



**Dokumentation und Zusammenfassung
der wichtigsten Ergebnisse der Fachforen zur Konversion
in Darmstadt „Zukünftige Quartiere in der Stadt“
am 24. und 25. September 2010 im Schader-Forum**

**Protokoll: Monika Berghäuser, Dr. Kirsten Mensch
Redaktionelle Bearbeitung: Michèle Bernhard**

1. Fachforum: Zukunftsorientierte Stadtplanung.....	2
2. Fachforum: Immobilie und Ökonomie.....	5
3. Fachforum: Energie und Infrastruktur	9
4. Fachforum: Demographie / Neues Wohnen	14

1. Fachforum: Zukunftsorientierte Stadtplanung

Moderierte Diskussion mit den Referenten und dem Publikum im Anschluss an die Vorträge

- *Stadtentwicklung und Bürgerbeteiligung*
Britta Rösener, Lehrstuhl für Planungstheorie, RWTH Aachen
- *Gesellschaftliche Entwicklung und Wohnen*
Dr. Dieter Kraemer, Geschäftsführer VBW BAUEN UND WOHNEN GmbH, Bochum

Moderation: Dr. Frank Jost, vhw – Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e.V., Berlin

Gestaltung von Bürgerbeteiligungsprozessen

Entscheidet sich eine Kommune, die Bürger an der Stadtplanung zu beteiligen, sollten einige Rahmenbedingungen eingehalten werden. So muss es bei gestalteten Bürgerbeteiligungsprozessen immer einen Anfang und einen Abschluss geben. Es ist nicht ausgeschlossen, dass es nach dem Abschluss weitergeht - dies hängt immer von dem Interesse der Bürger ab. Dann jedoch mit einem neuen Prozess, klaren, neuen Zielen und somit auch einem neuen Abschluss.

Großprojekte wie Stuttgart 21 stellen eine besondere Herausforderung dar, da hier mächtige Interessen involviert sind, etwa seitens der Investoren oder der Grundstückseigentümer. Diese verfolgen wirtschaftliche Ziele, dabei spielt die Einbeziehung der Bürger häufig eine untergeordnete Rolle.

Die Kommunikation zwischen den Beteiligten sollte auf gleicher Augenhöhe geschehen. Es muss jedoch differenziert werden, wie und was mit wem besprochen wird. Nicht alle Bürger haben die gleichen Interessen. Die Beteiligten müssen sich immer ernst genommen fühlen. Ein funktionierendes Miteinander von Haupt- und Ehrenamtlichen ist wichtig.

Bei Veröffentlichungen von Bauvorhaben müssen immer die gesetzlichen Vorgaben beachtet werden, d.h. die informelle Beteiligung ersetzt nicht die formelle.

Politik und Bürgerbeteiligung

Es gibt keinen Königsweg, wie die gewählten Gemeindevertreter / Stadtverordnete in den Prozess der Bürgerbeteiligung eingebunden werden können. Wichtig ist, dass sich die Politik vor dem Bürgerbeteiligungsprozess dem Prozess verpflichtet. Zur Art der Einbindung gibt es verschiedene Modelle:

- Politische Vertreter als Mitglieder der Steuerungsgruppe der Bürgerbeteiligung
- Anwesenheit der Politiker bei den Bürgerbeteiligungs-Veranstaltungen

Grundsätzlich verändert sich die Rolle der Politik bei der Bürgerbeteiligung. Politiker fühlen sich dabei oft entmachtet. Es ist jedoch keine Entmachtung, sondern die Ermöglichung der Entscheidungsfindung durch die Politiker auf einer besseren empirischen Basis. Die Vorschläge der Bürger müssen ernst genommen werden.

Geschichte von Bürgerbeteiligung

Es gibt seit über 40 Jahren Erfahrung mit Bürgerbeteiligungsprozessen, etwa seit Ende der 60er Jahre, als die Sanierungspläne von Hochhausquartieren auf enorme Widerstände stießen. Daher gibt es viele Beispiele für gelungene und auch für weniger gelungene Prozesse,

trotzdem handelt es sich häufig um Einzelprojekte. Grundsätzlich wird Bürgerbeteiligung nicht überall gewollt und umgesetzt, einige Kommunen (z.B. Hannover) haben hingegen eine rege Bürgerbeteiligungskultur. Aber auch dort werden die Bürger nicht immer an Entwicklungsprozessen beteiligt.

Wirtschaftlicher Mehrwert

Der wirtschaftliche Mehrwert von Bürgerbeteiligung ist schwer zu messen, insbesondere der wirtschaftliche Mehrwert von entstandenen sozialen Netzen. Frau Rösener berichtet von ihrer eigenen Erfahrung aus einer sozial schwierigen Siedlung, wo sie als „Beteiligterin“ Wohnumfeldverbesserung, u. a. Vorgärten, zu bearbeiten hatte. Die Bewohner haben bei den Verbesserungsmaßnahmen mitgewirkt, wodurch das Wohnungsunternehmen Kosten einsparen konnte. Das, was eingespart wurde, wurde aber für sie als Honorar ausgegeben. Doch auf lange Sicht rechnet es sich: Heute reparieren die Bewohner ihre Zäune selbst und der Vandalismus ist geringer.

E-Partizipation

Der Einsatz von IT oder ITK (= Informations- und Kommunikationstechnologie) kann zu mehr Transparenz und Kooperation führen, z.B. durch die Auslegung von Bauleitplänen im Netz, die jederzeit zugänglich sind. Besonders in Großbritannien und den USA werden damit gute Erfahrungen gemacht.

Mit E-Beteiligung können bestimmte Gruppen, wie z.B. Jugendliche gut erreicht werden, andere Gruppen jedoch nur sehr schwer. Der Dialog kann durch die E-Beteiligung nicht ersetzt werden. Häufig mündet es in der Abgabe von Einzelmeinungen. Das Internet eignet sich, um Informationen bereit zu stellen, aber schafft keine Identifikation mit dem Stadtteil.

Es gibt in Deutschland, gefördert auch durch die Bertelsmann-Stiftung, reiche Erfahrung mit neuen Medien. Problematisch dabei ist die starke Konkurrenz zu jenen, die sich vor Ort mit Präsenz und zeitlichem Aufwand mühen. Mit einem online-Forum erreicht man schnell viele, die ihre Meinung im Netz abgeben, was aber nicht heißt, dass sie bereit sind, sich darüber hinaus zu engagieren.

