranstaltung, mit über 100 Besuchern und kommunalen Politikern gründete sich ein Arbeitskreis mit 15 Teilnehmern. In diesem Arbeitskreis waren beispielsweise die Hausmeisterin der Wohnanlage, ein im Nahversorgungszentrum niedergelassener Zahnarzt und der Vorstand einer Volksbank mit Filiale im Quartier vertreten. Diese Arbeitsgruppe gab sich einen straffen Zeitplan und war auch nach der Gründung des Miniladens noch aktiv. Sie kümmerte sich auch um die Werbung, wobei die Lokalpresse das Vorhaben wohlgesonnen begleitete. Weiterhin befasste sich die Arbeitsgruppe mit der Planung des Sortiments und dem Verkauf von Anteilen. So erwarben auch die Mitarbeiter eines sozial engagierten Wohnungsunternehmens vor Ort Genossenschaftsanteile.

Die Ladeneinrichtung konnte günstig bei einem Spezialanbieter für Dorfläden und Tankstellen erworben werden. Es handelte sich um gebrauchtes Inventar aus Dorfläden, die geschlossen worden waren. Der Aufbau der Inneneinrichtung wurde ehrenamtlich organisiert. Dadurch und durch die hohe Zahl gezeichneter Anteile konnte die Einrichtung des Miniladens ausschließlich durch Eigenkapital finanziert werden. Auch nach Eröffnung des Miniladens geht der Verkauf von Anteilen weiter.

Das Jahr 2010 schloss trotz monatlicher Umsätze in Höhe von 15.500 € mit einem Defizit in Höhe von 4.000 €. Mit einem vergleichbaren Ergebnis wird für 2011 gerechnet.

Mit Ausnahme der Marktleitung, die 30 Wochenstunden leistet, arbeiten nur geringfügig Beschäftigte im Miniladen. Die wöchentliche Öffnungszeit beträgt 44 Stunden, am Mittwochnachmittag ist der Laden geschlossen.

Miniläden funktionieren nur mit einem Vollsortiment.

Der Miniladen hält ein Vollsortiment einschließlich Drogerieprodukten bereit, obwohl ein Schlecker-Drogeriemarkt im Nahversorgungszentrum angesiedelt ist. Erfahrungsgemäß funktioniert nur ein Angebot mit Vollsortiment. Allerdings bietet der Miniladen keine frischen Backwaren an, da im Zentrum eine Bäckerei existiert. Dadurch fehlt im Sortiment des Miniladens eine Haupteinnahmequelle. Um kostendeckend zu arbeiten, müssen in Zukunft weitere Angebotsformen entwickelt werden.

Moderierte Diskussion mit dem Publikum

Ein Teilnehmer bestätigt die Anmerkung von Herrn Dr. Acocella, dass die Möglichkeit zu „bummeln“ ein häufiger Anlass ist, um ein Stadtteilzentrum aufzusuchen. ***Daher muss ein Zentrum attraktiv sein.*** Das betrifft nicht nur die einzelnen Läden, sondern auch das Umfeld. Ansonsten ziehen Familien oder Paare die Fahrt zum größeren Handelszentrum vor.

Einige Teilnehmer sind skeptisch, ob kleine Läden wirtschaftlich rentabel sind. Herr Dr. Acocella erläutert, dass es große Ladenflächen von 1.000 bis 1.500 qm mit breitem Angebot aus rein logistischen Gründen gibt. Kein Kunde nutzt tatsächlich ein Angebot wie zum Beispiel die Auswahl aus sechs Metern verschiedener Joghurtsorten und -marken. Auf der anderen Seite kostet eine Kühlanlage etwa 1 Mio. €, stellt aber keinen Gegenwert dar. Große Anbieter orientieren sich an den Erfordernissen der Logistik. Sie haben kein Interesse, zwei Becher Joghurt in einem 40-Tonner zu transportieren. Eine Untersuchung hat ergeben, dass ein identischer Warenkorb, für den beim Vollsortimenter 50 € aufzuwenden sind, beim Discounter nur einen Euro preiswerter wäre. ***Die Kunden müssen ihr Kaufverhalten ändern und verstehen, dass weite Einkaufsanfahrten für ein Sonderangebot aufhören müssen.*** Das ist zu wenigen bewusst. In Darmstadt ist der Zeitpunkt vor der Entwicklung der Konversionsflächen ein guter Termin, um das zu besprechen.

Das Angebot des Miniladens aus dem Erfahrungsbericht funktioniert auch ohne sechs Meter-Joghurttheke. Das erklärt Herr Stiller damit, dass ältere Kunden bescheidener und ihre Bedürfnisse geringer sind, auch weil der Leidensdruck wegen der fehlenden Nahversorgung lange Zeit recht hoch war. Es gab auch keinen Ort, an dem man verweilen konnte. Das Angebot des Miniladens „Im Oberösch“ wurde auf der Grundlage kalkuliert, dass täglich 80 Kundenkontakte stattfinden und jeder Kunde im Durchschnitt 10 € ausgibt. Im laufenden Betrieb sind es 50 bis teilweise 200 Kunden pro Tag, sie geben jedoch durchschnittlich nur 4 € pro Einkauf aus. Rein auf die Frequenz bezogen wird das Angebot also gut angenommen. Mit der Möglichkeit, dort Kaffee zu trinken, hat der Miniladen auch eine Funktion als Treffpunkt. ***Gute Atmosphäre, die zur Kommunikation einlädt, ist bei einem Nahversorgungsangebot wichtig.*** Die Außenbereiche in den Quartieren müssen in die Maßnahmen einbezogen werden. Dies wird in St. Mang getan. Die Eigentümer und die Geschäftsleute vor Ort, kurz alle, die mit diesem „Mikrokosmos“ zu tun haben, sind eingeladen, sich zu beteiligen – und das hat, laut Herrn Stiller, ganz gut funktioniert. Bänke wie auch Spielgeräte für Kinder, die sich dort aufhalten können, während die Eltern ein-

kaufen, gewährleisten Aufenthaltsqualität. Geplant ist ein Bürgertreff. Die Philosophie lautet: Man darf nie aufhören, den Platz weiter zu bespielen und weiterzuentwickeln. Allerdings ist es mit der Struktur allein nicht getan. **Um ein Nahversorgungszentrum zu beleben und zu einem kleinen Zentrum werden zu lassen, müssen dort zum Beispiel Veranstaltungen angeboten werden.** Diese Aufgabe wird in den nächsten Jahren weitergeführt werden.

Als weiterer wichtiger Aspekt für die Versorgung im Quartier wird die gut erreichbare ärztliche Versorgung genannt. Diese wird aufgrund der demographischen Entwicklung, auch in der Stadt, immer schwieriger. Herr Dr. Acocella weiß, dass nach einer in der Literatur vertretenen Auffassung der 500 Meter-Radius für Nahversorgungsangebote auch für Ärzte gelten sollte. Auf der anderen Seite muss man die Bodenhaftung behalten. Das Thema Nahversorgung ist komplex. Die ökonomische Grundsituation ist auf wenige große Punkte ausgerichtet. Das gilt auch für die ärztliche Versorgung. **Es muss vermittelt werden, dass es in einem kleinen Quartierszentrum auch Defizite geben kann.** Wichtig ist zwar eine möglichst große Vielfalt. Die Frage ist aber, ob in jedem Stadtteilzentrum ein Arzt, meistens in Kombination mit einer Apotheke, vertreten sein muss. Ein Ärztezentrum gehört andererseits nicht ins Gewerbegebiet. Die Schaffung von Mobilität ist ein wichtiger Aspekt. Wenn es in einem 2.000-Einwohner-Quartier keinen Arzt gibt, muss dafür gesorgt werden, dass die Menschen zum nächsten Arzt gebracht werden können. Es kommt darauf an, vernetzt zu denken. Das setzt voraus, zu akzeptieren, dass in einer kleinen Einheit auch Defizite vorhanden sind. Vollaussstattung gibt es erst ab einer bestimmten „Gewichtsklasse“ – das ist ein wichtiger Aspekt. Zur Belebung sind viele Gelegenheiten für zufällige Begegnungen zu schaffen. Das ist eigentlich der Grundgedanke. Wie ein Beispiel in Lyon zeigt, ist das auch auf einem großen Platz möglich, auf dem nichts steht. Viele andere große schöne, aber leere Plätze bestätigen das.

Nach Ansicht von Herrn Dr. Acocella gehört Darmstadt nicht zu den Städten, die man im Hinblick auf ihre Standortentwicklung im Einzelhandel warnen müsste. Aber vielleicht muss eine viel stärkere frühzeitige Kommunikation stattfinden – nicht erst, wenn es zu spät ist. Auch auf die Möglichkeit von Defiziten in der Nahversorgung muss beizeiten hingewiesen werden. Dennoch hat Teilhabe auch etwas Aktives. „Best-of-Mentalität“ ist in einem 3.000-Einwohner-Quartier nicht hinzubekommen. **Insofern fängt Teilhabe vor der Entwicklung an.**

Wenn nun die Verkaufspreise im Nahversorgungszentrum doch etwas höher liegen, stellt sich die Frage, ob die Menschen bereit sind, für dieses Angebot und auch für Möglichkeit zur Kommunikation etwas mehr auszugeben. Sofern die Kunden den Zeitaufwand für Fahrten und Spritkosten einrechnen, sind sie eher bereit, kleinere Angebote wahrzunehmen. **Man müsste mehr propagieren, dass der Vorteil, im großen Einkaufszentrum einzukaufen, gar nicht so groß ist.**

Ebenso wie im Kemptener Quartier „Im Oberösch“ sollte es auch in den neuen Quartieren in Darmstadt frühzeitig einen Quartiers- oder Stadtteilmanager geben, um den Aufbauprozess zu moderieren. Für die Erreichbarkeit des Nahversorgungsangebots sind geeignete Fuß- und Radwege die Voraussetzung. Aber auch eine Möglichkeit, mit dem Auto vorzufahren, ist erforderlich, um größere Einkäufe zu bewältigen. Es braucht Begegnungsfreiräume nicht nur innerhalb der Läden, sondern auch Plätze für Kinder, Jugendliche, Familien. Kinderspielplätze allein reichen nicht.

Als gute Beispiele für Stadtentwicklung und Nahversorgung werden die Tübinger Südstadt, Freiburg Rieselfeld und Vauban genannt. Das Freiburger Quartier Rieselfeld ist bezüglich des „Gewöhnens an Prozesse“ interessant. Dort wurde zuerst ein Straßenbahnanschluss geschaffen, dann erst wurden die Gebäude errichtet. Man wollte die Bevölkerung von Anfang an daran gewöhnen, mit der Straßenbahn zu fahren, die zu diesem Zeitpunkt auch schon in Betrieb genommen wurde – und „warme Luft fuhr“. Schon vor der Bauphase gab es ein Informationsbüro für alle, die zukünftig dorthin ziehen wollten. Die frühzeitige Einplanung der Infrastruktur wurde diskutiert. Ein Dis-counter verlangte 120 Stellplätze in diesem hochverdichteten Stadtviertel, bekam dann etwa vierzig zugestanden. **Informationsvermittlung und Bildung in Bürgerforen im Rahmen von Bürgerbeteiligungsprozessen können das Bewusstsein**

ändern, ohne ideologisch oder dogmatisch zu sein, wenn sie sich auf ökonomische und arbeitspraktische Fragen beziehen. „Denn wenn sich alles vor meiner Haustüre erledigen lässt, spare ich viel Zeit und kann auf mein Auto verzichten.“ In einem geeigneten Umfeld können auch Kinder Aufgaben übernehmen – eine Form des sozialen Lernens. Doch irgendwann muss man in solchen Beteiligungsprozessen auch „die harte Wahrheit sagen, denn die Welt besteht nicht aus 100 m²-Läden“. Vollsortimenter auf 100 m² werden die Ausnahme bleiben, größere Verkaufsflächen werden weiterhin dominieren, so Herr Dr. Acocella.

Die Einflussmöglichkeiten der Kommunen sind insofern begrenzt, als dass es keine Wettbewerbsverzerrung geben darf. Dennoch erinnert Herr Dr. Acocella daran, dass Nahversorgung Teil der Daseinsvorsorge und somit eine öffentliche Aufgabe ist. **Mit intelligenten Vermietungsstrukturen, was auch vom Eigentümer abhängt, lassen sich Gestaltungsmöglichkeiten wie umsatzabhängige Ladenmieten realisieren.** Das ist auch EU-konform. Wie Herr Stiller ergänzt, fördert die Stadt Kempten Strukturen. Es wird ein Quartiersmanagement finanziert, das Prozesse anschiebt und begleitet. Die planungsrechtliche Steuerung von Einzelhandel ist durch Einzelhandelsgutachten möglich, wie es die Stadt Darmstadt tut. Auch Kempten gab ein entsprechendes Gutachten in Auftrag, um dafür zu sorgen, dass Versorgungseinrichtungen nicht am falschen Standort sind. Dafür bestehen Regeln, die die Stadt auch durchsetzen kann. **Städte müssen in alten und neuen Quartieren Plattformen für möglichst viel Kommunikation und Wissensvermittlung und -erarbeitung schaffen.** Denn auch die zukünftigen aktiven Bewohnerinnen und Bewohner verfügen über Wissen. Über geschickte, möglicherweise auch etwas ungewöhnliche Maßnahmen, so über Eigentumsrechte, können die Städte vereinzelt Anschub betreiben und Maßnahmen initiieren. Kommunen können nicht verordnen, wer sich wo ansiedelt. Sie können jedoch regeln, wer nicht wohin darf.

