

# PLANUNG IN BONN

## Geschlechter- perspektiven in der Stadtentwicklung

Gleichstellungsstelle  
Stadtplanungsamt

[www.bonn.de](http://www.bonn.de)

**BONN**  
Die Stadt

## Einführung:

# Warum Geschlechterperspektiven?

Gender Mainstreaming<sup>1</sup> oder Geschlechtergerechtigkeit in der Stadtplanung bedeutet, das Augenmerk auf die Beziehungen zwischen Gleichberechtigung und der Entwicklung menschlicher Siedlungen zu richten. Ziel ist, Sorge zu tragen für gleichwertige Lebensbedingungen für Frauen und Männer, denn "gleichwertig" sind die Lebensbedingungen unter den gleichen Umfeldbedingungen weder à priori noch de facto.

Auch heute noch haben Frauen und Männer eine andere Lebensrealität. Formale Gleichberechtigung und Diskriminierungsverbote ändern daran wenig. Zwar sind Frauen in Familie und Gesellschaft im Laufe der Jahre besser gestellt als je zuvor. Gleichwohl ist geschlechtsspezifische Arbeitsteilung nach wie vor auf der Tagesordnung. Das überwiegende Maß an Betreuungs- und Versorgungsarbeit, sowohl in Bezug auf Kinder als auch in Bezug auf pflegebedürftige Angehörige, wird von Frauen geleistet.

Vor allem auch dadurch unterscheiden sich die Ansprüche von Frauen an Wohnungen, an Quartiere, an öffentliche Räume, an Infrastruktur von den Ansprüchen der meisten Männer. (Nicht, dass Männer gut ausgestattete private und öffentliche Räume nicht zu schätzen wüssten, die meisten sehen dies allerdings nicht als prioritär.)

Es geht um die Nutzungsqualitäten von Wohnungen, unter anderem im Hinblick auf die Ermöglichung von Betreuungsarbeit. Es geht um die Frage nach integrierten, funktionalen Quartieren und Stadtvierteln, in denen Daseinsvorsorge ebenso möglich ist wie wohnortnahe Erwerbsarbeit. Es geht um Verfügungsmacht und Verfügungsmöglichkeiten über öffentli-

---

<sup>1</sup> "Gender" ist im Unterschied zu "Sex" das sogenannte "soziale Geschlecht". Hinterfragt wird in sofern nicht die tatsächliche Geschlechterzugehörigkeit, sondern die in einem gewissen Umfang idealtypisierte soziale Rolle.

che Räume, um Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten in Quartieren und in der Stadt. Schließlich geht es um den Abbau von Asymmetrien der Mobilitätschancen, um Bewegungsfreiheit, um die Möglichkeiten gleichberechtigter Teilnahme am öffentlichen Leben und qualifizierter Erwerbsarbeit.

Wie aber werden diese Ansprüche geltend gemacht? Gender Mainstreaming Prozesse sind generell dadurch gekennzeichnet, dass zum Einen analysiert wird, welche Auswirkungen (in diesem Fall) Planungen auf Männer und Frauen haben, ob Frauen und Männer unterschiedlich von einer Maßnahme profitieren oder benachteiligt werden. Zum anderen wird berücksichtigt, dass Männer und Frauen unterschiedliche Herangehensweisen und Erfahrungen haben. Niemand handelt wertneutral und unabhängig von der Disposition seiner eigenen Persönlichkeit. Also kann davon ausgegangen werden, dass selbstverständlich die persönlichen Erfahrungen sowohl Prioritätensetzungen als auch zu behandelnde Fragestellungen bei einer Arbeit beeinflussen. Frauen planen anders als Männer – idealtypisiert -, insofern müssen, um dem Gender Mainstreaming Ansatz gerecht zu werden, Frauen und Männer gleichberechtigt an allen Planungsprozessen beteiligt sein.