Architekten und Bürgerbeteiligung

Wie kann Bürgerbeteiligung mit dem Fachwissen der Architekten kombiniert werden? Wie können Qualitätsansprüche und Verfahren, wie städtebauliche Wettbewerbe in Bürgerbeteiligungsverfahren eingebracht werden? Die Architekten befürchten, dass ihre Qualifikationen beim Darmstädter Konversionsprozess nicht genügend genutzt werden. Sie haben die Erfahrung gemacht, dass sie als letztes in den Prozess hinzugezogen werden.

Tatsächlich sind die Architekten deutlich im Prozess verankert. Sie bilden keine eigene Kategorie wie Bürger, Ämter oder Politik. Sie sind grundlegend wichtig, insbesondere ihr technisches und gestalterisches Wissen. Die Bürger verfügen über ein anderes Wissen, z.B. kennen sie die Nutzungsanforderungen. Die Architekten können von den Bürgern lernen und sind aufgefordert danach Vorschläge zur Umsetzung zu machen. Bezüglich der Qualität gibt es oft unterschiedliche Auffassungen zwischen Bürgern und Architekten, Nutzung auf der einen, Ästhetik auf der anderen Seite.

Es wird einen architektonischen- und landschaftsplanerischen Wettbewerb geben, bei dem die Architekten sich entsprechend ihrer Rolle einbringen können.

Erwartungsdruck

Die Stadtverordneten verspüren einen hohen Erwartungsdruck und enorme Umsetzungserwartungen. Sie befürchten, dass eine große Enttäuschung vorprogrammiert ist. In einer voraussichtlich ähnlichen Situation sieht sich der Bauverein. Es würden bei den Bürgern geringe Mieten erwartet, die von jedem Bürger bezahlbar sind, was voraussichtlich nicht realisierbar ist. Darüber hinaus gibt es den zeitlichen Erwartungsdruck. Die Cambrai-Fritsch-Kaserne ist wahrscheinlich erst in zehn Jahren vollständig bewohnt, die Lincoln-Siedlung schon früher. Wie geht man mit diesem Erwartungsdruck um? Frustrationen sind nicht immer zu umgehen, die meisten können jedoch mit der richtigen Information aufgefangen werden. Es muss immer erklärt werden, warum manches nicht geht.

Rolle der Investoren

Die Investoren sollten rechtzeitig in das Gesamtvorhaben einbezogen werden, um zu wissen, welche Risiken sie bereit sind zu tragen. Insbesondere ist auf Akteure vor Ort (Genossenschaften, Wohnungsunternehmen) zu setzen. Ein Problem der kommunalen Wohnungsunternehmen ist, dass sie bei solchen Projekten häufig die schwierigsten Gebiete oder Gebäude verantworten, die private Investoren wahrscheinlich meiden würden. Aber auch kommunale Wohnungsunternehmen müssen wirtschaftlich agieren, jedoch mit langfristigen Wirtschaftlichkeitsberechnungen bis zu über 30 Jahre. Sie sind bereit, Risiken in Form von vor Ort noch nicht erprobten Konzepten einzugehen. Wichtig ist, dass es Pioniere gibt, die dies unterstützen. Deshalb fördert die Stadt Darmstadt ein kooperatives Verfahren mit Planungswerkstätten, Agenda-Gruppen, Architekten, Parteien etc. Das Wissen aller soll in den Rahmenplan und den städtebaulichen Wettbewerb einfließen.

Die Zusammenarbeit mit Baugruppen, wie sie in Freiburg oder Tübingen umgesetzt wird, ist ein empfehlenswerter Weg.

Zusammenfassung:

- Bei gestalteten Bürgerbeteiligungsprozessen sollte es immer ein klares Ziel mit Anfang und Abschluss geben
- Die Ansprache der Bürger sollte immer auf „Augenhöhe“ geschehen
- Die Rolle der Politik verändert sich durch Bürgerbeteiligung, d.h. es eröffnen sich neue Möglichkeiten der Entscheidungsfindung
- Eine frühzeitige Kooperation zwischen allen Ämtern und Bürgern ist notwendig
- Auf lange Sicht rechnet sich Bürgerbeteiligung, da die Bewohner für ihr Viertel selbst aktiv werden
- Bei der Entwicklung der Konversionsflächen auf Investoren und Akteure (Genossenschaften/ Wohnungsunternehmen) vor Ort setzen
- Stadtplaner und Architekten sollten die Qualitätsansprüche der Bürger zur Kenntnis nehmen und entsprechend umsetzen
- Hoher Erwartungsdruck lastet sowohl auf den Politikern als auch auf den kommunalen Bauunternehmen. Erwartungshaltung kann aber durch Transparenz über Entscheidungsfindung im Prozess vermindert werden.

2. Fachforum: Immobilie und Ökonomie

Moderierte Diskussion mit den Referenten und dem Publikum im Anschluss an die Vorträge

- *Finanzierung der Städte*
Prof. Dr. Martin T.W. Rosenfeld, Leiter der Forschungsabteilung für Stadtökonomie am Institut für Wirtschaftsforschung Halle
- *Entwicklungs- und Nutzungskonzepte der Wohnbewirtschaftung*
Dr. Marcus Cieleback, Leiter Research PATRIZIA Immobilien AG, Augsburg

Moderation: Dr. Hans-Michael Brey, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied der BBA – Akademie der Immobilienwirtschaft e.V., Berlin

Kommunale Finanzen – kommunale Aufgaben

Staatliche Aufgaben konzentrieren sich zunehmend bei den Kommunen. Erforderlich wären gesetzliche Maßnahmen, die eine Fortsetzung dieser Entwicklung ausschließen, fordert eine Stadtverordnete.

In Darmstadt gab es infolge höherer Soziallasten Mehrausgaben in Höhe von 20 Mio. €, während – bedingt durch die Wirtschaftskrise – Mindereinnahmen ebenfalls in Höhe von 20 Mio. € zu verzeichnen waren.

Was wird kommunale Haushalte zukünftig dominieren und auch strapazieren?