Es wird diskutiert, ob Hol- und Bringdienste in Konkurrenz zu Angeboten der Nahversorgung stehen. Herr Dr. Acocella bezeichnet diese Angebote als Notversorgung, da sie die soziale Komponente nicht abdecken können. Dann müsste man einen Hol- und Bringdienst für den Weg der Kinder zum Kindergarten oder einen Bringdienst zum Arzt organisieren. **Lieferdienste können ergänzen, jedoch als monostrukturelle Angebotsform Nahversorgung nicht ersetzen.** Das Bedürfnis nach Kommunikation und zufälliger Begegnung ist nicht ersetzbar, Gelegenheiten dafür werden genutzt.

Einige Teilnehmer gehen konkret auf die Darmstädter Konversionsflächen ein. Wer wird dort leben? Wohngruppen, Ältere und behinderte Menschen, Studierende und Familien. Im Erfolgsfall wird die Siedlung schnell wachsen – etwa 2.500 bis 3.000 Einwohner. In direkter Nachbarschaft ist ein Nahversorgungszentrum im Bau, der Marktplatz Bessungen. Zu einem kleinen Nahversorgungszentrum gehören, über Lebensmittel hinaus, auch Poststelle, Friseur, Ärzte. **Fußläufigkeit soll dort realisiert werden, also muss man die Voraussetzungen dafür schaffen, auch um insgesamt den Autoverkehr zu reduzieren.** Auch für die Cambrai-Fritsch-Kaserne wird ein Nahversorgungszentrum benötigt. Alle werden älter, und die Mobilität nimmt ab. Was man zum Leben braucht, muss man dort installieren. Eine Teilnehmerin ergänzt, dass sich auf dem Gelände der Cambrai-Fritsch-Kaserne noch ein Gebäude befindet, das als Kino genutzt wurde. Dort könnte ein Kulturzentrum eingerichtet werden. In dem Viertel könnte auch eine Stadtteilbibliothek geschaffen werden, ungeachtet der schwierigen Finanzsituation der Stadt Darmstadt. Viele Familien werden dorthin ziehen. Wie wird in der Planung berücksichtigt, dass an beiden Orten sowohl ein soziales als auch ein kulturelles Angebot sinnvoll sein wird? Herr Dr. Acocella weist darauf hin, dass das Angebot tragfähig bleiben muss. Das größte Quartier wird höchstens 3.000 Einwohner haben. Die Frage ist, wie groß ist die „kritische Masse“? Die 70er-Jahre-Quartierszentren sind starr, heute nicht belebbar und erzeugen Unsicherheit. Diese Fehler sollte man nicht wiederholen. **Das bedeutet, sich beim Formulieren eines Wunschkatalogs Gedanken über die Maßstäbe zu machen. Dies kann Verzicht bedeuten, denn man sollte eine flexible Stadtstruktur erhalten.** Quartiers- und Bewohnerstruktur und anderes verändern sich, und oft geschieht dies schnell. Kontinuierliche Veränderungsprozesse müssen auch kontinuierlich organisiert sein, nicht nur, bis etwas „steht“, sondern mög-

lichst langfristig. Bürgervereine bzw. ehrenamtliche Strukturen, die solche Prozesse langfristig und mit Interesse aus dem Quartier heraus begleiten, sind eine gute Idee.

Allerdings darf bei der Frage des Maßstabs nicht vergessen werden: Die zu entwickelnden Flächen sind nicht abgegrenzt. **Eine Wechselwirkung mit den umgebenden Quartieren sollte planerisch berücksichtigt werden.** Sobald man die Villenkolonie und die Wohngebiete zwischen Landskronstraße und Polizeipräsidentenstraße mitdenkt, erhöht sich die kritische Masse.

Eine Teilnehmerin berichtet von den Konversionsflächen in Tübingen, wo vorgegeben war, die Flächen im Erdgeschoss durchgehend gewerblich zu nutzen. **Man sollte Räume in einem Maßstab vorhalten, der mitwachsen kann:** also besser zunächst einen Kiosk anstelle eines Vollsortimenters oder zwei Tische statt Gastronomie. Größere Einheiten können noch nachgeschoben werden. Für das Quartier kann eine Kneipe und Gastronomie eine ziemlich wichtige Rolle spielen.

Herr Stiller berichtet, dass es in Sankt Mang und im Quartier „im Oberösch“ fast alles gibt, wenn auch nicht in der Breite wie im per Auto erreichbaren Einkaufszentrum. Was fehlt, sind Plätze und flexible Räume für Treffpunkte. An manchen Stellen wurde zu kurzfristig gedacht und Freiräume wurden verbaut. Es wird daran gearbeitet die angrenzenden Gebiete mitzuversorgen. Der nördliche Teil des Quartiers Sankt Mang ist als Neubaugebiet geographisch stark abgegrenzt. Es wird mit einem möglichst attraktiven Angebot versucht, diesen Teil zu erreichen. Dazu muss das Angebot so komplett und attraktiv sein, dass mehrere Sachen gleichzeitig erledigt werden können. Das zieht Interessenten an. Herr Dr. Accocella identifiziert, „die eingeschränkte Rechenfähigkeit der Konsumenten“ als das Hauptproblem.

Was folgt daraus für die Entwicklung der Darmstädter Konversionsflächen?

Nahversorgung ist wichtig, auch um die Quartiere zu verbinden. Grundsätzlich ist Nahversorgung mehr als nur die Versorgung mit Lebensmitteln oder Gegenständen des täglichen Bedarfs. Nahversorgung hat eine wichtige Funktion für die Kommunikation, für die gleichberechtigte, auch soziale Teilhabe im Quartier und am gesellschaftlichen Leben. Allerdings kann die Nahversorgung im Quartier nur durch eine Änderung des Einkaufsverhaltens funktionieren, deshalb ist Bildung zu diesem Thema wichtig.

Bürgerforum Stadt und Quartier 04 „Bürger aktiv“

Die vierte Veranstaltung der Reihe Bürgerforum Stadt und Quartier „Bürger aktiv“ legt ihren Fokus auf das Engagement der Bürger für ihr Quartier. Der einführende wissenschaftliche Vortrag von Herrn Prof. Roland Roth erläutert die Bedingungen für Engagement. Warum engagieren sich bestimmte Gruppen nicht und welche Unterstützungsstrukturen sind von Seiten der Stadt notwendig? Der Erfahrungsbericht von Herrn Andreas Roessler ergänzt dies durch seine Erfahrungen als engagierter Bürger im BürgerInnenVerein Freiburg-Rieselfeld.

Zusammenfassung des Vortrags von Herr Prof. Roland Roth

Herr Prof. Roland Roth ist Professor für Politikwissenschaft am Fachbereich Sozial- und Gesundheitswesen der Hochschule Magdeburg-Stendal. Seine Forschungsschwerpunkte liegen in den Bereichen politische Soziologie der Bundesrepublik Deutschland, kritische Gesellschaftstheorie, transnationale Politik sowie Demokratie und Menschenrechte.

Bürgerschaftliches Engagement hat vor allem außerhalb institutioneller Formen, also Parteien, parlamentarischer Arbeit und Wahlbeteiligung, Konjunktur.

Ein Beispiel für eine Ausnahme ist die Piratenpartei, die als Beteiligungspartei auftritt. Sie verspricht, Formen zu entwickeln, die eine unmittelbare Beteiligung der Bürger im Parlament ermöglichen. Das konträre und vorherrschende Leitbild, die Idee der politischen Führung durch die Parteien, ist auch bei den Grünen an die Stelle ihres früheren partizipativen Ansatzes getreten.

„Wutbürger“ sind nicht nur in Stuttgart aktiv. In Berlin beispielsweise gab es im letzten Jahr 4.000 Demonstrationen. Bürgerinitiativen haben grundsätzlich mehr Zulauf und sie erfahren mehr öffentliche Aufmerksamkeit. Doch allein die Existenz von Bürgerinitiativen rechtfertigt noch nicht, von einer Konjunktur der politischen Beteiligung zu sprechen. Es ist eine „internationale Konjunktur von Beteiligung“ festzustellen. So äußert sich auch der Journalist Nils Kruse im „Stern“. Unterhalb der Ebene der Sichtbarkeit von Protest – Beispiel „Arabellion“ – kann weltweit zwischen achtzig bis hundert unterschiedlichen Beteiligungsformaten unterschieden werden. In mehreren Städten Lateinamerikas verwalten Jugendliche Bürgerhaushalte, die mehrere hunderttausend Euro umfassen und mit denen sie ihre Schulen entwickeln.

Erste Reaktionen der Politik auf diesen „Beteiligungsschwung“ sind die „Demokratieenquete“ in Rheinland-Pfalz und das neu geschaffene Amt einer Staatsrätin für Zivilgesellschaft und Bürgerbeteiligung in Baden-Württemberg⁸.

Direkte Beteiligung war nie so populär in der Bevölkerung wie heute.

In einer Umfrage im letzten Jahr befürworteten 81% eine direkte Beteiligung der Bürger an politischen Entscheidungen.

⁸ Bürgerbeteiligung als Thema der Landespolitik in Baden-Württemberg:

www.bw-stimmt-ab.de/buergerbeteiligung.html

Gisela Erler, Staatsrätin für Zivilgesellschaft und Bürgerbeteiligung

www.baden-wuerttemberg.de/de/Gisela_Erler/261151.html

Herr Prof. Roth nennt einige Ergebnisse der Studie „open government“⁹, die untersucht, wie Bürger Partizipation einschätzen:

- An erster Stelle kommt es den befragten Bürgern zu 92% darauf an, dass ihre Vorschläge berücksichtigt werden. Nur 29% der Befragten haben den Eindruck, dass dies bereits geschieht. Interessant – und „das ist, was wir spüren“ – ist die Kluft von 63%.
- Frühzeitigen Einfluss auf Entscheidungen wollen 89%, Informationen dazu wünschen sich 88%.
- Ein hoher Anteil, nämlich 80% bis über 90% der Bürger, erwartet: Transparenz in Form von Gesetzesentwürfen oder parlamentarischen Beratungsunterlagen, überprüfbare politische Ziele und die Überprüfung von Wahlversprechen, unabhängige Erfolgskontrollen von Politikformen, Leistungsvergleiche von Verwaltungen. Erfüllt sehen dies jeweils 30% der Befragten.
- In der Tendenz ist der Beteiligungsanspruch steigend: Dass die Bürgermeinung stärker gewichtet werden sollte, verlangten Mitte 2010 noch 74%, heute sind es 92%.
- Wo diese Ansprüche der Bürger an Rechenschaftslegung und Transparenz nicht erfüllt werden, besteht die Bereitschaft zu demonstrieren und zivilen Ungehorsam zu praktizieren.

Eine Studie der Herbert-Quandt-Stiftung über Autorität befasste sich mit der Frage, ob es legitim ist, wenn Menschen gegen Vorhaben, die parlamentarisch befürwortet wurden – Industrieansiedlungen, Verkehrsprojekte – auf die Straße gehen. Zwei Drittel der jüngeren Befragten halten dies für völlig in Ordnung. Neu ist also, dass der etablierte Politikbetrieb in Frage gestellt wird. „Wenn ich nicht beteiligt werde, muss ich nachkorrigieren können. Und ich werde das auch tun.“ Bei aller Vorsicht in der Wertung dieser Befragungen ist diese Tendenz „relativ gut bestätigt“.

Im Vergleich zur früheren Situation haben die Bürger, die sich beteiligen möchten, bessere Ressourcen und Möglichkeiten.

So ist die Zahl der Menschen mit Hochschulreife von einem Stand von 5% um 1970 auf 50% gestiegen. Weltweit kann eine positive Entwicklung der tertiären Bildung festgestellt werden, ohne deren Qualität bewerten zu wollen. Bildung ist, neben Einkommen, der wichtigste Faktor für Beteiligung. Je anspruchsvoller die Beteiligungsform, desto mehr korreliert sie mit dem Bildungsgrad.

Neue Medien spielen im Rahmen der Beteiligung eine wachsende Rolle. Internet und social media sind sehr hilfreich, etwa bei der Mobilisierung. Ein gutes Beispiel ist die Occupy-Bewegung, bei der sich Interessierte aufgrund ihres Unbehagens zunächst treffen und gemeinsam demonstrieren, ohne organisiert zu sein – um dann gemeinsam zu überlegen, welche Ziele sie verfolgen und wie sie sich organisieren. Dagegen ist aus der Protestforschung der umgekehrte Weg bekannt: erst Organisation und Agenda, und dann „geht man auf die Straße“.

Mehr oder weniger autoritäre Familienstrukturen wurden durch das Modell der „Verhandlungsfamilie“ abgelöst. Kinder lernen, Einfluss nehmen zu können. Bei Jüngeren ist die Bereitschaft, etwas zu sagen, aufgrund dieser veränderten Sozialisationsgrundlage deutlich größer und die „Folgebereitschaft“ entsprechend geringer.

Seitens der Bürger haben politisches Interesse, Gestaltungsansprüche und Kompetenzvermutungen zugenommen. Sie trauen sich mehr zu, entgegen der früher vorherrschenden Ansicht, man brauche Experten.

Bürgerschaftliches Engagement hat sich verstärkt. Das bestätigen die Engagementquoten des Freiwilligen surveys. Engagement hat sich auch in seiner Struktur verändert – es gibt ein breites Engagement entlang von Lebensbereichen und Problemlagen. Der größte Engagementbereich in der Berliner Innenstadt beispielsweise wird von Migranten im Bildungsbereich getragen.

Das alles bezeichnet Herr Prof. Roth als Treiber der Entwicklung.

⁹ Dazu Links und eine Pressemitteilung vom 27.02.2012 auf der Seite der Bertelsmann-Stiftung: www.bertelsmann-stiftung.de/cps/rde/xchg/bst/hs.xsl/nachrichten_111660.htm

Durch Krisen wird bürgerschaftliches Engagement verstärkt.