Irene Wiese von Ofen, ehemalige Stadtbaurätin von Essen, hat bereits 1995 mit Blick auf unterschiedliche Planungsansprüche und daraus resultierende Ergebnisse Folgendes formuliert: "Ein Städtebau der großen Geste und eine Architektur harter Kontraste und ausgeklügelter Repräsentanz (Corporate Identity, Achsen u.ä.) dürfte damit eher als 'männlich' zu bezeichnen sein, die der harmloseren Form, der additiven Elemente und der praktischen Gebrauchsfähigkeit eher als 'weiblich'." Letztere sind, so von Ofen "Lebensquartiere für uns alle gemeinsam"<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Dr. Ing. Irene Wiese-von-Ofen, Funktioniert die Stadt?, in: Stadt der Männer, Stadt der Frauen, Hrsg.: Stadt Bonn, Gleichstellungsstelle, 1996.

# **Gender Mainstreaming im Städtebau**

**Dr. Brigitte Adam**

## **Qualitätsgewinn durch "Gender Mainstreaming"**

Es ist ein anspruchsvolles Ziel, Geschlechtergleichheit im Städtebau von der Blaupause zu Realität werden zu lassen. "Gender Mainstreaming" erschließt dabei noch keine konkreten Handlungsanforderungen. Nicht von ungefähr wurde dieser zweifelsohne gleichermaßen sperrige wie schwammige Begriff auch schon mit der Frage umschrieben: "Wie nagelt man einen Pudding an die Wand?" Hinzu kommt, dass die Bezüge zwischen Geschlechtergerechtigkeit und Städtebau erst einmal aufgedeckt werden müssen.

Was tun angesichts so viel Unklarheit?

Die Gestaltungsspielräume nutzen, die darin liegen und "Gender Mainstreaming im Städtebau" in ein Handlungskonzept überführen!

Gender Mainstreaming kann zum Markenzeichen eines hochwertigen Städtebaus entwickelt werden. Es gibt bereits eine Reihe guter, nachahmenswerter Beispiele aus der Praxis. Durch konzeptionelle Klarheit, nachvollziehbare und überprüfbare Planungsentscheidungen, durch einen umfassenden Abgleich der Interessen und durch bessere Verfahren der Nutzerinnen- und Nutzerbeteiligung kann ein Qualitätsgewinn für den Städtebau und die gebaute Umwelt erzielt werden. Beteiligung und Mitentscheiden erzeugen Verantwortungsbewusstsein bei den Bürgern und Bürgerinnen.

Greifen die Städte Gender Mainstreaming auf und nutzen unterschiedliche Wissensstände und Herangehensweisen von Männern und Frauen bei der Gestaltung der Städte, dann können sie die Anforderungen einer ausdifferenzierten Gesell-

schaft besser erfüllen. Werden Gender-Fragestellungen frühzeitig in die Planungsverfahren einbezogen, können Fehlplanungen mit Nachbesserungsbedarf verhindert werden. So können durch Gender Mainstreaming im Städtebau auch positive wirtschaftliche Effekte erzielt werden – in Zeiten knapper Kassen ein nicht ganz unwichtiges Argument.

#### **Entstehung des Konzepts Gender Mainstreaming**

1995	4. Weltfrauenkonferenz 1995 in Peking verabschiedet die Einführung von GM als neues Instrument der Gleichstellungspolitik
1. Mai 1999	Inkrafttreten des Amsterdamer Vertrages, der die Mitgliedsstaaten verpflichtet, eine aktive und integrierte Gleichstellungspolitik im Sinne des Gender Mainstreaming zu betreiben
1998	Niedersachsen und Sachsen-Anhalt beschließen als erste Bundesländer die Umsetzung von GM auf Landesebene
23. Juni 1999	Kabinettsbeschluss der Bundesregierung zu Gender Mainstreaming als durchgängigem Leitprinzip ihres Handelns
26. Juli.2000	Festlegung der Verpflichtung aller Ressorts in § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien, GM bei allen politischen, normgebenden und verwaltenden Maßnahmen der Bundesregierung zu beachten
2000	Konstituierung einer interministeriellen Steuerungsgruppe „Gender Mainstreaming“ auf Bundesebene zur Umsetzung des Ansatzes in der laufenden Arbeit aller Bundesressorts.
2002	Verankerung von GM in der Arbeit des Deutschen Städtetages