- Kommunen erzielen durch Umsetzung des Subsidiaritätsprinzips empirisch belegbare Einsparungen auch auf der Ausgabenseite.
- Auf allen Ebenen – Bund, Länder, Europäische Union – steigt der bürokratische Aufwand. Den Nachteil dieser Entwicklung tragen die Kommunen.
- Im Bereich der Grundsteuer ist ein Systemwechsel erforderlich, in Entsprechung zum Steuersystem der angelsächsischen Länder. Eine Anhebung lediglich um 2 bis 3 % wird nicht genügen.
- Seit der letzten Legislaturperiode wird im Bund diskutiert, die gesamte Struktur der Besteuerung zu ändern. Es sollte mehr kommunale Steuern geben, ohne dass der einzelne Steuerzahler stärker belastet wird. Für Prof. Rosenfeld müssten kommunale Steuern als solche „auf dem Lohnzettel“ erkennbar sein.

In Zukunft werden die Ballungsräume an Gewicht gewinnen. Andere Räume dünnen tendenziell aus und sind auf Alimentierung angewiesen. Alternativ müssten Versorgungsstandards an der Peripherie gesenkt werden, da so Kosten eingespart werden können.

Darmstadts kommunale Finanzen und die Entwicklung der Konversionsflächen

Falls, wie prognostiziert, die Einwohnerzahl Darmstadts nahezu identisch bleiben wird, ergeben sich auch keine Änderungen für den kommunalen Haushalt. Stärkere Rückflüsse können durch die Ansiedlung von Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen (nach dem Vorbild des Umweltbundesamtes in Dessau) wie auch durch eine steigende Einwohnerzahl erzielt werden. Unter bestimmten Bedingungen – wenn sich die Einwohner des neuen Quartiers lediglich aus Darmstadt rekrutieren, indem sie innerhalb der Stadt umziehen – entstehen in anderen Stadtvierteln Leerstände. In diesem Fall wird das neue Quartier zu einer ökonomischen Mehrbelastung führen. Hauptursache sind die dann notwendigen Doppelinfrastrukturen: Im neuen Quartier besteht Bedarf an Schulen, die an den bisherigen Standorten zwar über weniger Schüler verfügen werden, aber ebenfalls erhalten bleiben müssen. Vorteilhafter für den kommunalen Haushalt ist der Zuzug von Einwohnern aus Kommunen außerhalb Darmstadts.

Es ist also empfehlenswert auf den Konversionsflächen nicht nur „schicke“ Wohnungen vorzusehen, die in erster Linie Einwohner Darmstadts zum Umziehen motivieren.

Der steigende Wohnungsbedarf rekrutiert sich auch aus einer zurzeit weiter ansteigenden Zahl von Haushalten, ohne dass dadurch die Zahl der Einwohner wächst.

Entscheidend für die Finanzierung der Quartiersentwicklung sind die Erwerbskosten. Deren Höhe wird von den Forderungen abhängen, welche die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BIMA) als Verkäuferin der Flächen stellt.

Sollte der Bund bereit sein, auf Gewinne aus den Flächenverkäufen zu verzichten, könnte die Stadt durch eigene Aufwendungen einen Teil der Mieten subventionieren. Allerdings darf der Bund einzelne Kommunen nicht begünstigen.

Entwicklung der Infrastruktur im neuen Quartier

Soziale Infrastruktur

Für die neuen Einwohner werden sowohl Kindertagesstätte als auch Seniorentreffpunkte benötigt. Es reicht nicht aus, nur eine von beiden sozialen Einrichtungen zu schaffen und diese später bei Bedarf gegebenenfalls umzuwidmen. Dennoch sollten die Infrastruktureinrichtungen im neuen Quartier flexibel nutzbar sein.

Auf dem Areal in Darmstadt existiert beispielsweise schon eine Kindertagesstätte. Ebenso sind zwei Schulgebäude vorhanden.

Aus der Sicht des privaten Investors kommt es auf die Rahmenbedingungen an: Sind sie passend, wird der Investor auch eine Kindertagesstätte errichten. Eine Kindertagesstätte jedoch vor Beginn des Wohnungsbaus zu errichten, würde ein Investor aus Rentabilitätsgründen nicht akzeptieren. Wichtig ist, dass langfristig immer wieder junge Familien nachziehen. Eine angemessene Vorlaufzeit ist für den Investor wichtig, d.h. es sollte einen Rahmenplan geben, der die Vorstellungen der Stadt und der Bürgern vorgibt. Insgesamt sind für den Investor drei bis vier Jahre für die Projektentwicklung vor der eigentlichen Investition zu lange.

Verkehrsanbindung und Nahversorgung

Die Nahversorgung im Quartier und die verkehrliche Erschließung werden Themen des landschaftsplanerischen- und städtebaulichen Wettbewerbs sein. Es besteht Bedarf an neuen Verkehrsbeziehungen und neuen Verkehrskonzepten. Eine zusätzliche Straßenbahnhaltestelle ist einzurichten.

Zukunftsfähiges nachhaltiges Bauen im neuen Quartier

In Darmstadt ist das Thema „nachhaltiges Bauen“ scheinbar breit in der Stadtgesellschaft verankert.

Anforderungen an die Energieeffizienz der Gebäude treiben jedoch die Baukosten in die Höhe – und sind eine Ursache dafür, dass sich viele Investoren aus dem Mietwohnungsbau zurückgezogen haben.

Im Hinblick auf die technische Infrastruktur wird Wohnungsbau für einen Zeithorizont von 60 Jahren nicht mehr funktionieren.

Es bietet sich an, eher temporär zu bauen – oder sogar, wie in den USA, mobile Gebäude vorzusehen. Ein Beispiel für temporäre Nutzung sind die Pläne, in Frankfurt am Main Bürogebäude im Stadtteil Niederrad für eine Wohnnutzung umzubauen.

Flexibles Bauen erfordert veränderbare Raumkonzepte und ermöglicht einen längeren Bestandsraum.

Eine Möglichkeit für flexibles Bauen ist, bereits bei Errichtung eines Gebäudes seinen zukünftigen Abriss mit einzuplanen, wie es in den Niederlanden schon Praxis ist.

Nachwachsende Rohstoffe als Baumaterial verbessern die Nachnutzungsmöglichkeit. So können Holzhäuser mittlerweile bis zu einer Höhe von fünf Etagen errichtet werden. Immobilienunternehmen beschäftigen sich vermehrt mit solchen nachhaltigen Lösungen. Aus Sicht der Anleger ist dies aber schwer vermittelbar, da damit höhere Kosten verbunden sind.