Aktiv wird, wer zu der Einschätzung gekommen ist, dass die Politik die Probleme nicht löst oder die Lösung nicht legitim bzw. nicht dem Nutzen aller dient – und dieser Ansicht sind etwa 60% der Befragten. Flankiert wird diese Entwicklung durch eine zurückgehende Wahlbeteiligung und geringere Bereitschaft, sich in Parteien zu engagieren. Das Nachkriegsmodell einer repräsentativen Demokratie – begleitet von Äußerungen wie der Rede von „den Menschen draußen im Lande“ – befindet sich hier und in allen westlichen Demokratien in einer „Schwindsuchtphase“. Politische Bindungen, etwa an Parteien, sind sehr viel schwächer geworden. Nur ein Viertel, gegenüber früher drei Viertel, der Wähler und Wählerinnen hat eine feste Bindung an eine bestimmte Partei. Das Vertrauen in die Leistungsfähigkeit des etablierten Politikbetriebs ist enorm gesunken.

Die Bürger haben hohe Erwartungen an die Bürgerbeteiligung.

Bürger wollen nicht nur gehört werden bzw. mitreden, sie wollen sich auch durchsetzen. In einer heterogenen Bürgerschaft können sich jedoch nicht alle durchsetzen. Daraus resultieren große Enttäuschungen. Bürgerbeteiligung wird von ihren Befürwortern oft als ideale win-win-Situation mit vielen Vorteilen überschätzt bzw. so dargestellt:

- Planungsprozesse würden schneller ablaufen
- Bürgerbeteiligung produziere bessere Ergebnisse
- Man könne Projekte leichter durchsetzen
- Es gebe eine größere Akzeptanz und mehr Legitimation

Diese Argumente findet man in Beiträgen des Verkehrsministers und des Bundesverbands der Deutschen Industrie und anderer. Doch was tun diese Befürworter, wenn Prozesse dann doch nicht derartig reibungslos ablaufen?

Die Geschichte lokaler Bürgerbeteiligung ist wechselhaft.

In den 70er-Jahren war man fast so weit wie heute wieder. So gab es in Darmstadt die Anwaltsplanung¹⁰, die das Institut für Wohnen und Umwelt (IWU) wissenschaftlich untersucht hat. Herr Prof. Roth hat nach 50 Jahren Beobachtung von Beteiligungsprozessen den Eindruck, dass es sich um eine Wellenbewegung handelt, das heißt keine stetige Entwicklung hin zu mehr Bürgerbeteiligung, sondern ein Auf und Ab mit wechselnden Leitbildern.

Vor circa zehn Jahren gab es eine durchaus partizipationsferne Phase des „new public management“ mit neuen Steuerungsmodellen und dem Leitbild „Unternehmen Stadt.“ Die Rolle der Bürger war die des „guten Kunden“. Dieses Leitbild beinhaltete keine aktiven Bürger.

„Natürliche Feinde“ der Bürgerbeteiligung können Kommunalpolitiker, Verwaltungsjuristen, managementorientierte Reformer mit privatwirtschaftlichen Leitbildern und Experten aus den „Fachbruderschaften“ sein. Sie denken, die Mitwirkung der Bürger sei überflüssig. Bestenfalls solle man sie symbolisch beteiligen, um sie zu beruhigen oder um die Ergebnisse hinzubekommen, die man immer schon wollte. Dennoch sind immer wieder Aufbrüche in Richtung lokaler Beteiligungskultur zu verzeichnen. Deren Leitbilder, wie die der Bürgerstadt bzw. Bürgerkommune bestehen seit zehn Jahren und länger.

Das freiwillige Engagement muss gefördert werden.

Viele Kommunen fördern bereits das freiwillige Engagement, aber auf einer eher unpolitischen Ebene – Bürger als „Lückenbüßer“. Doch Bürger wollen politisch motiviert etwas gestalten. Das wird von den Kommunen oft nicht bedacht. Einige Kommunen wie Heidelberg oder Pforzheim entwickelten Qualitätsmaßstäbe für Bürgerbeteiligungsprozesse entwickelt. Heidelberg hat sich kommunale Regeln für gute mitgestaltende Bürgerbeteiligung gegeben: frühzeitig, ergebnisoffen, verbindlich. Dort wird eine Vorhabenliste im Netz veröffentlicht, so dass Bürger sich informieren können, was in den nächsten Jah-

¹⁰ Die Anwaltsplaner sind Experten, die zwischen den Bürgern und der städtischen Verwaltung und Politik vermitteln. Die Bürger werden bei der Artikulation ihrer Interessen unterstützt.

ren ansteht. Daneben bestehen Leitlinien, Verfahrens- und Satzungsregeln für Bürgerbeteiligung und differenzierte Beschreibungen, für welches Problem welche Beteiligungsform angemessen ist. Es muss klar sein, welcher Planungs- bzw. Handlungsspielraum überhaupt vorhanden ist, wer welchen Entscheidungsspielraum hat und welche Ressourcen verfügbar sind. Viele Beteiligungsprozesse erfüllen diese Minimalstandards nicht. Ein Beispiel ist der von der Stadt Bonn ausgelobte Bürgerhaushalt, der jedoch keinen Entscheidungsspielraum bot, sondern nur auf die Sammlung von Kürzungsvorschlägen hinauslief. Das hätte vorher auch so kommuniziert werden müssen. Dabei stehen geeignete Formate für Partizipationsprozesse zur Verfügung, die jedem und jeder ermöglichen, sich zu beteiligen. Gute Beispiele aus Lateinamerika zeigen, dass auch Analphabeten an komplizierten Haushaltsplanungsprozessen beteiligt werden können: Städtische Mitarbeiter gehen von Tür zu Tür und erläutern die Materie in nachvollziehbarer Form. In Mannheim wurden im Rahmen des Konversionsprozesses die Informationen in Kultureinrichtungen der Migranten, in Jugendeinrichtungen und bei Jugendverbänden ebenso wie im Internet verbreitet. Dort wurden auch Anregungen gesammelt. Ergebnis ist ein Weißbuch¹¹ mit Vorschlägen, wie die Stadt die Konversionsflächen entwickeln kann. Für alles stehen Lösungen zur Verfügung. Die Kommune muss Bürgerbeteiligung nur wollen und sich das notwendige Wissen aneignen.



Foto: Schader Stiftung

Es gibt viele Probleme und Widerstände in Bezug auf Beteiligungsansprüche.

Die Bürger müssen ihre schimpfende „Stammtischhaltung“ aufgeben und lernen, wie Beteiligung funktioniert. Sich auf einen Beteiligungsprozess einlassen heißt auch, zuhören zu lernen und aktiv zu verstehen, bereit zum Ausgleich zu sein und Kompromisse einzugehen.

¹¹ Eckpunktepapier zum Weißbuch: "Für ein Mannheim offener Räume und starker Urbanität"
www.mannheim.de/stadt-gestalten/eckpunkte-des-weissbuches-konversion

Größere Widerstände kommen von der Seite überforderter Kommunen, zum Beispiel angesichts leerer Haushaltskassen. Auch diejenigen in den Kommunen, die Bürgerbeteiligung grundsätzlich befürworten, sprechen sich dagegen aus, weil sie das Entstehen von Ansprüchen befürchten, die nicht befriedigt werden können. Bei der Entwicklung von glaubwürdiger realistischer kommunaler Beteiligungskultur ist jeder Schritt wichtig.

Freiflächen bzw. Konversionsflächen sind ein „Schatz“, um Beteiligungskultur entwickeln zu können. Etwas Neues kann geplant werden, ohne dabei bestehende Interessen in einem Quartier massiv einzuschränken oder verteidigen zu müssen. Wichtig ist, dabei alle mitzunehmen. Ein kommunales Leitbild sollte entwickelt werden, das auch gegenüber Investoren zum Abstecken des möglichen Rahmens dient.

Erfahrungsbericht von Herrn Andreas Roessler, BürgerInnen Verein Rieselfeld e.V.

Herr Andreas Roessler ist Biologe und tätig als IT Dozent. Er baute mit einer Baugruppe ein Stadtreihenhaus in Freiburg-Rieselfeld und ist Vorsitzender des BürgerInnenVereins Rieselfeld e.V.

Der Einbezug der Bürger von Anfang an ist zu empfehlen.

Im Unterschied zu der Entwicklung der Konversionsflächen in Darmstadt war das Areal in Freiburg Rieselfeld unbebaut. Zu Beginn des Verfahrens 1993 wurde ein städtebaulicher Wettbewerb ausgelobt. Die finanzielle Lage der Stadt Freiburg war damals nicht sehr gut. Die Vermarktung der Flächen lag in der Zuständigkeit der kommunalen Projektgruppe Rieselfeld. Einnahmen aus dem Grundstücksverkauf flossen auf ein Treuhandkonto und dienten zur Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen. Dabei wurde schrittweise in vier Teilabschnitten vorgegangen, um sukzessive auch die Infrastruktur herstellen zu können. So wuchs der Stadtteil behutsam mit Strukturen, die sich harmonisch entwickelten.

Die Bürger waren von Anfang an in das Verfahren einbezogen. Bereits 1993 wurde eine Art Zukunftswerkstatt veranstaltet, an der interessierte Freiburger Bürger teilnahmen. Es waren nicht unbedingt diejenigen, die später in das Rieselfeld gezogen sind. Thematisiert wurde, was alles getan werden muss, damit ein so großes Entwicklungsprojekt – es war das größte in Baden-Württemberg – funktioniert. Es entstanden Arbeitsgruppen zu verschiedenen Themenbereichen. Das Bürgerbeteiligungsverfahren lief über einen größeren Zeitraum.

Wichtig war das begleitende niederschwellige Angebot K.I.O.S.K.:

Kommunikation
Information
Organisation
Selbsthilfe
Kultur

Das Konzept stammte von Herrn Prof. Konrad Maier von der EFH Freiburg. Er überzeugte den Gemeinderat davon, ein so großes Projekt professionell zu unterstützen und diese Begleitung auch durch die Kommune zu finanzieren. Die Stadt stellte etwa 600.000 DM zur Verfügung, Personal konnte eingestellt und Raum angemietet werden. So sollte, zunächst durch Mitarbeiter der EFH Freiburg, der Quartiersaufbau unterstützt werden.

Die ersten Wohnungen wurden 1996 bezogen. Zu Beginn lebten etwa 300 Menschen im Rieselfeld – derzeit sind es ungefähr 10.500. Die Stadt richtete 1997 eine Informationsveranstaltung für die neuen Bewohner des Viertels aus. So kam der Austausch unter den Bürgern in Gang. An die Stadt wurden kritische Fragen gestellt: Wie viele Kindergärten wird es geben? Wird das Stadtteilzentrum wirklich realisiert? Bewohner schlossen sich zu Arbeitsgruppen zusammen, die sich um verschiedene Themen – Straßenbahn, Verkehr, Kindereinrichtungen – kümmerten. Dabei entstanden konstruktive Kontakte zur Projektgruppe Rieselfeld und zur Stadtverwaltung. Diese Arbeitskreise „Rieselfelder Forum“ wurden von der Stadtverwaltung als Ansprechpartner akzeptiert. Auch in der Gemeinderätlichen AG Rieselfeld

(GRAG) waren die Arbeitskreise vertreten, obwohl sie nur ein lockerer Zusammenschluss interessierter Bürger waren. Die empfehlenden Beschlüsse der GRAG dienten als Grundlage der Entscheidungen im Gemeinderat.

Ein Verein eignet sich als Träger für ein Stadtteilzentrum.

Der Verein K.I.O.S.K. bewirkte bei der Entwicklung sozialer Strukturen im Quartier als Katalysator sehr viel. Der Gedanke, dass die Stadt Sozialarbeiter im Rieselfeld einsetzen würde, war für die ersten Bewohner zunächst gewöhnungsbedürftig. Doch die Mitarbeiter von K.I.O.S.K. unterstützten die schnelle Entstehung sozialer Strukturen und Vernetzungen entscheidend. Die Umschreibung „dörfliche Strukturen im urbanen Umfeld“ trifft die Situation sehr gut. Der Verein K.I.O.S.K. arbeitete zunächst von einem Bauwagen aus, dann in einem kleinen, später größeren Ladengeschäft. Die Vorstandsaufgabe ging 2001 von Mitarbeitern der EFH an Bewohner aus dem Stadtteil über. 2003 übernahm K.I.O.S.K. als Betreiber die Stadtteil- und Jugendarbeit im neuen Stadtteilzentrum Glashaus. Zwischenzeitlich wollte die Stadt auf die Schaffung eines Stadtteilzentrums verzichten. Daraufhin bildete sich ein Arbeitskreis, der mit der Stadt verhandelte.

Bürgervereine vertreten die Interessen der Stadtteilbewohner gegenüber Verwaltung und Politik.