#### **Projekte des Bundes zur Unterstützung der Kommunen**

Projekte zur Konkretisierung und Realisierung eines Gender Mainstreamings im Städtebau gibt es auf kommunaler und regionaler Ebene, unterstützende Aktivitäten auf Landes- und Bundesebene. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung hat gemeinsam mit dem Bundesamt für

Bauwesen und Raumordnung (BBR) ein Forschungsfeld im Experimentellen Wohnungs- und Städtebau (kurz: ExWoSt) zu diesem Thema durchgeführt.

Der Experimentelle Wohnungs- und Städtebau ist ein spezielles Forschungsprogramm des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, das vom BBR betreut und durchgeführt wird. Nach dem Motto "Versuch macht klug" werden in ausgewählten Modellstädten Innovationen zu bestimmten städtebaulichen Problem- und Fragestellungen erprobt. Dabei wird experimentelle Forschung unmittelbar mit ihrer praktischen Anwendung verknüpft.

Die jeweiligen Modellstädte werden vom BBR wissenschaftlich begleitet. Im ExWoSt-Forschungsfeld "Gender Mainstreaming im Städtebau" waren dies die beiden Städte Pulheim und Dessau. Außerdem nahm noch eine weitere Stadt teil: die Referenzstadt Bremen. Pulheim, Dessau und Bremen experimentierten in zwei städtebaulichen Feldern: der Gestaltung öffentlicher Räume (in Pulheim und Bremen) und des Stadtrückbaus (Dessau).

In den Städten wurden konkrete Projekte weiterentwickelt und umgesetzt. Besonderes Augenmerk lag dabei auf Partizipationsprozessen, die einer Vielzahl unterschiedlicher Interessen und Perspektiven gleichermaßen zur Geltung verhelfen. In der Modellstadt Pulheim ging es um die Neugestaltung des Stadtgartens, in Dessau um die Aufwertung und Stabilisierung eines unmittelbar ans Stadtzentrum grenzenden Wohngebietes unter den Bedingungen einer sehr stark schrumpfenden Stadt. In Bremen stand die Gestaltung eines Grünzuges im Mittelpunkt.

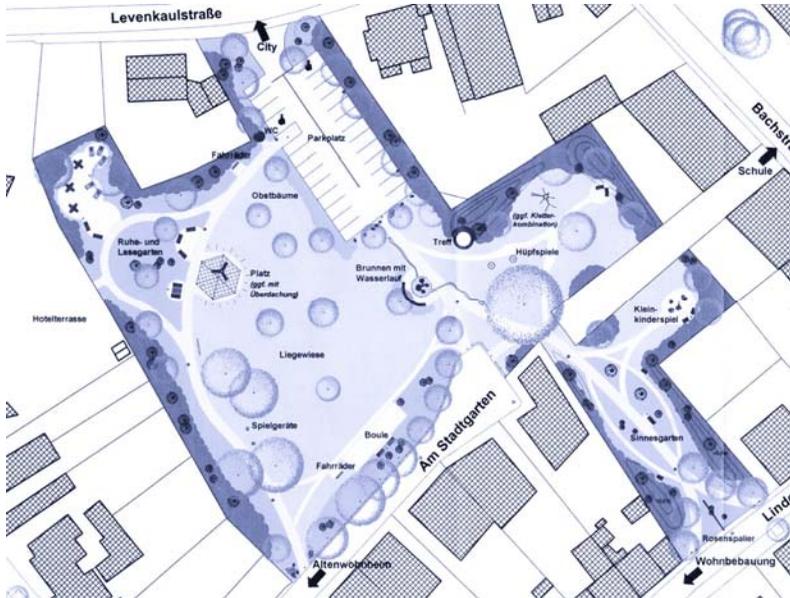
*Pulheim* steht für die Kategorie junger, wachsender Mittelstädte (fast 55.000 Einwohner), die von der Dynamik benachbarter, großer Kernstädte (im konkreten Fall Köln) profitieren. Die Einbettung der Umgestaltung des Pulheimer Stadtgartens in einen Gender-Mainstreaming-Prozess zeigt sich an folgenden