Einstieg des Investors in den Planungsprozess

Grundsätzlich benötigt die öffentliche Hand für Entscheidungen einen vergleichsweise längeren Zeitraum (so das Negativbeispiel Marienplatz, dessen Nutzung seit 40 Jahren in Darmstadt diskutiert wird, ein Realisierungswettbewerb durchgeführt wurde, aber keine Realisierung folgte). Investoren entscheiden schneller und rechnen für ein Projekt mit drei bis vier Jahren Entwicklungszeit.

Der Investor sollte im Planungsprozess dann hinzugezogen werden, wenn der Planungsrahmen vorhanden und die langfristige Vorstellung bereits klar ist. Unter dieser Voraussetzung kann der Investor zur Frage Stellung nehmen, ob sich das Projekt für ihn rechnet und die Planungen realistisch sind.

Dagegen sollte der Investor zu Beginn des Planungsprozesses noch nicht beteiligt werden, da das Verfahren in der Diskussion über unwichtige Planungsdetails versanden kann.

Investoren kalkulieren mit einer Vorlaufzeit von ein bis eineinhalb Jahren bis zur grundsätzlichen Einigung über einen Rahmenplan.

Entscheidungsgrundlagen auf Investorenmenseite

Investoren, die Pensionskassen vertreten, steigen wieder mehr in den Wohnungsbau ein, da die Renditen in diesem Bereich vergleichsweise höher sind.

Die Entscheidung für oder gegen ein Projekt trifft der Investor aufgrund von Annahmen, mit den entsprechend prognostischen Unsicherheiten.

Entscheidungsgrundlage ist die Definition eines Planungshorizonts mit logischen plausiblen Annahmen. So rechnet ein Investor bei Mietwohngebäuden mit 10% jährlicher Mieterfluktuation. Dabei interessiert, wer ausziehen bzw. wer einziehen wird und ob die Immobilie Mietobjekt bleibt. Eine der zentralen Frage ist die Erschwinglichkeit der Mieten im Verhältnis zum Durchschnittseinkommen in einer Stadt. Deshalb sollten bezahlbare Mieten eingeplant werden, die alle Bevölkerungsgruppe ansprechen, auch weil in Wirtschaftsunternehmen Mitarbeiter aller Lohngruppen gebraucht werden.

Sozialer Wohnungsbau und bezahlbare Mieten

Gleiche Wohnbedingungen für alle zu schaffen, gebietet das Grundgesetz. Der Bund kann sich nicht der Verantwortung für den öffentlich geförderten Wohnungsbau entziehen. In Hessen ist Darmstadt die einzige Kommune, die in diesem Bereich noch investiert.

Sozialer Wohnungsbau wird gebraucht. Kommunale Wohnungsunternehmen haben den Auftrag, ihn zu realisieren.

Dabei reicht es nicht aus allein mehr Mittel für den sozialen Wohnungsbau bereitzustellen, da die Tendenz dahin geht, dass Investoren diese Mittel nicht nachfragen. Mögliche Gründe hierfür können sein, dass die Mieten häufig bis zu 15% unter der ortsüblichen Mieten liegen und die Eigentümer sich dazu verpflichten, die Wohnung über 20 Jahre ausschließlich an Personen mit Wohnungsberechtigungsscheinen zu vermieten.

Andererseits ist zu überlegen, wie in Metropolenräumen, wo die Mieten grundsätzlich hoch sind, sozialer Wohnungsbau realisierbar ist. Er könnte in anderen Regionen preiswerter geschaffen werden. Wenn die Stadt Darmstadt für diese Klientel bauen will, muss sie zur Subventionierung eigene Mittel zur Verfügung stellen. Mit Ausgleichszahlungen durch Bund oder Land wird es nicht funktionieren.

Darmstadt muss sich fragen, für welche Zielgruppe günstiger Wohnraum geschaffen werden soll. Wenn es um Angehörige des öffentlichen Dienstes und Berufsgruppen mit geringem Einkommen geht – Krankenschwestern, Polizisten – stehen zwei Wege offen:

- Durch Änderung des Entlohnungssystems: Das Lohnniveau, auch im öffentlichen Dienst, je nach Region unterschiedlich gestalten.
- Die Wohnstandards niedriger ansetzen.

Bürgerbeteiligung und Bürgerwerkstatt

Die Bürgerbeteiligung in Darmstadt findet bereits statt. Zur Erarbeitung des Rahmenplans mit Themenfeldern wie Landschaftsplanung oder sozialräumliche Planung wurden aktive Bürger und Interessenvertreter, z.B. Naturschutzverbände, durch persönliche Ansprache um ihre Teilnahme an der Bürgerwerkstatt gebeten. Die Teilnehmer wurden aufgefordert, sich ebenfalls an den folgenden Bürgerwerkstätten zu beteiligen.

Das Beteiligungsangebot wurde bisher gut angenommen. An der ersten Bürgerwerkstatt beteiligten sich sowohl Ältere als auch Jüngere, Männer und Frauen in einer guten Mischung.

Dem Verfahren kommt zugute, dass in Darmstadt bereits eine aktive Bürgergesellschaft vorhanden ist. Bewohner von bestehenden Wohnprojekten, Agendagruppen, eine parteiübergreifende Frauenkooperative – alle beobachten diesen Prozess.

Im Anschluss werden Fachplaner die Vorschläge der Bürger auf ihre Realisierbarkeit prüfen und sie dann in den Planungswettbewerb einfließen lassen.

Zusammenfassung:

- Es sollten mehr kommunale Steuern erhoben werden, ohne dass der Einzelne Steuerzahler mehr belastet wird
- Flexible Bauweisen ist sinnvoll, um veränderbare Raumkonzepte angepasst an Bedürfnisse zu ermöglichen
- Erschwingliche Mieten im Verhältnis zum Durchschnittseinkommen in der Stadt sind notwendig
- Einbeziehung der Investoren in den Planungsprozess zum „richtigen“ Zeitpunkt

3. Fachforum: Energie und Infrastruktur

Moderierte Diskussion mit den Referenten und dem Publikum im Anschluss an die Vorträge

- *Nachhaltige Energie*
Prof. Dr.-Ing. Rolf Katzenbach, Direktor der Instituts und der Versuchsanstalt für Geotechnik der TU Darmstadt und des TU Energy Center
- *Alltagsmobilität*
Robert Follmer, Bereichsleiter Verkehrs- und Marketingsforschung des infas – Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH, Bonn

Moderation: Thomas J. Mager, tjm-consulting mobilitätsmanagement, Köln

Geothermie

Für die Konversionsflächen in Darmstadt ist Geothermie eine mögliche und auch empfehlenswerte Form der Energieversorgung.