Die Gründung eines BürgerInnenVereins Rieselfeld (BIV) bot sich an, da traditionell in Freiburg Bürgervereine in den einzelnen Vierteln sowohl als Ansprechpartner der Bewohner als auch der Stadtverwaltung nicht wegzudenken sind. Ohne Bürgerverein wären die Arbeitskreise von bestimmten Informationsflüssen ausgeschlossen gewesen. Alle Bürgervereine sind im Dachverband Freiburger Bürgervereine zusammenfasst. Im Rieselfeld sind BürgerInnenVerein, K.I.O.S.K. und die Kirchengemeinden des ökumenischen Gemeindezentrums eng vernetzt. Der BürgerInnenVerein ist eine politische Vertretung des Stadtteils Rieselfeld. Er arbeitet mit der Projektgruppe Rieselfeld zusammen und hat einen Sitz in der Gemeinderätlichen AG. Die Arbeitskreisstruktur wurde beibehalten. Zu neuen Themen oder Problemen werden neue Arbeitskreise ins Leben gerufen, zum Beispiel der AK IGEL zum Thema Rheintalbahn-schiene oder ein Arbeitskreis zum Thema Inklusion. Der Arbeitskreis Sport hat sich zu einem Sportverein weiterentwickelt. Aufgabe der Arbeitskreise ist es, Themen zu sammeln und die Bedürfnisse gegenüber der Stadtverwaltung zu vertreten. Die Arbeitskreise sind für jeden Bewohner offen. Nur der Sprecher des Arbeitskreises muss Mitglied im BIV sein. Viermal im Jahr lädt der BIV alle Bewohner zur Stadtteilrunde ein, um sich auszutauschen und Probleme zu erörtern. Zu anstehenden Themen werden eigene Informationsveranstaltungen angesetzt. Die Mitgliederwerbung wurde in den letzten Jahren intensiviert, auch um gegenüber der Stadtverwaltung eine große Zahl von Bewohnern repräsentieren zu können. Die Finanzierung des BIV erfolgt über Mitgliederbeiträge – Richtwert sind 10 € pro Jahr – plus einem jährlichen Zuschuss, der von der Stadt gezahlt wird. Dieser setzt sich aus einem Sockelbetrag und einem variablen Anteil zusammen, der von der Zahl der öffentlichen Veranstaltungen abhängt. Das dokumentiert ein Tätigkeitsbericht. Ein bestimmter Anteil der Grundstücksverkaufserlöse auf dem Treuhandkonto wurde, wie von Anfang an festgelegt, für Bürgerbeteiligung zur Verfügung gestellt.

Mehrheitlich leben die besonders aktiven Bewohner des Rieselfelds in einer der etwa 100 Baugruppen. Bewohner von Baugruppen machen etwa ein Viertel der Gesamtbewohnerschaft aus. Wer in einer Baugruppe baut, identifiziert sich mit seinem Umfeld und hat gelernt, auf andere einzugehen. Durch den gemeinsamen Bauprozess, in dem das Wohnumfeld gemeinsam erarbeitet wird, kennen sich alle Nachbarn beim Einzug bereits.

Bürgerbeteiligung braucht Akzeptanz und Offenheit in beide Richtungen. Die Bewohner dürfen die Stadtverwaltung nicht als Feind ansehen. Es braucht einen Raum als Treffpunkt und einen kleinen finanziellen Spielraum. Wichtig ist, dass die erarbeiteten Dinge zeitnah umgesetzt werden. Das hat im Rieselfeld gut funktioniert.

Moderierte Diskussion mit dem Publikum

Ein Teilnehmer stellt fest, dass die BI in Darmstadt finanzkräftige Käufer sucht. Dadurch seien die Möglichkeiten für Wohngruppen beschränkt. Er möchte wissen, wer die Investoren im Rieselfeld waren und wie die Investoren zu den Baugruppen im Rieselfeld standen? Es gab keine harte Konkurrenz zwischen Baugruppen und Investoren, so Herr Roessler, da die Stadt Freiburg unterschiedliche Modelle zugelassen hat: In der ersten Phase waren es vorwiegend Investoren, die große, teils sozial geförderte Wohnhäuser gebaut haben, daneben aber auch viele kleine Investoren, die Baugruppen. Manche Baugruppen wurden von Architekten initiiert, die zuvor eine Option für ein Grundstück erworben hatten. Zumindest unter den Baugruppen lief die Grundstücksvergabe harmonisch ab. **Die Bebauung ist dadurch verhältnismäßig kleinparzellierte und aufgelockert.**

Es wird diskutiert, wie damit umgegangen wird, dass die Bürger unterschiedliche Interessen vertreten können. Herr Prof. Roth weiß, dass in vielen Projekten gegensätzliche Bürgerinitiativen (BI) beteiligt sind. Wenn die Schaffung einer psychiatrischen Einrichtung oder eines Asylbewerberheims umstritten ist, entsteht vielleicht auch eine BI, die sich für diese Einrichtung ausspricht. **Wer mehr Beteiligung will, muss damit rechnen, zuerst auch Widerspruch zu organisieren.** Nur in dieser Form kann man lernen, Interessen auszugleichen. Dabei verändern sich Bürgerinitiativen auch. Sie sind, anders als andere Akteure, gezwungen, ihre Interessen öffentlich zu legitimieren. So entsteht ein „Lernzwang“: Man muss versuchen, für seine Interessen Mehrheiten zu bekommen, ebenso Aufmerksamkeit und Unterstützung. Das kann im Verlauf der Zeit zu überraschenden Resultaten führen. Es entsteht die Chance, auch die Interessen anderer wahrzunehmen. Bürgerbeteiligung so wie in Mannheim kann unterschiedliche Akteure unterschiedlicher Prägung und mit unterschiedlichsten Interessen ins Boot holen. Auch wenn das Boot dann sehr bunt und unübersichtlich ist, können Kompromisse gefunden werden. Gerade bei Freiflächen besteht die Möglichkeit, verschiedene Nutzungen zuzulassen und in ein vernünftiges Verhältnis zu bringen. Dieser grobe Orientierungsrahmen, diese Standards der Stadtentwicklung können dann auch an Investoren mit der Frage kommuniziert werden, ob sie bereit sind, unter diesen Voraussetzungen einzusteigen. Herr Prof. Roth fragt, warum Bürger weniger kompromissfähig sein sollten als Politiker. Es gibt aus seiner Sicht keine Anhaltspunkte, dass die Logik von Bürgerinitiativen nur eine bornierte und eigensüchtige Sichtweise zulässt.

Herr Roessler berichtet von seiner Erfahrung: Im Rieselfeld waren die Konflikte zwischen widerstreitenden Interessen vergleichsweise harmlos. So waren die direkten Anwohner eines geplanten Vollsortimenters in einem großen Gebäude gegen dieses Vorhaben. Im Quartier wurde aber ein großes Ladengeschäft gebraucht. Die Kritiker konnten dann von der Notwendigkeit des Angebots überzeugt werden.

Ein Teilnehmer möchte wissen, wie es zu verstehen ist, dass die Bürgervereine auch eine politische Kompetenz haben – auch im Vergleich zum Modell des Ortsbeirats in Hessen. Herr Roessler berichtet, dass manche der eingemeindeten Stadtteile in Freiburg Ortschaftsräte haben, manche haben sich das erkämpft. Die Bürgervereine in Freiburg hingegen sind nicht demokratisch durch Wahlen legitimiert. Sie sind auch unterschiedlich groß. So arbeitete der BürgerInnenVerein zum Teil mit 150 Mitgliedern. Durch die Informationsveranstaltungen über anstehende Fragen gab es einen großen Rückhalt im Stadtteil, da so ein breites Stimmungsbild möglich war – allerdings ohne demokratische Legitimation. **Erste Ansprechpartner der Stadtverwaltung sind die Bürgervereine, wenn die Stadt etwas über einen Stadtteil wissen will.** Da manche der alteingesessenen Bürgervereine sich als etwas träge Strukturen darstellen, sollte Rieselfeld zunächst ohne Bürgerverein auskommen. Aber es zeigte sich, dass in Freiburg ohne Bürgerverein „nichts geht“.

Im Rieselfeld hatte die Stadt von Anfang an die Infrastruktur im Stadtteil geschaffen. Die Bewohner waren, was Kinderbetreuung, Schule oder Straßenbahn angeht, nicht auf andere Stadtteile angewiesen. So fuhr die Straßenbahn anfangs hauptsächlich durch unbebautes Gelände, aber sie war da. Die Stadt musste dies vorfinanzieren und nahm dafür viel Geld in die Hand. Anders sah es mit der Nahversorgung

aus. Im Rieselfeld gab es zunächst keinen Laden, so dass man auf die umliegenden Stadtteile zurückgreifen musste. Zweimal pro Woche wurde ein Bauernmarkt abgehalten. Die Ansiedlung eines Vollsorimenters im Stadtteil war dann dringend notwendig – sie kam sehr spät.

Zwischen den Bürgervereinen läuft die Zusammenarbeit auf der politischen Ebene über die Arbeitsgemeinschaft Freiburger Bürgervereine¹². Kontakte zu den benachbarten Bürgervereinen wurden hergestellt. Eine Schwierigkeit bestand darin, dass man im direkten Nachbarort Weingarten mit Hochhäusern aus den 60er- und 70er-Jahren die gute Ausstattung des Rieselfelds kritisch wahrnahm. Im Rieselfeld vertrat man die Auffassung, diese Unterschiede lägen im Verantwortungsbereich der Stadt, auch wenn man über das frühe Vorhandensein der Infrastruktur sehr froh war. Mittlerweile besteht eine gute Kooperation, doch das Glashaus wird von anderen Stadtteilen immer noch „kritisch beäugt“.



Foto: Ulrich Mathias

Weiterhin wird die Arbeitsteilung zwischen dem Bürgerverein und den Zuständigen für die Quartiersarbeit thematisiert. Herr Roessler berichtet, dass sich anfangs nur wenige Bewohner engagierten haben. So entstand eine enge Zusammenarbeit zwischen den Mitarbeitern der Evangelischen Fachhochschule, die das Quartiersmanagement betreuten, und diesen Bewohnern, die dabei unterstützt wurden, eigene Strukturen aufzubauen. Als die Frage entschieden werden musste, wer das Stadtteilzentrum Glashaus betreiben sollte – die Stadt selbst oder ein Dritter – wurde überlegt, K.I.O.S.K. und BürgerInnenVerein zu fusionieren. Da der Betreiber des Glashauses Gelder von der Stadt für Mitarbeiter und Betriebskosten erhalten würde, war klar, dass damit ein Abhängigkeitsverhältnis von der Stadt entstünde. Deshalb wurde entschieden, den BIV – als zwar nicht demokratisch legitimierte, aber politische Vertretung des Stadtteils – beizubehalten, vor allem wenn es darum geht, von der Stadt etwas einzufordern. Der K.I.O.S.K.-Verein wiederum ist zuständig für Quartiersmanagement und Jugendarbeit. Zu dieser Zeit

¹² AFB / www.afb-freiburg.de

waren die Vorstände von BIV und K.I.O.S.K. teilweise personenidentisch, was sich in den harten Verhandlungen mit der Stadt als Vorteil erwies. So verlangte die Stadt zunächst die Abtretung aller Einnahmen aus Vermietungen des Glashauses an den städtischen Haushalt. Nach der jetzigen Regelung fließen sie allerdings in den Stadtteil.

Eine Teilnehmerin interessiert, wie hoch das Budget des Glashauses ist. Des weiteren möchte sie wissen, ob das Glashaus kulturelle Angebote für alle Generationen bereithält. Wie gestaltet sich in Freiburg der Wettbewerb um finanzielle Mittel zwischen den Quartieren? In Freiburg wird mit dem Modell Sozialraumbudget gearbeitet, erläutert Herr Roessler. Das Budget des Glashauses bewegt sich zwischen 300.000 bis 500.000 € und wird aus dem laufenden städtischen Haushalt bestritten. Der Jahresbericht kann online eingesehen werden. Aus dem Budget werden einige Mitarbeiter, eine Geschäftsführung mit 80%-Stelle und ein Sekretariat mit einer 40-50%-Stelle sowie Honorarkräfte für die Jugendarbeit finanziert. Die Teilzeitbeschäftigung soll ermöglichen, viele verschiedene Leute einzubeziehen. Weitere Einnahmen kommen aus der Vermietung. Das Glashaus ist den ganzen Tag über belegt und der Saal lange im Voraus vergeben. Ein Infocafé wird von ehrenamtlichen Mitarbeitern geführt. Auch dort werden in zwischen Einnahmen erzielt.

Die Verteilung der städtischen Gelder auf die einzelnen sozialen Einrichtungen der Stadtviertel müsste neu gestaltet werden, da sich die Altersstruktur und damit die Bedürfnisse der Quartiersbewohner im Lauf der Zeit verändern und zum Beispiel teilweise weniger Jugendarbeit geleistet wird. Dagegen sind über 30% der im Rieselfeld lebenden Bewohner jünger als 18 Jahre. Die Grundschule, die größte in ganz Baden-Württemberg, besuchen mehr als 800 Schüler. Ein Erweiterungsbau wurde von der Stadt als Verfügungsbau vorgesehen, der später einer anderen Nutzung zugeführt werden kann.

Die Phase der Entscheidungsfindung in der Demokratie wird als Prozess beschrieben, der die Produktion zunächst bremst. Wenn jedoch eine Vertrauensbasis und Erfahrung im Umgang miteinander vorhanden sind, geht es eher schneller als langsamer. Ein Teilnehmer berichtet von seiner Erfahrung in Darmstadt-Eberstadt. Dort hörte sich der Bürgermeister alle Vorschläge unterschiedlicher Interessengruppen zur Gestaltung des Vorplatzes am Eberstädter Rathaus an. Die Entscheidung traf er dann im Alleingang. Er hätte aber auf einen Kompromiss zwischen den unterschiedlichen Vorstellungen hinarbeiten müssen. Wenn die Stadt im Alleingang entscheidet, muss sie damit rechnen, dass die Bürger „von allen Seiten kommen.“

Herr Prof. Roth berichtet, dass Bürgerinitiativen und Bürgerbeteiligung meistens nach klaren Regeln funktionieren, die sich die Gruppen selbst geben. Die Forschung zeigt eine hohe Sensibilität bei (protestierenden) Gruppen in Bezug auf Einschluss oder Ausschluss und die Gestaltung der Entscheidungsprozeduren. Alle sollen mitreden können und mit einer nach dem Konsensprinzip gefundenen Entscheidung einverstanden sein. Diese Vorgehensweise ist „der Horror“ für sehr beschäftigte Beteiligte oder die, die politische Verantwortung tragen. Entscheidungsprozesse müssen aber nicht zwangsläufig ewig dauern. An einem bestimmten Punkt kann man Mehrheitsentscheidungen oder Repräsentationsformen zulassen. Ein Beispiel aus dem brasilianischen Recife und anderen Städten: Bürgerhaushalte werden aufgestellt, indem die Bewohner aus einem Quartier oder einer Favela Projekte vorschlagen. Dann wird abgestimmt, in welcher Reihenfolge die Vorhaben im Rahmen des vorhandenen Budgets abgearbeitet werden. Da die Vorschläge aus der Bevölkerung kommen und gemeinsam mit ihr umgesetzt werden, hat dies eine andere Qualität als eine zentral getroffene Verwaltungsentscheidung.