Merkmale: Der neue Planentwurf ist gekennzeichnet durch ein differenziertes Wegenetz, ein vielfältiges Raumkonzept, eine Gliederung der Teilräume und die Flexibilität der vorgesehenen Nutzungsangebote. Auch Aspekte der Sicherheit wurden berücksichtigt, beispielsweise durch eine Verbesserung der Einsehbarkeit unterschiedlicher Bereiche des Stadtparks und einer ausreichenden Beleuchtung. Damit wird die Planung den Bedürfnissen verschiedener Nutzer/innengruppen gerecht und bietet Raum für Kommunikation, Spiele, Kinderbeaufsichtigung, Entspannung, Bewegung - kurzum: eine am Gebrauchswert orientierte Planung. Von Beginn des Gender Prozesses an charakterisierten in Pulheim Offenheit und hohes Engagement die dortige Haltung gegenüber dem Forschungsfeld und der Einführung eines Gender Mainstreamings in das Verwaltungshandeln. Diese Haltung trug dazu bei, ein breites Interesse an dem Prozess zu wecken und das Thema über die Verwaltung hinaus zu etablieren.



Pulheimer Stadtgarten alt<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Quelle: M. Tochtrop, Landschaftsarchitekt, 2005.



## *Pulheimer Stadtgarten neu<sup>2</sup>*

*Dessau* ist mit rund 78.000 Einwohnern eine schrumpfende Stadt in Ostdeutschland. Das räumliche Gestaltungskonzept, das im Vorfeld der Bebauungsplanung unter der Maßgabe des Gender Mainstreamings erarbeitet wurde, spiegelt städtebauliche Prinzipien wider, die unabhängig von der Tendenz der jeweiligen Stadtentwicklung übertragbar sind. In Stichpunkten können die Veränderungen der Planungen in Dessau wie folgt zusammengefasst werden:

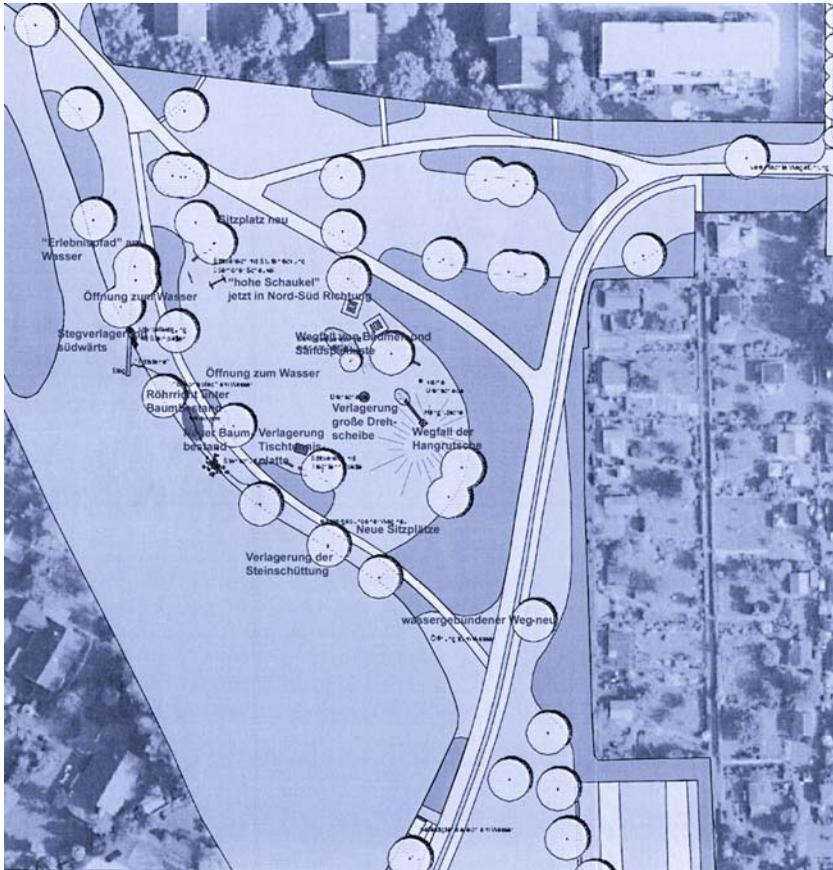
- ▶ Das Plangebiet wurde um ein weiteres Wohngebiet erweitert, um kürzere Wege zu ermöglichen (Erhaltung bzw. Sicherung der Nahversorgung). Gleichzeitig wurde auf diese Weise eine städtebauliche Barriere beseitigt.