Zur planungsrechtlichen Absicherung könnten

- Investoren vertraglich zu einer bestimmten Form der Energieversorgung verpflichtet werden
- entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan vorgesehen werden.

Die Gebietskörperschaft ist berechtigt, Vorgaben zu machen – fraglich ist jedoch die politische Umsetzbarkeit.

Im Hinblick auf die technische Seite der Geothermie ist eine vorausschauende Planung erforderlich – auch um Probleme wie in Staufen/Schwarzwald zu vermeiden. Bei den dortigen geologischen Bedingungen handelt es sich allerdings um einen Sonderfall, der mit der Situation in Darmstadt nicht vergleichbar ist.

Wie schnell sich eine Geothermieanlage amortisiert, hängt von zwei Aspekten ab:

- Der Vergleichspreis für fossile Energie ist einer der bestimmenden Faktoren.
- Eine entscheidende Rolle spielt, ob die Anlage im Neubau oder im Bestand realisiert wird, da jede Anlage mit einer Niedertemperaturheizung und einer Fußbodenheizung kombiniert werden muss.
 - o Im Neubau amortisiert sich die Anlage in drei bis vier Jahren.
 - o Im Bestand amortisiert sich die Anlage erst in acht bis neun Jahren. Dort ist der Aufwand für die Nachrüstung, bei der das Gebäude leergeräumt werden muss, erheblich größer. Es gibt Versuche, anstelle einer Fußbodenheizung das Heizsystem auf die Innenwände aufzubringen.

Energieversorgung im Bestand der Konversionsflächen

Bei der Gestaltung der Energieversorgung im Bestand der Konversionsflächen ist zu unterscheiden zwischen der Energiebereitstellung einerseits und der Verbrauchsseite andererseits. Maßnahmen auf der Verbrauchsseite sind im Bestand leichter realisierbar. Wenn beim Verbrauch Energie eingespart wird, verliert die Art der bereitgestellten Energie an Bedeutung. Letztlich muss abgewogen werden, was sich mehr rechnet – häufig ist dies ein Mischung aller Maßnahmen.

Für die Energieversorgung im Bestand ist im Einzelfall eine Auswahl zwischen Gas, Blockheizkraftwerk oder einer Entkernung der Gebäude – für eine energetische Grundsanierung – zu

treffen. Auf der planungsrechtlichen Seite sollte in dieser Frage von einer Festlegung abgesehen werden. Entscheidungsgrundlage ist die Frage, was mittelfristig erreicht werden soll.

Die Anregung, die TU Darmstadt könne diese Vorhaben wissenschaftlich begleiten, hätte gute Chancen zur Umsetzung: TU und die Stadt Darmstadt kooperieren bereits. Ein Monitoring gebührenfrei durchzuführen könnte möglich sein.

Tendenzen der Alltagsmobilität

Die Rate privater Pkw-Besitzer geht möglicherweise zurück, wenn die individuelle Verfügbarkeit nicht mehr an den Privatbesitz gekoppelt ist. Hier setzten Angebote wie car-sharing an. Es gibt neue Modelle wie in Ulm, wo car-sharing in Form von cars2go angeboten wird. Jederzeit ist die Nutzung eines Autos möglich und es kann anschließend an einem beliebigen Ort im Großraum Ulm abgestellt werden.

Ein weiteres Angebot sind Fahrradstationen, zum Beispiel in Paris. In ähnlicher Form sind dort Autostationen geplant. Diesen Entwicklungen liegt eine gedankliche Umstellung zugrunde: Vom besitzenden zum optionalen Fahrer – ein Ansatz, der sich weiter verbreiten, aber die Verkehrsprobleme nicht lösen wird.

Reaktionen auf Angebote wie car-sharing, so in Münster oder in den Niederlanden, sind messbar. Es geht nicht darum, ein bestimmtes Verkehrsmittel abzuwerten. Auch in Zukunft wird es eine Mischung der Verkehrsmittel geben und die Auswahl im Einzelfall vom Anlass des Weges abhängen.

Sobald sich der Fahrtantrittswiderstand reduziert, entwickelt sich eine Eigendynamik. Die Ausgangsbedingungen im Quartier müssen deshalb günstig gestaltet sein. Geeignete Maßnahmen sind beispielsweise gut erreichbare Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Im Schienenverkehr kann ein attraktiver Pendelverkehr eingerichtet werden.

Tendenzen der Verkehrsmittelwahl

Pkw-Nutzung

Die Frage ist, ob Veränderungen der Verkehrsmittelwahl, die besonders bei den jüngeren Nutzern bereits beobachtet werden, politisch steuerbar sind oder es sich nur um ein technisch-infrastrukturelles Problem handelt.

Leichter Rückgang bei 18 – 24-jährigen

Zum leicht zurückgehenden Anteil der 18- bis 24-jährigen beim Motorisierten Individualverkehr (MIV) gibt es verschiedene Erklärungsansätze:

- Finanzielle Gründe – Autos werden teurer und junge Erwachsene reservieren ihre Mittel eher für die Anschaffung elektronischer Neuheiten
- Eine Verschiebung der Lebensphasen
- Veränderte Einstellungsmuster – das eigene Auto fungiert in abnehmendem Maß als Statussymbol, an dessen Stelle treten andere technische Statussymbole
- Pragmatische Gründe.

Vermutlich liegt die Erklärung in einem Mix aller dieser Ursachen. Fraglich ist, ob es dann auch in der Altersgruppe der über 24-jährigen bei einer geringeren Führerscheinquote bleibt.

Intensive Nutzung großer Pkw

Wem die Möglichkeit, Auto zu fahren, offen steht, der nutzt sie auch. Große Pkw werden auffallend häufig für kurze Wege eingesetzt. Um das zu ändern, müssten entsprechend höhere Kosten anfallen.

Entwicklung der Nachfrage im Bereich des ÖPNV

Ältere Bürger wenden sich tendenziell vom ÖPNV ab. Diese Entwicklung könnte mit einem schwieriger gewordenen Zugang zum ÖPNV korrelieren – verursacht durch Neuentwicklungen wie touch screen oder dem Fahrkartenkauf im Internet. Fraglich ist, ob ÖPNV-Anbieter darüber Bescheid wissen. Erkenntnisse der Verkehrsforschung *werden* aktiv weitergegeben, weiß Follmer.