Oft konzentriert sich die Aufmerksamkeit auf den Ablauf und die Schnelligkeit der Entscheidungsprozesse. Doch die Qualität der Entscheidungen selbst ist viel wichtiger. **Hilfreich ist das „Sandkastenprinzip: Jeder darf mal der Bestimmer sein.“** Herr Roessler ergänzt aus seinen Erfahrungen mit diesem Prinzip: Anfangs war beschlossen worden, den Vorstand des BIV jährlich neu zu wählen, auch zugunsten neu dazugekommener Mitglieder. Doch dafür war kein Bedarf vorhanden. Viele sind froh, wenn andere die Verantwortung übernehmen und dies der Stadtverwaltung gegenüber vertreten. Die Satzung

wurde geändert und der Vorstand wird jetzt nur alle zwei Jahre gewählt. Das Beispiel zeigt, dass manche nicht „Bestimmer“ sein möchten. Den Grundsatz „Jeder darf mal der Bestimmer sein“ gibt es auch in der Arbeit von Elternvereinen, weiß eine Teilnehmerin. Doch wer, Bürger oder Politiker, hat angesichts der Dominanz des Immobilienmarktes überhaupt politischen Einfluss, fragt sie. Herr Prof. Roth weiß, dass die Regeln des Immobilienmarktes Bürgerbeteiligung nur in Grenzen zulassen. Dieser Bereich wird nicht öffentlich verhandelt. Aus der Sicht des Bürgermeisters und des Kämmerers bietet sich hier eine optimale Gelegenheit, „Tafelsilber“ der Kommune „zu verschern“, das heißt, möglichst hohe Grundstückspreise zu erzielen – mit der Konsequenz der Verdichtung oder einer höherwertigen Nutzung. Das ist eine Verführung – wenn nicht andere Rahmenbedingungen entgegenstehen. Eine solche Situation schildert Mendoza in seinem Roman „Stadt der Wunder“. Ist die Stadt jedoch von Anfang an Eigentümerin der Flächen, so wie in Freiburg, dann ist die Stadt nicht darauf angewiesen, mehr zu Erlösen, als für die Schaffung der Infrastruktur notwendig ist. Anders liegt der Fall, wenn eine hohe Verschuldung besteht. Die Stadt muss sich fragen, was sie auf den Flächen ansiedeln will und welche monetären Konsequenzen das hat. Kurzatmig handelt eine Stadt, wenn sie Projekte ansiedelt, die letztlich nicht wohnkompatibel und dabei teurer sind, auch indem sie hohe Folgekosten nach sich ziehen – ein Beispiel sind Risikoindustrien.

Es kommt darauf an, mit der Bürgerschaft die Zielrichtung der Entwicklung zu klären – in der Hoffnung, dass das Projekt genügend Potentiale enthält, um private Investoren zum Einsteigen zu motivieren und Teile davon zu finanzieren. Insoweit ist der Immobilienmarkt ein harter Faktor, der durch Planungs- und Baurecht kontrolliert werden sollte. Wenn die Flächen nicht der Stadt, sondern der BIMA gehören, wie es in Darmstadt der Fall ist, ist eine Entwicklung nach diesen Maßstäben sehr schwer. In den letzten zehn Jahren waren Kommunen aufgrund politischer Weichenstellungen auf Bundesebene immer mehr genötigt zu privatisieren und Areale oder Einrichtungen zu verkaufen. Dann können sie diese Flächen auch nicht mehr oder nur sehr eingeschränkt gestalten.

Es stellt sich die Frage, was man von Kommunalpolitik noch erwarten kann, wenn sich Kommunen dieser Einflussmöglichkeiten begeben. Ohne dass Herr Prof. Roth die Situation in Darmstadt im Einzelnen beurteilen kann, hat die Stadt bei Konversionsflächen grundsätzlich zunächst einen Zugriff und eine Chance in gewissem Umfang zu planen. Es geht darum, nicht nur formal das Recht zu haben, Rahmenbedingungen setzen zu können, sondern auch inhaltlich zu gestalten. ***Solange der Anspruch besteht und die räumlichen Bedingungen einer Stadt noch gestaltbar sind, muss offensiv darum gekämpft werden, mit dem Instrument des Planungsrechts die potentiellen Möglichkeiten der Eigentümer einzuschränken und die Stadt gemeinwohlförderlich mit zu gestalten.***

Ein Teilnehmer äußert sich konkret zur Situation in Darmstadt: Hier existiert es nur einen einzigen Ortsbeirat, in Wixhausen. Die Mehrheit der Stadtverordneten ist eindeutig gegen die Schaffung weiterer Ortsbeiräte. In Arheilgen gab es im Rahmen eines größeren Projekts einen Planungsbeirat. Obwohl sich die neue grün-schwarze Mehrheit mehr Bürgerbeteiligung als eines ihrer Leitbilder ins Programm geschrieben hat, wurden Versuche, Beteiligungsstrukturen aufzubauen, mit der Aussage konfrontiert: „Wenn ihr so etwas haben wollt, dann seht selbst zu, wie ihr das organisiert und betreibt.“ Die Stadt werde sich dann zu konkreten Fragen äußern. Der Teilnehmer möchte wissen, welche Hilfestellungen und welche Empfehlungen es gibt, um eine bestehende Kooperation über Partei- und Vereinsgrenzen hinweg zu erhalten und weiter zu entwickeln.

Das Problem scheint zu sein, analysiert Prof. Roth, dass die Stadt hier nichts investieren will, weil sie es nicht für notwendig hält. Anders war es in den 70er Jahren. Da galt Darmstadt als sehr beteiligungsorientiert. Möglicherweise hat man mit der Anwaltsplanung „nicht alles erreicht“. Wenn die Stadt nicht will, haben die Bewohner nur die Chance, als Bürgerinitiative oder als Bürgerverein aus eigener Kraft die Interessen ihres Quartiers voranzubringen und in den städtischen Prozess einzubringen – und beim nächsten Mal andere Leute zu wählen, die in der Lage und bereit sind, auf Bürgerbeteiligung zu setzen. Ein Beispiel: Filderstadt setzte 2004 eine Arbeitsgruppe in der Kommunalverwaltung ein, die thematisierte, wie Bürgerbeteiligung in allen Bereichen der Kommunalpolitik umgesetzt werden kann. So wird in der Verwaltung selbst überlegt, was getan werden kann, um Bürgerbeteiligung optimal hinzubekom-

men. Nach allen aktuellen Daten ist das auch die zukunftssträchtigere Sicht – vorhandenes Beteiligungspotential und Engagementbereitschaft abzuholen und nicht zu warten, bis Blockaden und Protest die einzige Form sind, mit denen Bürger ihre Interessen ausdrücken. **Wenn man Quartiersbudgets mit Bürgerhaushalten verknüpft, so dass Bürger über die Budgets für ihre Quartiere mitbestimmen können, und wenn man diesen Prozess qualifiziert unterstützt, um vielen Gruppen im Quartier die Mitwirkung zu ermöglichen, hat man automatisch eine Situation, in der Bürger an der Gestaltung ihres Quartiers beteiligt sind.** Mehr als hundert Kommunen in Deutschland experimentieren mit Bürgerhaushalten. Entscheidend ist immer, ob in der politischen Führung die Bereitschaft vorhanden ist, in diese Richtung zu gehen. Einzige dritte Alternative – zwischen politischer Unterstützung von Beteiligungsprozessen und dem Protest der Bürger – wäre eine Landesregierung, die bereit ist, die Gemeindeordnung des Bundeslandes entsprechend zu ändern und Bürgern so automatisch mehr Rechte einzuräumen.

Im Beispiel Filderstadt wird nach der kommunalen Satzung ein kommunaler Beteiligungsprozess dann organisiert, wenn sich eintausend Bürger dafür aussprechen. Das Instrument der Satzung erlaubt jeder Kommune, weitreichende Beteiligungsmöglichkeiten zu schaffen. Kommunen wie Nürtingen oder Viernheim haben dies umgesetzt. Doch bis zu einem gewissen Punkt müssen das die Bürger selbst durchsetzen.

Herr Roessler hat Verständnis dafür, dass Kommunen sich schwertun, in allen Stadtvierteln Ortschaftsräte einzurichten. Auch in Freiburg war angedacht, dies in der Kommunalordnung festzulegen, was jedoch Geld kostet. Deshalb müssten Bürger von der Basis aus handeln. Gegen Bürgerinitiativen spricht: Sie sind oft nur Strohfeuer, die sich einer bestimmten Interessenlage widmen. Bürgervereine oder Quartiersbeiräte haben dagegen Bestand und kümmern sich um alles. Sie müssen jedoch installiert werden. Satzungen von Bürgervereinen kann man sich auf der Seite der AFB Freiburg ansehen.

Ein Teilnehmer ergänzt, dass Ortsbeiräte viel Geld kosten. Dieser Ausgabe steht keine hohe Effizienz gegenüber und die Träger der Ortsbeiräte sind Parteimitglieder, wodurch die Arbeit der Beiräte nicht sehr wertvoll ist. Dagegen hat zum Beispiel in Eberstadt die Interessengemeinschaft Eberstädter Vereine, in der alle Vereine des Stadtteils vertreten sind, ein gewisses Gewicht. Außerdem besteht ein Bürgerverein, der sich auch politisch engagiert. Auch in Arheilgen arbeitet eine sehr aktive Interessengemeinschaft¹³, die wirklich etwas durchgesetzt hat. Entscheidend ist wohl, dass sich die Verhaltensweise der Bürger verändert hat. Im Gegensatz zu früher engagiert sich „niemand mehr“ in Vereinen, mit Ausnahme von Vereinen, die etwas anbieten, wie zum Beispiel Sport. **Heute dagegen engagieren sich Gruppen interessenorientiert und nur kurzfristig zu einem bestimmten Thema.** Der Teilnehmer findet den Gedanken, dass die Beteiligungsprozesse durch die Städte selbst in Gang gesetzt werden können, interessant. Es dauert sicher eine Weile, bis man sachlich arbeiten kann. In Darmstadt sind die Planungswerkstätten Konversion ein guter Ansatz. Entgegen der Ankündigung fand aber im Januar keine Fortsetzung statt. Was bei den Planungswerkstätten erarbeitet wird, erscheint zwar hinterher auf dem Papier. Aber ein wirklicher Dialog mit den Beteiligten aus der Bürgerschaft, den gibt es nicht. Man hat auch keinen Einblick, was „da inzwischen gelaufen ist“. Die Bürger wollen ihre Interessen vertreten, aber kommen zu wenig zu Wort. Das zeigt, „dass es in der Stadt, auch von der Verwaltung her, zu viel Bremsen gibt“. Der Moderator weist darauf hin, dass der Planungsdialog Konversion weiter geht und auch diese Veranstaltung ein Teil des Planungsdialogs Konversion ist.

Eine Teilnehmerin betont, dass Beteiligung nicht nur eine „Geh-Struktur“, sondern auch eine „Komm-Struktur“ haben kann, wie es in Darmstadt eher der Fall ist. In der Folge sind Gruppen, die sich nicht so gut artikulieren können, wie Migrantenvereine, aus dem Prozess zur Gestaltung der Konversionsflächen ausgeschlossen. Deshalb ist der Hinweis auf die Möglichkeit einer aufsuchenden Beteiligung sehr wichtig.

¹³IGAB / www.igabweb.de

Was folgt daraus für die Entwicklung der Darmstädter Konversionsflächen?

Die Konversionsflächen sollen weiterhin mit der Beteiligung der Bürger entwickelt werden, dabei ist auch die Information über den Sachstand und die weiteren Planungsschritte gewünscht. Grundsätzlich heißt Bürgerbeteiligung immer, Widersprüche zu organisieren.



Foto: Schader Stiftung

Bürgerforum Stadt und Quartier 05

„Mobilitätsmanagement“

Die fünfte Veranstaltung der Reihe Bürgerforum Stadt und Quartier „Mobilitätsmanagement“ legt ihren Fokus auf das Thema Mobilität in der Stadt und dem Quartier. Der einführende wissenschaftliche Vortrag von Dr.-Ing. Ulrike Reutter gibt einen umfassenden Überblick zum Thema Mobilitätsmanagement. Georg Heinrichs ergänzt dies durch eigene Erfahrungen als Bewohner eines autofreien Quartiers in Münster.

Zusammenfassung des Vortrags von Frau Dr. Ulrike Reutter

Frau Dr. Ulrike Reutter¹⁴ leitet seit 2008 das Forschungsfeld „Mobilität – Leben in der mobilen Gesellschaft: Erreichbarkeiten und räumliche Interaktion“ im ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung in Dortmund. Zurzeit ist sie dort beurlaubt, da sie als Vertretungsprofessorin das Institut für Mobilität und Verkehr (imove) an der TU Kaiserslautern leitet.

Was ist Mobilitätsmanagement?

Im Zusammenhang mit dem Thema Mobilitätsmanagement wird immer gefragt: Wirkt das denn überhaupt? Bringt das etwas im Vergleich zu anderen Maßnahmen? Um diese Fragen beantworten zu können, muss Frau Dr. Reutter zunächst klären, was Mobilitätsmanagement überhaupt ist.