<sup>2</sup> Quelle: a.a.O.

- ▶ Die Weiterentwicklung mischgenutzter Strukturen erfolgte unter Berücksichtigung verträglicher nachbarschaftlicher Beziehungen.
- ▶ Der ruhende Verkehr wurde unter Gesichtspunkten des Gender Mainstreamings neu gestaltet.
- ▶ Die Innenhöfe wurden konzeptionell neu gestaltet, um die Verweil- und Aufenthaltsqualität in privater und gemeinschaftlicher Form zu verbessern.
- ▶ Die Grünzüge im Plangebiet wurden neu gestaltet und die Spielbereiche neu zugeordnet.

Mit den Aktivitäten im Rahmen des ExWoSt-Forschungsfeldes Gender Mainstreaming im Städtebau erfolgte ein systematischer Einstieg der Verwaltung in das Thema. Gender Mainstreaming soll auch bei künftigen Planungen in Dessau berücksichtigt werden.

In *Bremen* hat der Senat Anfang 2002 einen Beschluss zur Umsetzung von Gender Mainstreaming gefasst. Für den Bereich Stadtentwicklung, Stadtplanung und Städtebau wird unter anderem das Projekt "Grünzug Leher" Feld" durchgeführt. Es handelt sich um eine zentrale Grünachse, an die verschiedene öffentliche und halböffentliche Einrichtungen, aber auch Wohnnutzungen angrenzen. Der Grünzug wurde Ende der 1960er Jahre angelegt und seitdem nicht mehr verändert. Für die Neugestaltung des Grünzuges wurden vielfältige Wünsche, z.B. bessere Überwachung und Beleuchtung, Verbesserung der Orientierung, der Übersichtlichkeit und des Zustandes der Wege. Gewünscht wurden auch Bänke und Tische zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität.



### *Feinjustierung der Planung durch Gender Mainstreaming<sup>3</sup>*

Im Ergebnis haben die beteiligten Städte die Maßgabe, Gender Mainstreaming zu integrieren, als Qualitätssteigerung ihrer Planungen gewertet: Bezogen auf die Prozesse verbuchten sie den systematischen, transparenteren und damit weitgehend konsensualen Planungsprozess sowie die frühzeitige Einbindung der Planungsbetroffenen und anderer Behörden

<sup>3</sup> Quelle: Senator für Bau, Umwelt und Verkehr der Stadt Bremen.

als zusätzlichen Gewinn. Bezogen auf die veränderten Planinhalte hoben sie die höhere Alltagstauglichkeit und Effektivität der Planungen hervor.