Nicht alle Modelle sind so langlebig wie Semestertickets für Studenten. Die Zahl der Jobtickets ist rückläufig, da sie teilweise für Unternehmen nicht mehr finanzierbar sind.

Empfehlungen für die zukünftige Gestaltung des ÖPNV

Im Bereich des ÖPNV sollten mehr individualisierte Angebote, wie z.B. Ruftaxis, entwickelt werden. Ziel sollte es sein, dass nicht mehr zwangsläufig ein eigenes Auto in einer eigenen Garage vorhanden ist.

Komfort und Ausstattung

In Entsprechung zu Pkw-Angeboten müssten die Rahmenbedingungen des ÖPNV komfortabler gestaltet werden. Mit Werbefolien beklebte Busse, wie sie zum Teil in Darmstadt im Einsatz sind, erweisen sich als besonders ungünstig. Der Standard der Ausstattung – „Teppichboden im Linienbus“ – sollte dem im Pkw oder Zuhause entsprechen. Insgesamt besteht ein großer Nachholbedarf, was den Fuhrpark des ÖPNV angeht. Allerdings stehen Faktoren, wie die Gestaltung der Straßenbahnwagen beim Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl erst an zweiter oder dritter Stelle.

Zugang zum ÖPNV

Ein verbesserter Zugang zum ÖPNV kommt allen Nutzergruppen zugute – nicht nur den Senioren. Technische Zugangsprobleme beim Fahrkartenerwerb lassen sich durch Seniorenabonnements lösen, die auch mit entsprechenden Tarifangeboten verbunden werden müssten.

Zugangswege (Fahrrad- und Fußwege zum ÖPNV-Angebot) sind kundenorientiert zu gestalten.

Kundenorientierung bedeutet auch, Kunden dort abzuholen, wo sie sind. Eine Möglichkeit ist die Bushaltestelle vor der eigenen Haustüre. Bereits jetzt sind Haltestellen im Abstand von etwa 300 Metern eingerichtet. Eine reduzierte Frequenz der Haltestellen hat den Vorteil kurzer Wege, aber den Nachteil ständiger Halts. Was mehr zählt, ist vermutlich von der persönlichen Meinung des Einzelnen abhängig. Insgesamt zählt jedoch, ob der ÖPNV schneller ist als andere Verkehrsmittel.

Sicherheit

Das Sicherheitsempfinden der ÖPNV-Nutzer ist ein wichtiges Thema. Unterführungen beispielsweise erzeugen Unsicherheit.

Fazit

Der ÖPNV gilt als schwerfälliges Verkehrsmittel.
Alles in allem ist entscheidend für die Wahl des ÖPNV:

- Sein Funktionieren
- Enge Taktzeiten, über die an den Haltestellen entsprechend informiert wird
- Komfort.

Angebotsorientierter und nicht nachfrageorientierter ÖPNV erzeugt Nachfrage.

Der Werbung für den ÖPNV fehlt Emotionalität, wie sie in der Pkw-Werbung eingesetzt wird. Wichtig ist, dass die Nutzer sich mit ihrem Verkehrsmittel identifizieren können.

Verkehrsinfrastruktur der Konversionsflächen in Darmstadt

Die Rate des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Darmstadt liegt bei 30%. Die erwartbaren Verkehrszuwächse im neuen Quartier mit 3.000 bis 5.000 Einwohnern werden mit dem derzeitigen Straßennetz nicht zu bewältigen sein. Neue Mobilitätskonzepte, für die es Vorbilder in Köln, Freiburg und Tübingen gibt, könnten eine Lösung sein. Dort gelang es, die Verkehrsmittelwahl durch Angebote wie car-sharing zu beeinflussen.

Stellenwert des MIV in der Planung der Konversionsflächen

Möglicherweise kann die Stellplatzsatzung auf die Entwicklung des Quartiers Einfluss nehmen. Wenn zum Beispiel Parkplätze vorgesehen sind, trägt dies zur Stärkung des Verkehrsmittels Pkw bei.

Günstig sind Planungen, die eingeschlifene Verhaltensmuster etwas konterkarieren und Standardlösungen durch überzeugende andere Lösungen ersetzen. So könnten zentrale Parkplatzbereiche in einer Distanz von etwa 150 Metern zu den Wohngebäuden angelegt werden.

Bei der Planung sollten andere Vorbilder, die funktionieren oder auch nicht funktionieren, Beachtung finden.

Elektromobilität

Es wird diskutiert, wie durch die Kombination von Energie und Mobilität und durch neue Energieträger Lösungen zur infrastrukturellen Versorgung von Quartieren gefunden werden können.

Alle Pkw elektrisch zu betreiben, ist eine Vision. Zwar ist die notwendige Energie grundsätzlich vorhanden, problematisch ist aber die Versorgung. Erforderlich sind individuelle Hausanschlüsse für Ladestellen mit Starkstrom. Dafür müssten alle Zuleitungen erneuert werden. Aus technischer Sicht ist dies möglich.

Ladestellen für Elektromobilität müssten auch an den Arbeitsplätzen der Nutzer zur Verfügung stehen. Ein Vorbild könnten bereits vorhandene intelligente Lösungen wie Ladegeräte für Elektrofahrräder sein. Insgesamt kann Elektromobilität andere Verkehrsmittel nicht komplett ersetzen. Denkbar ist ein Anteil von 10%.

Zur Gestaltung des Nahversorgungsangebots im Quartier

In einer Distanz von etwa 500 Metern entsteht auf dem ehemaligen TÜV-Gelände ein Ladenzentrum. Dieses sollte gegebenenfalls durch nahe Einzelhandelsangebote direkt im Quartier ergänzt werden. Belieferung der Kunden kann eine Lösung sein. Eine wichtige Rolle spielt das

Preisniveaus des Angebots. Ansonsten entsteht doch der Einkaufsverkehr zum entfernter gelegenen „Aldi“.