Mobilitätsmanagement kann definiert werden als Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage mit dem Ziel, den Personennahverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten. Mobilitätsmanagement hat zum Ziel, dass die Verkehrsteilnehmer durch sogenannte weiche Maßnahmen wie Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service Optionen ihr Mobilitätsverhalten und ihre Einstellungen zur Mobilität verändern. Dabei übernehmen die Akteure - das sind zum Beispiel Betriebe, Wohnungsunternehmen oder Schulen - Verantwortung für den von ihnen verursachten Verkehr und kooperieren mit Kommunen, Verkehrsbetrieben oder Verkehrsanbietern. Eine breite Palette von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements ist geeignet, um Alternativen zur Nutzung des eigenen Autos zu eröffnen. Diese ausführliche Definition, die auf europäischer wie auch auf nationaler Ebene gilt, hat sich im Lauf der Jahre immer weiterentwickelt. Als „lebende“ Definition wird sie aufgrund von Erfahrungen mit diesem Themenfeld immer wieder angepasst, mit dem Ziel, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten. Dabei sollte der Begriff „nachhaltig“ in Bezug auf Mobilität und Verkehr in dem Sinn verwendet werden, dass Mobilitätsbedürfnisse heutiger und zukünftiger Generationen unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und ökonomischer Aspekte, also umweltfreundlich, für jeden verfügbar und erschwinglich sowie effizient befriedigt werden. Maßnahmen auf der Grundlage nachhaltiger Verkehrsplanung unterscheiden sich von der zurzeit noch häufig praktizierten Form der Verkehrsplanung, denn die widerspricht oft einem der drei eben genannten Aspekte.

Mobilitätsmanagement zielt auf drei sogenannte V-Strategien: Verkehrsverlagerung, Verkehrsvermeidung, Verkehrsverbesserung.

In der Hauptsache wirkt Mobilitätsmanagement verkehrsverlagernd. Es geht darum, das Verhalten so zu verändern, dass möglichst umweltfreundliche Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) genutzt werden. Mobilitätsmanagement zielt ein Stück weit auch in Richtung Verkehrsvermeidung. So können im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements Arbeitszeiten angepasst und

¹⁴ Im Juli 2012 zur Universitätsprofessorin ernannt.

Telearbeitsplätze geschaffen werden und auf diese Weise bestimmte Arbeitswege wegfallen. Verkehrsverbessernde Maßnahmen richten sich vor allem auf technische Optimierungen an Fahrzeugen oder auf das Verkehrsmanagement. So dient die Anlage von Busspuren und Busvorrangschaltungen, ebenso wie andere sogenannte harte Maßnahmen, zur Unterstützung der weichen Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätsmanagements.

Wo kommt Mobilitätsmanagement her?

Seit dem Zweiten Weltkrieg lässt sich Verkehrsplanung bestimmten Leitbildern und Phasen zuordnen. Mobilitätsmanagement wurde in den achtziger Jahren zuerst in den USA, wo bestimmte Luftreinhaltestandards einzuhalten waren, in Form des „Transportation Demand Management“ praktiziert. So wurden Firmen aufgefordert, den Pendlerverkehr, zum Beispiel durch die Bildung von Fahrgemeinschaften, zu reduzieren. In der Folgezeit gab es auf europäischer Ebene verschiedene Forschungsprojekte und Demonstrationsvorhaben zum Mobilitätsmanagement. Maßnahmen des Mobilitätsmanagements werden mehr und mehr auch standardmäßig durchgeführt. In Deutschland fand Mobilitätsmanagement ebenfalls zunächst in Form von Forschungsprojekten und als Begleitforschung statt. In den letzten drei Jahren förderte die Bundesregierung das bundesweite Aktionsprogramm „effizient mobil“. Im Vergleich zu traditionellen Maßnahmen der Verkehrsinfrastrukturplanung ist Mobilitätsmanagement also ein recht junges Instrument, das aber in Deutschland immer mehr Verbreitung findet.

Das Aktionsprogramm „effizient mobil“ diente zum Nachweis der Wirksamkeit von Mobilitätsmanagement. Von 2009 bis 2011 wurden 85 Betriebe mit 144.000 Beschäftigten, dabei auch große Firmen wie Telekom, Ikea und die Commerzbank, beraten. Im Rahmen der Evaluation wurde ermittelt, wie viele Pendler mit Hilfe der weichen Maßnahmen zum Umsteigen auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes, also zur Verkehrsverlagerung, bewogen werden konnten. Ausgangspunkt war das sogenannte theoretische Potential, also diejenigen, die ihr Verkehrsmittel wechseln könnten, bereinigt um den Anteil der Pendler, die objektiv auf ihren PKW angewiesen sind. Eine Abschätzung ergab, welche Effekte erreichbar sind, wenn die Erstberatungen umgesetzt werden. Um das Potential noch besser ausschöpfen zu können, muss Mobilitätsmanagement mit harten Maßnahmen unterstützt werden. Die Bundesregierung führte das Programm nicht weiter. Es wird jedoch zum Teil auf regionaler Ebene mit Eigenmitteln ermöglicht. Mobilitätsmanagement sollte weiter verstetigt und standardisiert werden, auch um Nutzen und Kosten zu quantifizieren.

Mobilitätsmanagement im Bereich Wohnen birgt viel Potenzial.

Das EU-weite Forschungsprojekt ADD HOME erprobte im Handlungsfeld Wohnen unter anderem die Einführung eines ÖPNV-Mietertickets. Dabei stellen Verkehrsbetriebe Wohnungsunternehmen ein Großkundenabonnement zur Verfügung. Diese geben, flankiert von informierenden Maßnahmen, die rabattierten Tickets an ihre Mieter weiter. Erster Schritt und Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung ist jedoch zunächst die Schaffung eines guten ÖPNV-Angebots. Eine weitere Maßnahme für die Mieter eines Quartiers oder eines Wohnungsunternehmens ist die Einführung von Car Sharing-„Sonderangeboten“. Auf gleiche Weise sollte im Bereich Fuß- und Radverkehr vorgegangen werden: Zuerst kommen „harte“ Maßnahmen wie ein gutes Wegenetz oder Fahrrad-Abstellanlagen zur Realisierung, dann können im Wege des Mobilitätsmanagements Angebote wie Transporthilfen oder Reparaturdienste in den Siedlungen integriert werden. Mit sogenannten Beratungs- und Informationspaketen können Bewohner einer Siedlung oder Mieter eines Wohnungsunternehmens, speziell auch neue Mitbewohner oder Neubürger, mit dem Thema Mobilität vertraut gemacht werden. Im Rahmen des ADD HOME Demonstrationsvorhabens fand in Bielefeld eine Mieterbefragung statt. Als wichtig bzw. sehr wichtig im Bereich Mobilität erwiesen sich gesicherte Fahrradabstellanlagen, als eher unwichtig der eigene PKW-Stellplatz und das Car Sharing. Mieter, die solchen Angebote nutzen, gaben zugleich an, mit ihrer Wohnsituation zufriedener zu sein als Mieter, die keine solcher Angebote haben. Insgesamt handelte es sich um eine Win-win-Situation, denn das Verkehrsunternehmen gewann neue Kunden hinzu, während die Wohnungsgesellschaft in ihrem Bestand eine höhere Mieterbindung bei geringerer Fluktuation erreichte. Bislang küm-

mern sich Wohnungsunternehmen um die Mobilität ihrer Mieter jedoch nur, indem sie Parkplätze bereitstellen.

Autofreies Wohnen bereichert den Wohnungsmarkt.

Die wohnstandortbezogenen Mobilitätsdienstleistungen sind gerade für autofreie Wohnquartiere besonders wichtig, denn mobilitätsunterstützende Angebote erleichtern das Leben für Haushalte, in denen es kein eigenes Auto gibt. Obwohl autofreies Wohnen Vorteile für die beteiligten Haushalte bereithält, stagniert dessen Verbreitung, nachdem zunächst viele Projekte realisiert wurden. Dennoch findet das Thema weiter Interesse. Es muss deutlich gemacht werden, dass autofreies Wohnen den Wohnungsmarkt bereichert. Die Nachfrage in den Städten, in denen es autofreie Angebote gibt, ist regelmäßig hoch. Typischerweise werden autofreie Angebote in Verbindung mit dem sozialen Wohnungsbau geschaffen, stehen somit breiten Bevölkerungskreisen offen. Autofreies Wohnen stellt im Bereich Städtebau besondere Aufgaben und kann nicht mit einem isolierten Verzicht auf das Auto funktionieren. Bestimmte Anforderungen sind zu erfüllen, so in Bezug auf die Qualität der Fahrradabstellanlagen.

Die Frage, wohin die Entwicklung gehen wird, muss nicht zwangsläufig mit einem Negativszenario beantwortet werden. In den letzten zehn Jahren veränderte sich das Mobilitätsverhalten jüngerer Menschen deutlich: Die PKW-Nutzung nimmt ab, ebenso die Rate der PKW-Besitzer unter jungen Erwachsenen. Der Trend im Mobilitätsverhalten geht eher in Richtung multimodales Verhalten. Man nutzt das Verkehrsmittel, das gerade praktisch ist, ohne ein eigenes Auto besitzen zu müssen, oder man verzichtet sogar auf den Erwerb eines Führerscheins. Nicht nur die Debatte um Benzinpreissteigerungen oder Klimawandel werden sich verhaltensverändernd auswirken, sondern Interessen und Kommunikationswege wandeln sich. Handys spielen als Prestigeobjekte eine größere Rolle, der Umgang mit Mobilität wird dagegen pragmatischer werden. Zwar zeigen Untersuchungen, dass Mobilität und Verkehr immer noch zunehmen. Aber Anzeichen deuten auf Veränderungen in nächster Zeit hin. Themen wie autofreies Wohnen werden vermutlich einen stärkeren Raum einnehmen.

Mobilitätsmanagement ist über die Phase der Innovation hinaus.

Einige Projekte existieren bereits, eine Reihe von bestehenden Konzepten muss noch umgesetzt werden. Es kommt darauf an, die Wirksamkeit von Mobilitätsmanagement weiter zu optimieren und Schritte zu unternehmen, die dessen weitere Verbreitung, also Diffusion, begünstigen. Veränderungen des Mobilitätsverhaltens sind ohne bauliche und andere „harte“ Voraussetzungen schwer zu erreichen. Vielmehr kommt es auf eine Kombination dieser Maßnahmen mit persuasiven, also informierenden und kommunikativen Aktivitäten an. Push- und pull-Maßnahmen müssen miteinander verbunden werden. Das heißt, einerseits alternative Angebote schaffen, andererseits dem Autoverkehr Fläche, Platz und Bedeutung nehmen. Mobilitätsmanagement sollte den Fokus auf neue Zielgruppen richten: Jugendliche, Menschen mit Migrationshintergrund. Mit Hilfe des Bau- und Steuerrechts müssen geeignete rechtliche Rahmenbedingungen geschaffen werden. Mobilitätsmanagement sollte nicht nur in großen, sondern auch in Klein- und Mittelstädten eingesetzt werden.

Mobilitätsmanagement darf nicht erst im Nachgang durchgeführt werden, sondern ist mit in die Planung zu integrieren. Insoweit besteht kein Unterschied, ob es sich um Gewerbe-, Misch- oder Wohngebiete handelt. Verändertes Mobilitätsverhalten ist von Anfang an mitzudenken. So stellt ein Umzug ohnehin einen Bruch in der Alltagsroutine dar. Das begünstigt die entsprechenden Maßnahmen.

Erfahrungsbericht von Herrn Georg Heinrichs, Autofreie Siedlung Weißenburg in Münster

Herr Georg Heinrichs ist Biologe und Bewohner der autofreien Siedlung Weißenburg in Münster.

Münster ist eine Fahrradstadt.

Münster mit 280.000 Einwohnern ist Verwaltungs- und Wirtschaftszentrum einer überwiegend ländlichen Gegend. Die Stadt beherbergt eine der größten deutschen Universitäten und besitzt eine Vielzahl

aktiver Umweltgruppen, die in einem Dachverband, dem Umweltforum Münster e.V., zusammengeschlossen sind. Womöglich wegen der Nähe zu den Niederlanden und der flachen Landschaft ist die Radbenutzung sehr beliebt. Seit Jahren verfolgt die Stadt eine innovative Fahrradpolitik, was zu ihrer Bezeichnung als "Fahrradhauptstadt Deutschland" führte. Der Modal Split im Stadtverkehr besteht aktuell zu 36% aus Auto-, 38% Fahrrad-, 10% öffentlichem Nahverkehr und zu 16% aus Fußgängern.



Foto: Ulrich Mathias

Von der Idee einer Autofreien Siedlung bis zu ihrer Umsetzung braucht man einen langen Atem.

In Münster verfügen schätzungsweise ca. 30% der Haushalte über kein eigenes Auto. Das ist ein Wert, den auch andere vergleichbare Städte wie Freiburg aufweisen. Angesichts dieser Zahlen erscheint es nicht ganz nachvollziehbar, dass – bis auf wenige Ausnahmen – der Bau von autofreien Wohnquartieren in Deutschland kein Thema ist. So existieren in Deutschland aktuell weniger als 10 Wohnquartiere, die Autofreiheit in unterschiedlicher Ausprägung umgesetzt haben. Schon 1993 unternahmen die Verkehrsverbände im Umweltforum Münster zusammen mit den Grünen einen ersten Vorstoß für eine autofreie Siedlung. Alle Ratsparteien zeigten zwar wohlwollendes Interesse, aber erst nach den Kommunalwahlen 1994 griff die neue rot-grüne Mehrheit die Idee konkret auf. Die Gelegenheit war günstig, verschiedene Konversionsflächen wurden frei und auf dem Hintergrund eines erheblichen Wohnungsdefizits mehrere neue Wohngebiete geplant.