Zusätzlich zur praktischen Erprobung innovativer Ansätze eines Gender Mainstreamings wurden im Rahmen des ExWoSt-Forschungsfeldes "Gute Beispiele eines Gender Mainstreamings im Städtebau" dokumentiert – sowohl als unmittelbare Hilfestellung für die Arbeit in den Modellstädten und in der Referenzstadt, aber auch als Hilfestellung für alle anderen Kommunen, die sich mit der Umsetzung von Gender Mainstreaming im Städtebau beschäftigen. Gute Beispiele sind eine zentrale Voraussetzung, um das Thema flächenhaft und systematisch zu verankern, so kann die Gleichstellungsperspektive greifbarer und erfahrbarer gemacht werden.

## **Frauen – Männer – Räume – ein aktueller Bericht des BBR<sup>4</sup>**

Voraussetzung für eine erfolgreiche Integration von Gender Mainstreaming in die räumlich orientierte Politik und Planungspraxis ist unter anderem ein geschlechterdifferenziertes regionales Monitoring der Raum- und Stadtentwicklung, um Ungleichheiten und unterschiedliche Bedarfe von Frauen und Männern identifizieren zu können. Informationen über Unterschiede in den regionalen Lebensverhältnissen von Frauen und Männern sind die Grundlage jedweder geschlechtergerechten Raum- und Stadtentwicklungspolitik.

---

<sup>4</sup> Der Bericht erscheint voraussichtlich Ende März 2007, erhältlich beim Selbstverlag des BBR ([selbstverlag@bbr.bund.de](mailto:selbstverlag@bbr.bund.de)). Weitere Informationen sind erhältlich bei Katrin Meyer: ([Katrin.Meyer@bbr.bund.de](mailto:Katrin.Meyer@bbr.bund.de); Tel. 0228-401-2314) und Antonia Milbert: ([Antonia.Milbert@bbr.bund.de](mailto:Antonia.Milbert@bbr.bund.de); Tel. 0228-401-2256).

Bisher ist wenig bekannt über solche regionalen Unterschiede in den Lebensverhältnissen von Frauen und Männern. Regional wird in der deutschen Forschung zu Geschlechterdifferenzen allenfalls zwischen alten und neuen Bundesländern im Hinblick auf die unterschiedlichen historischen Vermächnisse der beiden deutschen Teilstaaten unterschieden. Darüber hinaus ist es Alltagserfahrung, dass das Leben von Frauen und Männern in den meisten Bereichen des öffentlichen und privaten Lebens große Unterschiede aufweist, ohne dass dies immer bewusst wäre.

In dem Bericht "Frauen – Männer – Räume" wird eine Vielzahl von Indikatoren aus den Lebensbereichen Bevölkerung, Demographie, Ausbildung, Erwerbsbeteiligung bzw. Berufsleben, (Alltags-)Mobilität und Wohnbedürfnisse bzw. -bedingungen zur Messung von Geschlechterdifferenzen im Raum herangezogen. Diese Indikatoren – aufbereitet in Form von Karten, Tabellen und Graphiken - stellen eine erste, umfassende, bundesweite Übersicht der regionalen Lebensverhältnisse von Frauen und Männern dar.

Die Unterschiede, die sich dabei zwischen Frauen und Männern auf der regionalen Ebene ergeben, wurden einerseits wo immer möglich direkt vergleichend kartographisch dargestellt und andererseits auf signifikante Wechselwirkungen zwischen den Merkmalen Geschlecht und Region untersucht. Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass der regionale Kontext für Geschlechterdifferenzen bei ca. 80 % der untersuchten Indikatoren eine Rolle spielt.