Zusammenfassung:

- Für die Konversionsflächen in Darmstadt ist Geothermie eine mögliche und auch empfehlenswerte Form der Energieversorgung
- Der Fahrtantrittswiderstand (ÖPNV, Fahrrad) sollte so gering wie möglich gestaltet werden
- Im Bereich des ÖPNV sollten mehr individualisierte Angebote entwickelt werden, so dass nicht mehr zwangsläufig ein eigenes Auto vorhanden sein muss
- Die Rahmenbedingungen des ÖPNV sollten komfortabler gestaltet werden, besonders auch für ältere Menschen
- Angebotsorientierter und nicht nachfrageorientierte ÖPNV erzeugt Nachfrage

4. Fachforum: Demographie / Neues Wohnen

Moderierte Diskussion mit den Referenten und dem Publikum im Anschluss an die Vorträge

- *Familie im Wandel*
Prof. Dr. Norbert Schneider, Direktor des Bundesinstituts für Bevölkerungsforschung, Wiesbaden
- *Zukünftiges Wohnen*
Dr. Albrecht Göschel, Erster Vorsitzender des Forums Gemeinschaftliches Wohnen e.V., Berlin

Moderation: Prof. Dr. Tilman Harlander, Institut Wohnen und Entwerfen, Universität Stuttgart

Staatliche Förderung

Kontrovers wird diskutiert, ob gemeinschaftliche Wohnprojekte staatlich gefördert werden sollten. Auf der einen Seite wird die Position vertreten, gezielt im Neubau- und im Modernisierungsbereich Instrumente der Wohnungsbauförderung bei gemeinschaftlichen Wohnformen anzubieten. Es sollte eine gemischte Förderung möglich sein, damit sowohl Interessenten aus der Mittelschicht als auch Transferbezieher gemeinschaftlich Wohnen können.

Auf der anderen Seite wird argumentiert, dass Menschen mit geringem oder keinem Einkommen wegen ihrer *Lebenslage* und nicht wegen ihrer *Lebensform* gefördert werden sollten, dies gelte auch in Wohnprojekten. Lebensformen seien nicht normierbar, daher auch nicht förderbar durch den Staat, so Dr. Göschel. Kommunen können jedoch vor allem durch die Bereitstellung von Infrastruktur (z.B. Beratung, Kreditbürgschaften etc.) unterstützend tätig sein.

Beratung

Das Forum Gemeinschaftliches Wohnen e.V. strebt ein flächendeckendes Beratungswesen für gemeinschaftliche Wohnprojekte in allen deutschen Städten an. Bisher gibt es dies in 10% der Städte. In Anlehnung an die Wirtschaftsförderung, die es in jeder Stadt gibt, könnten auch neue Lebensformen gefördert werden.

Neue Soildarformen

Die Aussage, *Lebensformen* werden nicht staatlich gefördert, wird in Frage gestellt, indem auf das Ehegattensplitting hingewiesen wird, da dies ebenfalls Förderung ist und es sich gleichzeitig um eine Lebensform handelt. Zudem wird auf Prof. Schneiders Familiendefinition als Solidargemeinschaft verwiesen. Dieser Begriff der Familie trafe dann auch auf Wohngruppen zu.

Es ist erforderlich, Instrumente zu entwickeln, um die neuen Solidarformen zu fördern. Dafür sollte man sie nicht verregeln oder verrechtlichen.

Die Generationensolidarität ist im BGB verregelt, was zur Folge hat, dass ein Sohn, der von seiner Mutter jahrelang gequält wurde, trotzdem für die Mutter im Pflegefall aufkommen muss. Anstatt einer Verregelung ist die Schaffung eines Anreizsystems sinnvoll. Wenn beispielsweise auf den Konversionsflächen solidarische Wohnformen für Ältere angesiedelt werden sollen, dann müssen entsprechend Räume zur Verfügung gestellt werden.

Grundsätzlich ist es nicht zielführend, dichotom zu denken. In der Postmoderne gibt es zwei Entwicklungen:

- radikale Pluralität, d.h. Patchwork im Sinne von Kombinationen von Sachverhalten, die vorher nicht zusammen denkbar waren
- radikale Ambiguität und Ambivalenz, d.h. alles ist gut und schlecht zugleich.

Die Realität ist nicht die Polarität Familie oder Nicht-Familie, sondern eine Dimension von Familie bis Nicht-Familie. Die genaue Kategorisierung spielt gewissermaßen keine Rolle. Sie wäre nur dann entscheidend, wenn nur Familien gefördert werden sollten. Das klassische Denken in Institutionen wird zunehmend obsolet und muss durch politisches Handeln überwunden werden.

Warum wird am Ehegattensplitting festgehalten?

Prof. Schneider verweist in einem Exkurs zur Beantwortung der Frage auf kulturelle Unterschiede, die er an Befragungsergebnissen festmacht: Bezüglich der Aussagen „Vorschulkinder leiden, wenn beide Elternteile arbeiten“ und „Die natürliche Rolle der Frau ist die der Mutter und die Besorgung des Haushalts“ liegen die höchsten Anteile der Zustimmung in Polen, die zweithöchsten in Westdeutschland. Die höchste Ablehnung findet sich in Schweden, die zweithöchste in Ostdeutschland (bei gleichen Geburtenraten in Ost- und Westdeutschland). Ein Ergebnis ist, dass die deutschsprachigen Länder (außer Ostdeutschland) am konservativsten sind.

Deutschland ist patriarchal strukturiert, das heißt die Männer fürchten einen Machtverlust und wollen die Frauen in ökonomischer Abhängigkeit halten. Zudem wird das Kindeswohl zu stark betont. Prof. Schneider fordert, dass man sich in Deutschland mehr um die Rechte der Eltern als um die der Kinder kümmern sollte.

Auf der rechtlichen Ebene ist ein Wandel erkennbar. Das Bundesverfassungsgericht hat Art. 6 GG uminterpretiert, so dass die Ehe nicht mehr besser gestellt sein muss als andere Lebensformen, sondern nicht schlechter gestellt werden darf. Im Kern ist also kein Wandel erkennbar, vielmehr bleibt die traditionelle Zuständigkeit der Geschlechter bestehen.

Kommunale Unterstützung

In Hamburg werden rund 20% der Flächen, die von der Stadt selbst verkauft werden, für Baugemeinschaften, was Bauherrengemeinschaften und gemeinschaftliche Wohnprojekte einschließt, von der Stadt zur Verfügung gestellt. Auch in Frankfurt werden 30% des ehemaligen Naxos-Gelände für gemeinschaftliche Wohnprojekte reserviert.