Ausschlaggebend für die Wahl Münsters waren die Rahmenbedingungen des Standorts. Das Konversionsareal Weißenburg ist innenstadtnah gelegen – ein für eine autofreie Siedlung sehr wichtiges Kriterium. Außerdem war die Fläche kurzfristig verfügbar. Ein interessierter Eigentümer und ein engagierter Investor versprachen in Zusammenarbeit mit der Stadt eine schnelle Realisierung. Die Wohnungsgesellschaft Münsterland (WGM), die in der Umgebung größere Bestände besitzt, zeigte Interesse, sich auch an innovativen Wohnformen zu versuchen. Der vom Land NRW initiierte Architektur-Wettbewerb, an dem sich anfangs 227 Architekten aus ganz Europa beteiligten, war 1998 abgeschlossen, den Zuschlag er-

hielt Münster, der Bebauungsplan wurde 1999 beschlossen. Es gab ein Rechtsgutachten zur Sicherung der Autofreiheit und ein Mobilitätskonzept für die zukünftigen Bewohner.

Große Zweifel sind mit der Durchsetzbarkeit der Autofreiheit verbunden.

Zu Beginn des Bebauungsplanverfahrens wurde der Vorentwurf in einer Bürgerversammlung vorgestellt und stieß in einer hoch emotionalisierten Atmosphäre auf erbitterte Kritik. Diese nährte sich vor allem aus dem Zweifel an der Durchsetzbarkeit der Verpflichtung zur Autofreiheit. Befürchtet wurde, dass die Bewohner entgegen ihrer Verpflichtung doch Autos besitzen und mit diesen dann den knappen Parkraum der angrenzenden Straßen in Anspruch nehmen würden. Bei den Kommunalwahlen vom September 1999 gewann die CDU die Ratsmehrheit zurück. Wenngleich man sich an geschlossene Verträge und Entscheidungen zu halten hatte, entzog man dem Projekt die aktive Unterstützung. Einige Ratsmitglieder unterstützten die Klage eines Nachbarn gegen den Bebauungsplan.

Das Oberverwaltungsgericht NRW bestätigte in einem Urteil vom 11. Januar 2002, dass eine Stadt aufgrund ihrer Planungshoheit das Recht hat, nach angemessener Abwägung Baugebiete mit einem bestimmten Charakter, also z.B. Villenviertel oder Gebiete ohne Auto, auszuweisen. Als relevanter Gesichtspunkt der Abwägung wurde die realistische Einschätzung eines ausreichenden Bedarfs genannt, wie er bei der Größe und dem Charakter Münsters ohne weiteres gegeben sei. Das Gericht erklärte sodann, dass eine Stadt sich bei ihren Planungen grundsätzlich auf die Vertragstreue ihrer Bürger verlassen dürfe und daher keine Vorsorge für massenhaften Missbrauch zu treffen brauche. Die Festlegung im Bebauungsplan und die Absicherung durch privatrechtlichen Vertrag wurde als ausreichend angesehen und dem Konzept Münsters zudem bescheinigt, dass es robust genug sei, um einzelne Missbräuche zu verkraften. Schließlich sei die Belastung der Nachbarn durch Verkehr bei einem traditionellen Wohngebiet auf jeden Fall wesentlich größer.

Mobilität der Bewohner muss gesichert sein.

Das Gelände der ehemaligen Weißenburg-Kaserne mit einer Größe von ca. 4 Hektar liegt am Rande der südlichen Innenstadt, inmitten von Wohnquartieren mit aller notwendigen Infrastruktur. Dank dieser Zentralität ist auch ohne ein eigenes Auto eine lückenlose Mobilität der Siedlungsbewohner gewährleistet durch:

- drei Buslinien in fußläufiger Umgebung, die die Siedlung im 10-Minuten-Takt mit dem öffentlichen Verkehrsnetz verbinden
- eine schnelle, bequeme und sichere Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs und der Stadtmitte mit dem Fahrrad in 8 - 10 Minuten
- ein umfangreiches Carsharing-Angebot mit 10 Fahrzeugen aller Größenklassen auf einem Stellplatz von Stadtteilauto Münster direkt am Siedlungseingang.

Im Oktober 2001 zogen die ersten 200 Mieter, darunter viele junge Familien, in ihre Ein- bis Fünf-Zimmerwohnungen in den ersten Bauabschnitt der Siedlung ein. Bis 2010 erhöhte sich der Bewohnerbestand auf 140 Haushalte mit ca. 400 Bewohnern, und im Endausbau sollen noch weitere Wohnungen für dann insgesamt 500 Bewohner vorhanden sein.

Die ausschließlich für den Sozialen Wohnungsbau vorgesehenen Wohnungen sind durchgehend nach dem Niedrigenergiehaus-Standard errichtet. Die meisten der Mehrfamilienhäuser weisen außerdem eine Nord-Süd-Ausrichtung auf und sind mit Balkon-Loggien ausgestattet. Dadurch werden die Heizkosten der Bewohner gering gehalten, und im Sommer bleiben die Wohnungen lange kühl. Energetisch wird die Siedlung mit Fernwärme aus einem der modernsten GuD-Kraftwerke Europas versorgt, das die Stadtwerke Münster betreiben.

Trotz der relativ hohen Bebauungsdichte weist die Siedlungsfläche einen für Innenstadtverhältnisse großen Grünflächenanteil auf – Flächen, die ansonsten für parkende Autos hätten vorgesehen werden müssen. Die Bewohner von Erdgeschosswohnungen verfügen über einen kleinen, eigenen Garten, während sämtliche Wohnungen der oberen Etagen mit einem Südbalkon ausgestattet sind. Neben einem zentralen, komfortabel ausgestatteten Spielplatz finden sich zwischen den Wohnblocks mehrere Sandkästen und weitere Spielmöglichkeiten für Kinder.

Die Autofreiheit ist verpflichtend für alle Siedlungsbewohner.

Alle Siedlungsbewohner verpflichten sich mit ihrer Unterschrift unter dem Mietvertrag, dass sie weder ein eigenes Kfz besitzen noch ein Kfz dauerhaft benutzen. Dies wird auch von der „Schlichtungsstelle Autofreiheit“, einem von allen Siedlern gewählten Gremium aus fünf Bewohnern, überprüft. Unter Wahrung einer diskreten Herangehensweise berät sie die Siedler in möglichen Konfliktfällen oder begründeten Ausnahmefällen ebenso wie über Alternativen zur Nutzung des eigenen Kfz. Wer jedoch langfristig auf einen eigenen PKW angewiesen ist, muss ausziehen.

Während ein konventioneller Durchschnittshaushalt 1,0 Autostellplätze vorhalten bzw. nachweisen muss, beträgt der entsprechende Wert für die Siedlungs-Haushalte 0,25 Stellplätze; diese befinden sich auf dem Besucherparkplatz am Eingang der Siedlung, der auch überwiegend für Besucher der Siedlungsbewohner vorgesehen ist. Er beherbergt darüber hinaus die Stadtteilauto-Flotte und dient als Parkraum für Siedlungshaushalte, die eine befristete Ausnahmegenehmigung für ein Kfz besitzen. Natürlich gibt es – wie überall in menschlichen Gesellschaften – auch in der Siedlung „beratungsresistente“ Bewohner, die sich nicht an die Kfz-Freiheit halten. Der Anteil dieser „schwarzen Schafe“ liegt jedoch schätzungsweise unter 5%. Dank der konstruktiven sozialen Kontrolle innerhalb der Siedlung bleibt ein Regelverstoß nicht lange verborgen, und manch Uneinsichtiger muss mit einer Abmahnung oder einer Klage vom Vermieter rechnen.

Das Hauptfortbewegungs- und Transportmittel für die Siedler ist das Fahrrad. Hierfür sind in der Siedlung auch großzügige Unterstellmöglichkeiten und Fahrradkeller vorhanden. Die Vielfalt an Fahrradanhängern für den Kinder- oder Lastentransport ist enorm; einige Gefährte sind Spezialanfertigungen. Die E-Mobilität für den Fahrradsektor hält hier auch schon Einzug.

Von Anfang an sollten die Bewohner an der Planung der Siedlung beteiligt und in der Siedlung Selbstverwaltungsstrukturen geschaffen werden.

Bereits vor dem Erstbezug im Oktober 2001 wurde – so sah es das Projektkonzept vor – aus den Reihen der zukünftigen Siedler der Bewohnerverein gegründet. Dieser hat satzungsgemäß folgende Aufgaben:

- den Gedanken des autofreien Wohnens und Lebens zu praktizieren und ihn weiterzutragen
- zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung beizutragen, in der sanfte, CO₂-freie Mobilität flächendeckend angewendet wird
- in der Siedlung die nachbarschaftliche (Klein-)Kinderbetreuung und die offene Jugendarbeit zu praktizieren
- behinderte und alte Menschen der Siedlung zu betreuen und aktiv in die Gemeinschaft zu integrieren.

Die Mitgliedschaft im Bewohnerverein ist freiwillig; derzeit sind ca. 25% der Siedlungsbewohner zahlende Mitglieder. Von den Mitgliedsbeiträgen hat der Bewohnerverein das „Geistreich“, eine Gemeinschaftswohnung, in der Siedlung angemietet, die für den Verein und für die Siedlung der Kristallisationspunkt des Gemeinschaftslebens ist. Dort öffnet zweimal wöchentlich nachmittags das ehrenamtlich betriebene Café, das sehr gut – nicht nur – von den Siedlungsbewohnern angenommen wird. Weiterhin treffen sich hier der Vereinsvorstand und mehrere andere Vereinsgremien genauso wie externe Gruppen und Verbände, die das Geistreich anmieten können. Beliebt ist das Geistreich darüber hinaus für Familienfeiern und andere Festivitäten, so z.B. der beliebte Siedlungs-Flohmarkt oder das Jubiläumsfest zum 10-jährigen Bestehen der Siedlung.

Der Bewohnerverein verfügt über eine gut gepflegte Internetseite. Dort sind alle relevanten Themen und Aspekte der autofreien Siedlung, des autofreien Wohnens und des Vereinslebens anschaulich geschildert. Die Seite ist unter www.weissenburgsiedlung.de zu erreichen.

Dank der großen Akzeptanz, die die Siedlung bei ihren Bewohnern erfährt, herrscht hier ein sehr hohes Maß an Identifikation mit der eigenen Wohnumgebung.

Weissenburg hebt sich inzwischen wohltuend von anderen Siedlungen des sozialen Wohnungsbaus ab. Die Balkone der oberen Stockwerke sind mit Blumen, Gemüse und Kräutern bepflanzt, die Erdgeschosswohnungen haben eigene mit Hecken umstandene Gärten, die sich fast alle zu gemeinschaftli-

chen Grünflächen und Sandkästen hin öffnen. Der große zentrale Spielplatz und Erholungsbereich gegenüber dem Gemeinschaftszentrum Geistreich wurde rechtzeitig zum Sommer 2003 fertiggestellt. Nachmittags spielen Kinder in Gärten und auf Spielplätzen, aber auch auf den Siedlungsstraßen. Die Menschen, die man trifft, genießen ihr Leben hier und sind bereit, sich dafür einzusetzen. Die nachbarschaftliche Selbstverwaltung durch den Bewohnerverein ist insbesondere für eine Siedlung mit sozialem Wohnungsbau ein Glücksfall. Entgegen dem allgemeinen Trend einer Anonymisierung und der Verwahrlosung der gesamten Wohnumgebung, wie dies in vergleichbaren Quartieren der Fall ist, herrscht in der Autofreien Siedlung Weißenburg trotz eines hohen Anteils an ausländischen Mitbürgern und Kindern ein reges nachbarschaftliches Gemeinschaftsleben, das sich in häufigen gemeinsamen Festen und Aktionen niederschlägt. Viele Bewohner eint das zentrale Anliegen, mitten in der Stadt autofrei, ohne Lärm, Abgase und parkende Autos vor der Haustür zu wohnen. Für die Kinder in der Siedlung, die mehr als ein Drittel der Bewohner stellen, ist diese verkehrsberuhigte Umgebung paradiesisch. Die Siedlungswege werden wieder zu Orten des Spielens und der Begegnung, auf einer öffentlichen Grünfläche wird mit vereinten Kräften ein Gemeinschaftsgarten gepflegt, und eine Fahrrad-AG kümmert sich in der gut ausgestatteten, siedlungseigenen Werkstatt um das liebste Fortbewegungsmittel.

Moderierte Diskussion mit dem Publikum

Der Vortrag und der Erfahrungsbericht spannen einen Bogen zu den Themen der vorangegangenen Bürgerforen: Aktive Bürgerschaft, Freiflächen, öffentlicher Raum und die Möglichkeiten, die sich ergeben, wenn in einer autofreien Siedlung Flächen für andere Nutzungen zur Verfügung stehen.

In Darmstadt gab es ähnliche Ambitionen bei der Entwicklung des Baugebiets K6¹⁵ in Kranichstein. Der Moderator fragt das Publikum nach den Darmstädter Erfahrungen. Wie hat sich das Wohngebiet K6 entwickelt? Sind die Ambitionen weiter verfolgt worden? Oder gab es Hemmnisse?

Die Baudezernentin erläutert, dass schon vor Jahren bei der Entwicklung von K6 Autofreiheit angedacht war. ***Mit Hilfe von Parkierungskonzepten und Parkplätzen für Besucher in minimiertem Umfang sollten die Autos aus dem Quartier herausgehalten werden.*** Zurzeit ist ein Umbruchprozess feststellbar. Die Stadt liegt mit der Umsetzung ihrer Zusagen – der Errichtung von drei Parkgaragen – hinter dem Zeitplan. Der Bau der dritten Garage beginnt gerade. Im Anschluss kann mit denen über das Thema Autofreiheit gesprochen werden, die hier Zusagen gemacht haben.