Zwei Beispiele:

***Nirgendwo sonst praktizieren Paare so häufig die traditionelle Rollenverteilung wie im suburbanen Umland.***

Probleme bei der Vereinbarkeit von Beruf und Betreuungsaufgaben, sei es die Betreuung der Kinder oder pflegebedürftiger Angehöriger, zeigen sich in allen Regionen. Aus den Umland-

kreisen wird von berufstätigen Eltern über die vergleichsweise geringsten Probleme bei der Vereinbarung von Beruf und Kinderbetreuung berichtet. Hier finden sich jedoch zu-gleich die geringsten Erwerbstätigenquoten bei Frauen. Auch die Erreichbarkeit von infrastrukturellen Einrichtungen, vor allem zur Kinderbetreuung, ist in den Umlandkreisen schlechter als in den anderen Kreistypen. Das Vereinbarkeitsproblem wird im städtischen Umland also am stärksten dadurch "gelöst", dass ein Elternteil die Erwerbstätigkeit (vorübergehend) aufgibt.

Der Ausbau des Angebots an Tagesplätzen für Kinder von 0 bis 12 Jahren in den alten Ländern, besonders in den ländlichen Kreisen, sowie der Erhalt des umfangreicheren Tagesplatzangebotes in den neuen Ländern können dazu beitragen, erwerbslosen Frauen eine berufliche Tätigkeit zu ermöglichen sowie erwerbstätigen Frauen einen relativ raschen Wiedereinstieg ins Berufsleben nach der Geburt eines Kindes zu sichern. In Regionen mit niedriger Erwerbsbeteiligung "ruhen" noch größere Arbeitskräftepotenziale, insbesondere der Frauen.

### ***Männer fahren Auto, Frauen nutzen den ÖPNV oder gehen zu Fuß.***

Die Unterschiede im Mobilitätsverhalten sind gerade dort besonders hoch, wo der ÖPNV schlecht verfügbar und die Nutzung des eigenen PKW unabdingbar ist. Es sind dies die (schlecht durch den ÖPNV erschlossenen) Umlandkreise und der ländliche Raum. Frauen werden hier immobiler oder von der Mobilität stärker ausgeschlossen. Die Wege müssen schon kurz sein, wenn sie gut zu Fuß zu bewältigen sein sollen. Werden hier die Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt, wird überproportional viel Zeit benötigt.

Der Ausbau eines flexiblen ÖPNV-Angebotes – und zwar in allen Teilräumen und Siedlungsstrukturtypen – sollte deshalb Priorität haben: Wo der ÖPNV den Raum erschließt, nutzen ihn beide Geschlechter, wie es in den Kernstädten zu beob-

achten ist. Parallel zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes ist eine stärkere Durchmischung der Funktionen innerhalb der Siedlungen und eine Verdichtung der Bebauung anzustreben, ein klassisches Aufgabengebiet der Raumordnung und des Städtebaus.

Beide Wege würden jedenfalls zu einer Angleichung des Mobilitätsverhaltens der Geschlechter beitragen und dem Nachhaltigkeitsgedanken stärker Rechnung tragen als eine Angleichung über eine verbesserte Mobilität von Frauen mittels Förderung des mobilisierten Individualverkehrs.

Die vorgefundenen raumbezogenen Differenzen in den Lebensverhältnissen von Frauen und Männern sind vor allem durch unterschiedliche Ansprüche von Frauen und Männern an den Raum und ihre jeweiligen Verhaltensweisen im Raum erklärbar. Welche Mechanismen zu diesen Unterschieden auch immer führen, die regionalen Geschlechterunterschiede sind eine Herausforderung für politisches Handeln. Es geht darum, die raumspezifisch unterschiedlichen Bedürfnisse von Frauen und Männern stärker zu berücksichtigen, um bestehende Chancenungleichheiten abzubauen. Diese Aufgabe ist nicht allein durch Raumentwicklungspolitik oder räumliche Planung zu bewältigen. Vielmehr sind alle Sektorpolitiken, z. B. Wirtschafts-, Steuer- und Familienpolitik gefordert, Chancenungleichheiten zwischen den Geschlechtern zu beseitigen.