In Darmstadt ist mehr kommunale Unterstützung für gemeinschaftliche Wohnprojekte nötig. Die Förderung soll tatsächlich bei der Kommune selbst liegen, da die Wohnprojekte auch vor Ort realisiert werden. In Darmstadt gibt es viele Gruppen, die gemeinschaftlich Wohnen möchten, es gibt jedoch keine unterstützenden Instrumente von Seiten der Stadt. Die Entwicklung der Konversionsflächen bietet hier eine große Chance.

Das Darmstädter Wohnprojekt WohnSinn eG hat gut mit der Stadt kooperiert. Wünschenswert wäre eine Unterstützung bei der Finanzierung freier Mietwohnungen gewesen, da sie hierfür keine Darmstädter Bank finden konnten. Die Kommunalpolitiker sitzen in den Verwaltungsräten der Sparkassen, Volksbanken etc. Somit haben sie die Möglichkeit, Einfluss zu nehmen.

Grundsätzlich könnten die Kommunen Bürgschaften für gemeinschaftliche Wohnprojekte übernehmen.

Milieu der Wohnprojekte

Gegenüber gemeinschaftlichen Wohnprojekten gibt es häufig den Vorbehalt, dass sie lediglich von einem bestimmten Milieu nachgefragt werden. Bei den Treffen von gemeinschaftlichen Wohnprojekten sieht man wenige Migranten, kaum Bürger mit niedrigem Einkommen, wobei es diese in einzelnen Wohnprojekten gibt.

Es werden Formen und auch demokratisch legitimierte Regelungen gebraucht, damit auch Finanzschwache einen Zugang bekommen.

WohnSinn eG hat zwei generationenübergreifende Wohnprojekte organisiert, bei denen die soziale Mischung durchaus funktioniert. Sozialwohnungen wurden nicht wegen der Fördermittel integriert, sondern weil es den WohnSinn-Zielen entsprach. In Folge haben sich die Ansprüche an Gemeinschaftseinrichtungen, die von finanzschwachen Mitbewohnern nicht mitfinanziert wurden, gesenkt. Es gibt keine Konflikte wegen verschiedener Einkommenslagen.

Bodenpreise und die Rolle von Investoren

Der Bund spielt bei der Konversion eine zentrale Rolle, da die Stadt Darmstadt selbst nicht im Besitz des Bodens ist. Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BIMA) wird versucht sein die Grundstücke zu Höchstpreisen zu veräußern. Möglicherweise führt der hohe Verwertungsdruck dazu, dass es schwierig ist, Flächen für Wohnprojekte vorzusehen.

Bis 2005 galt der Waigel-Erlass, der dem Bund die Freiheit gewährte, Grundstücke für gesellschaftlich wünschenswerte Nutzungen zu besonderen Konditionen zu ermöglichen, dies führte zu gelungenen Konversionsprojekten.

Es ist wichtig, dass Bauprojekte und neue Trägerformen berücksichtigt werden. Dies kann durch „Parzellenstädtebau“ gelingen, d.h. es werden keine großen Flächen an Investoren veräußert, sondern eine kleinteilige Vermarktung ermöglicht. Dennoch sollte Einheit in Vielfalt gewährleistet bleiben. Ein probates Mittel ist die Vergabe von Optionsrechte für Gruppen durch die Kommunen. So erhalten die Gruppen Zeit, die sie für die Entscheidungsfindung brauchen.

Ein negatives Beispiel in Darmstadt ist die Weststadt, die als großes Projekt mit Vorlauf und internationaler Beteiligung begann, letztlich jedoch an einen Investor verkauft wurde, der Reihenhäuser gebaut hat.

Das Problem ist, dass die Bodenpreise in den besseren Lagen in Darmstadt scheinbar ungebremst steigen. Die Cambrai-Fritsch-Kaserne liegt im Bereich der besten Wohnlagen. Die Stadt Darmstadt besitzt zwar die Planungshoheit und legt die Nutzung fest, direkten Einfluss auf die Bodenpreise hat sie jedoch nicht.

Eine Kommune, die die Bodenpreise vorbildlich steuert, ist Ulm. Jedes Grundstück gehört der Stadt, dadurch sind jahrzehntelange Vorkaufsrechte und Bodenbewirtschaftung möglich.

Grundsätzlich ist ein größeres Regelangebot durch die Wohnungswirtschaft für gemeinschaftliche Wohnprojekte wünschenswert.

Soziale Mischung und gute Nachbarschaften

Eine sozial-gemischte Siedlung zu schaffen, muss bewusst als Ziel gesetzt werden. Entscheidend sind dabei funktionierende Nachbarschaften, die von der Kommune gefördert werden können. Problematisch ist die Beobachtung zunehmender Segregation und der Verbreitung

von Gated communities (Arkadien in Potsdam, der Barbarossa Park in Aachen). In Meppen wurde die erste „sun city“ gegründet, wo nur Menschen über 55 Jahre leben dürfen. Solchen Tendenzen gilt es rechtzeitig entgegenzuwirken.

Fazit

Der Konversionsprozess in Darmstadt ist partizipativ, prozessorientiert und wissensorientiert angelegt und benötigt entsprechend Zeit. Die Stadt Darmstadt hat hohe Ansprüche an die Qualität, da sich hier die letzte große Chance zur Entwicklung eines innerstädtischen Quartiers bietet. Es soll für verschiedene Bevölkerungsschichten entwickelt werden. Der Prozess ist wissensbasiert durch die Zusammenarbeit mit der Schader-Stiftung, dem IWU und anderen, zudem sind mehrere Dezernate der städtischen Verwaltung involviert.

Es gibt keine Garantie, dass alle Wünsche erfüllt werden, aber keinesfalls ist Segregation, eine Gated Community oder ein Quartier mit besonderem Entwicklungsbedarf gewollt.

Zusammenfassung:

- Eine Mischung der Bewohner aus Mittelschicht und Transferbezieher muss förderbar sein, um gemeinschaftliche Wohnprojekte zu ermöglichen
- Lebensformen sind nicht normierbar, daher auch nicht förderbar durch den Staat, so eine These
- Mehr kommunale Unterstützung für gemeinschaftliche Wohnprojekte ist wichtig
- Nicht nur Förderung von einzelnen Wohngruppen, sondern von Nachbarschaften
- Quartier soll für verschiedene Bevölkerungsschichten entwickelt werden, damit keine Segregation entsteht
- Einheit in Vielfalt im Quartier muss gewährleistet werden