Ein Bewohner von K6 ergänzt, dass es sich bei K6 nicht um ein autofreies, sondern um ein autoarmes Quartier handelt. Jeder darf ein Auto besitzen und muss dafür einen Stellplatz erwerben. Wenn die gemeinsamen Parkgaragen fertiggestellt sind, sollte der öffentliche Raum tatsächlich autofrei sein. Ob das gelingt, bleibt abzuwarten. Die meisten Bewohner haben großes Interesse daran. Vor allem junge Familien machen gute Erfahrungen mit der geringen Verkehrsdichte in K6, auch wenn es Situationen gibt, in denen sich spielende Kinder und Autos gefährlich nahe kommen.

Die ÖPNV-Anbindung in K6 war schneller da als die Parkgaragen – das ist nicht selbstverständlich. Ein ehemaliger Bewohner kritisiert jedoch, dass zwischen Innenstadt und K6 vor allem abends keine ausreichend gute Verbindung besteht. Der Straßenbahntakt mit Wartezeiten bis zu 30 Minuten ist ebenso ungünstig wie die Nutzung des Fahrrads, da kein separater Radweg besteht. Der Weg durch K6 wird außerdem im Berufsverkehr als Abkürzung benutzt.

Frau Prof. Reutter legt Wert auf die Unterscheidung von so genannten bindenden Projekten und wahlfreien Modellen. Autofreies Wohnen wie in Münster ist ein Angebot für eine Gruppe, die sich entschieden hat, autofrei zu leben, um die damit verbundenen Vorteile wahrnehmen zu können, und die deshalb in diese Siedlung zieht. Weitere Beispiele für so genannte bindende Projekte gibt es in Hamburg und Kas-

¹⁵ K6 ist ein Neubaugebiet im Darmstädter Stadtteil Kranichstein.

sel. **Autofreies Wohnen ist ein Angebot, das den Wohnungsmarkt bereichert und eine entsprechende Nachfrage bedient.** Bei den realisierten autofreien Siedlungen besteht eine große Vielfalt. So gibt es durchaus auch die Kombination von Eigentum und Autofreiheit. Jede Stadt kann ein passendes Modell auswählen.

Beim wahlfreien Modell wie in Freiburg-Vauban ist das Quartier autoverkehrsfrei. Wer ohne Auto dorthin zieht, kauft sich in einen Verein ein, der Flächen für Parkplätze vorhält, die im Moment jedoch noch nicht existieren. Der Verein kauft von den Einnahmen eine Vorhaltefläche, die zwischenzeitlich und idealerweise auf Dauer anders, in Vauban als Kinderspielfläche, genutzt wird. Wer zuzieht und ein Auto anschafft, muss für den Stellplatz bezahlen. Dadurch ist in Vauban das Leben mit Auto teurer als ohne Auto, obwohl dann der Beitrag an den Verein gezahlt werden muss. Autofreie Gebiete sind kein überholtes Modell. Bedarf dafür besteht. Befürchtungen im Umfeld von autofreien Gebieten richten sich immer auf die Autofreien, die vermeintlich doch Autos besitzen. Das ist aber die Ausnahme. Doch welches Risiko bestünde? Dass die Situation so wäre, wie die Normalität überall in der Stadt: überall parken Autos.

Wichtig wäre, die Stellplatzsatzungen und die Landesbauordnungen komplett zu ändern. Anknüpfungspunkt sollte nicht die Wohnung, sondern der Besitz eines PKW sein. Das könnte in der Straßenverkehrszulassungsverordnung verankert werden. In den Neunzigern gab es in Nordrhein-Westfalen Überlegungen, die Regelung der Stellplätze aus der Landesbauordnung herauszunehmen. Doch derzeit wird diese Diskussion nicht geführt.

Das Thema Autofreiheit im Bestand, dazu auch die Dissertation von Frau Prof. Reutter „Autofreies Leben in der Stadt“ von 1996, betrifft viel mehr Menschen als der Bereich Neubau. In innerstädtischen Quartieren sind teilweise 50% der Haushalte autofrei. Ein neues Instrument zur Reduzierung von PKW-Stellflächen – shared space – versucht im Wege der Abstimmung den Straßenraum neu und gleichberechtigt aufzuteilen, so dass die Vorherrschaft eines bestimmten Verkehrsmittels gar nicht erst entsteht.

Die Stellplatzfrage greift nur, wenn neu gebaut wird. **In bestehenden Quartieren könnte man prüfen, ob im Umfeld einer geplanten, aber zugewinkelten Fahrradstraße Firmenparkplätze nachts für Anwohnerparken zur Verfügung gestellt werden können.** Im Bestand kommt es für die Frage, ob ein wirklich autofreies Quartier geschaffen werden kann, darauf an, wie viele Haushalte bereits autofrei sind. Denn Autofreiheit ist ein Angebot für Haushalte ohne Auto.

Herr Heinrichs berichtet von der Planung der Weißenburg-Siedlung. Das Wohnungsunternehmen dachte zunächst an die Schaffung von freifinanzierten und Eigentumswohnungen. Die Autofreiheit hätte dann aber nur unter Schwierigkeiten, zum Beispiel mit einem entsprechenden Grundbucheintrag bei Eigenheimen und Wohneigentum, realisiert werden können. Deshalb fiel die Entscheidung auf sozial geförderter Wohnraum. **Der Anteil der autofreien Haushalte in Deutschland liegt bundesweit bei 20-25%, in Städten wie Münster und Freiburg aber bei 30% und höher.** Genaue Zahlen werden derzeit von der Stadt Münster ermittelt. Das sollte die Stadt Darmstadt ebenfalls tun, empfiehlt Herr Heinrichs. Damit kann gegenüber der Politik und einer konventionell denkenden Verwaltungsspitze anders argumentiert werden. In Weißenburg wurde frühzeitig die Autofreiheit im Bebauungsplan festgelegt, mit Ausnahme der Zuwege für Müllabfuhr, Feuerwehr und Krankenwagen. Sobald das geschehen war, wurden in Münster über die Medien Interessenten gesucht. Die Landesregierung beauftragte die WohnbundBeratung NRW¹⁶ mit der Begleitung des Projekts. Um die zukünftigen Bewohner bereits vor dem Einzug einzubinden und ihre Wünsche zu erfragen, wurden vier oder fünf Veranstaltungen durchgeführt. Unter den Erstbeziehern war ein harter Kern von „Überzeugungstätern“. Die Nachbarschaft wurde aktiv aufgebaut und wird weiter gepflegt, auch um weitere Interessenten zu überzeugen.

Eine Teilnehmerin möchte wissen, wie hoch die Fluktuation in Weißenburg ist, zum Beispiel, wenn Bewohner wegen ihres Jobs doch dauerhaft auf ein Auto angewiesen sind? Herr Heinrichs berichtet, dass für eine Siedlung des sozialen Wohnungsbaus die Fluktuation überraschend gering ist, aber doch vor-

¹⁶ www.wbb-nrw.de

handen. Selbst Bewohner, die einen PKW anschaffen, versuchen mit allen Mitteln, in Weißenburg zu bleiben. Das Wohnungsunternehmen hat das Erstvorschlagsrecht für neue Mieter auf ein Vermietergremium übertragen. Über Inserate, Bekanntenkreis oder Internet werden Interessenten gesucht, die autofrei wohnen wollen. Da die Nachfrage immer groß ist, kann das Gremium per Fragebogen und in persönlichen Gesprächen nach Sympathie entscheiden.

Interessiert sind die Teilnehmer auch an dem Thema Fahrradstraßen und den Erfahrungen in Münster. Abgesehen von den reinen Wohngebietsstraßen sind in Münster alle Straßen mit Radwegen ausgestattet, so Herr Heinrichs. Es gibt auch Fahrradstraßen, auf denen Radfahrer Vorrang haben und nebeneinander fahren dürfen. Für die Autofahrer ist Tempo 30 vorgeschrieben. Geplant sind Fahrradschnellwege. ***In einer Straße mit viel PKW-Parkfläche könnte ein zwei Meter breiter Streifen für einen Radweg rot markiert werden.***

Die Diskussion fokussiert sich nun auf die Darmstädter Konversionsflächen. Zum Stand der Rahmenplanung für die Konversionsflächen aus verkehrlicher Sicht berichtet eine Mitarbeiterin des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes. Zur Straßenbahnverlängerung in die Cambrai-Fritsch-Kaserne läuft derzeit die Nutzen- Kosten-Untersuchung. Ziel ist die Fertigstellung vor Einzug der Bewohner. Die Lincoln-Siedlung wird eine zusätzliche Haltestelle an der Heidelberger Straße erhalten. Vorgesehen ist dezentrales Parken in Quartiersgaragen am Quartiersrand, dazu für Besucher wenige bewirtschaftete Stellplätze im öffentlichen Straßenraum. ***Da der Verkehrsraum in der Umgebung der Konversionsflächen bereits stark belastet ist, wird Wert auf Mobilitätsmanagement gelegt.*** Car-Sharing-Stationen sind an zentralen Punkten vorgesehen. Die Detailkonzepte sollen frühzeitig mit den zukünftigen Bewohnern entwickelt werden. Wenn sich eine interessierte Gruppe findet, könnte auf einem kleineren Areal autofreies Wohnen realisiert werden. Die gesamten Konversionsflächen eignen sich aufgrund ihrer Größe nur für ein autofreies Konzept. Die Verwaltungsmitarbeiterin interessiert, ob es bereits Erfahrungen gibt, für welchen Zeitraum Vorhalteflächen bereitzuhalten sind? Und wer nach den bisherigen Erfahrungen als Träger für Quartiersgaragen in Frage kommt: Investoren, Genossenschaften oder Bewohnervereine? Frau Prof. Reutter erklärt, da autofreie Projekte noch recht neu sind, bestehen keine Erfahrungen, nach welchem Zeitraum Vorhalteflächen gegebenenfalls bebaut werden können. Es kann durchaus sinnvoll sein, die temporäre Nutzung dieser Flächen, die ja keine Brachflächen sind, zu erhalten. In Freiburg-Vauban zum Beispiel wird die Vorhaltefläche als Spielfläche für Kinder genutzt. Das Parkhaus wurde privat betrieben. Da mehr Autofreie nach Vauban zogen als vermutet, wurde das Parkhaus weniger intensiv genutzt.

Bei der Planung einer autofreien Siedlung muss berücksichtigt werden, die Autofreiheit rechtlich auch für die Zukunft zu sichern und zwar öffentlich-rechtlich über den Bebauungsplan und privatrechtlich in entsprechenden Verträgen mit den Bewohnern.

Aufgrund seiner Erfahrung empfiehlt Herr Heinrichs, den Prozentsatz derjenigen, die in einer Siedlung autofrei leben wollen, flexibel zu handhaben. Es könnte sein, dass in Zukunft die Zahl derer, die autofrei leben wollen, aus ökonomischen oder ökologischen Gründen – oder weil ein Paradigmenwechsel stattfindet – zunimmt. So ist denkbar, dass Elektrofahrräder die Radnutzung forcieren. Deshalb sollte in Darmstadt die Planung der Konversionsflächen die Einrichtung von Fahrradschnellwegen zur Innenstadt vorsehen.

Die Stadt Gießen entwickelt ebenfalls eine Konversionsfläche, berichtet ein Mitarbeiter des Gießener Stadtplanungsamtes. Die BIMA konnte von den ökonomischen Vorteilen des autofreien Wohnens überzeugt werden, da die Einsparung von 20-25% Erschließungsfläche eine größere Bebauungsdichte erlaubt. Schwieriger ist in Mittelhessen die Suche nach Investoren mit Erfahrung im autofreien Wohnen. Für die Kommunen sind die Hürden bei der Realisierung neuer sozial geförderter Wohnungsbauvorhaben zu hoch. Wie kann die Stadt Interessenten aus dem gehobenen Mittelstand oder Studierende erreichen? Mit fast 30% autofreien Haushalten ist in Gießen das Potential vorhanden.

Frau Prof. Reutter weiß, dass autofreien Siedlungen häufig der Stempel aufgedrückt wird, sie seien das Paradies für Besserverdienende. Das wird aber durch den Hinweis auf die autofreien Siedlungen im Bereich des sozialen Wohnungsbaus entkräftet. ***Das Angebot eignet sich demnach für alle möglichen Haushaltsformen und Einkommensgruppen und wird von ihnen auch angenommen.***

Die Planungszeiträume für autofreies Wohnen können sich, angefangen bei der ersten Idee, über einen sehr langen Zeitraum erstrecken. Lebensplanung und Finanzierungskonzept der Interessenten lassen ein langes Warten oft nicht zu. Deshalb sollten der eigentliche Start und die Suche nach Mitwirkenden erst dann begonnen werden, wenn die Realisierung in einem absehbaren Zeitraum umgesetzt werden kann. Das bestätigen Erfahrungen aus den existierenden autofreien Siedlungen.

Abschließend stellt der Moderator fest, dass Mobilitätsmanagement bei der Entwicklung der Konversionsflächen einen hohen Stellenwert hat. Darmstadt lernt aus den Erfahrungen mit K6 und anderen Baugebieten, in denen es bereits Ansätze zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs gab.

Was folgt daraus für die Entwicklung der Darmstädter Konversionsflächen?

Die Reduzierung des Individualverkehrs durch Mobilitätsmanagement sollte ein wichtiges Planungsziel sein. Durch zentrale Parkierungsmöglichkeiten gibt es mehr Flächen, die von den Quartiersbewohnern genutzt werden können. Autofreies Wohnen ist sowohl im Bestand als auch in Neubaugebieten möglich.