## **Von der klassischen Gleichstellungsperspektive zu "Gender Mainstreaming"**

Bereits aus der klassischen Gleichstellungsperspektive heraus wurden spätestens seit den achtziger Jahren im Städtebau Projekte durchgeführt. 1994 veranstaltete die OECD sogar eine High Level-Conference "Women in the City – housing, services und infrastructure". Im Vorfeld und als Beitrag zur Konferenz wurde vom BBR der Nationalbericht "Frauen und räumliche Planung in Deutschland" erarbeitet.

Punktuell wurden immer wieder unterschiedliche Perspektiven von Frauen und Männern in bestimmten Forschungsfeldern des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus berücksichtigt – im Forschungsfeld "Wohnsituation Alleinerziehender" Mitte der neunziger Jahre dadurch, dass rund 90 Prozent der Alleinerziehenden weiblich sind. Im Forschungsfeld "Städtebau und Verkehr" wurden unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse von Frauen und Männern ins Kalkül gezogen. Diese lediglich punktuelle Berücksichtigung unterschiedlicher Sichtweisen von Frauen und Männern ist typisch für die klassische Gleichstellung. Erst wenn Defizite oder Probleme offenkundig waren, wurde beachtet, dass Frauen und Männer räumliche Strukturen in vielerlei Hinsicht anders bewerten oder nutzen.

Im Unterschied dazu steht der Begriff "Gender Mainstreaming" dafür, potentielle Unterschiede zwischen weiblichen und männlichen Ansprüchen von vorneherein, über alle Handlungsbereiche hinweg, mitzudenken. Gender Mainstreaming ist dadurch gekennzeichnet, dass es sich um eine sogenannte Top down Strategie handelt, das heißt, das Ziel einer gleichberechtigten Berücksichtigung der Belange von Frauen und Männern ist bei den jeweiligen Verwaltungsspitzen angesiedelt und wird von dort in alle unterschiedlichen Fachbereiche und Ressorts hineingetragen.

Gender Aspekte sollten übereinstimmend mit dieser Gesamtstrategie nicht mehr nur punktuell aufgegriffen werden, sondern durch das Forschungsfeld "Gender Mainstreaming im Städtebau" in eine umfassende Perspektive eingebettet werden. Es sollte praktisch erprobt werden, wie Gender Belange in die Planung integriert werden können.

Für eine erfolgreiche Integration von Gender Mainstreaming kann – entgegen ersten Vermutungen zu Beginn des Forschungsfeldes "Gender Mainstreaming im Städtebau" – kein Patentrezept empfohlen werden. Vielmehr sprechen die Erfahrungen dafür, ausgehend von der jeweiligen städtischen Situation und Problemstellung die Gestaltungsspielräume, die in der

Unklarheit des Begriffs "Gender Mainstreaming" liegen, passend auszugestalten. Aufgrund der Vielfalt sowohl der Randbedingungen als auch der Planungsverfahren sind Strategien für eine geschlechtergerechte Stadt eng an die jeweiligen Planungsaufgaben und Planungsroutrinen anzukoppeln. Dies gelingt in regulierten formellen Planungsprozessen (z.B. Bauleitplanung) besser als in informellen Verfahren.

Dennoch können generelle Voraussetzungen benannt werden. Hervorgehoben sei zum einen, dass überzeugte und konsequent handelnde Führungskräfte sowie engagierte Akteure auf der Arbeitsebene (Verwaltung und externe Planungsbüros) wichtige Erfolgsfaktoren sind. Zum anderen ist ein funktionierendes geschlechterdifferenziertes kommunales Datenmanagement notwendige Voraussetzung, um Ungleichheiten und unterschiedliche Bedarfe identifizieren zu können. Sie sind deshalb neben differenzierten Beteiligungsprozessen das Fundament einer geschlechtergerechten Planung. Unverzichtbar sind außerdem systematisch und nachvollziehbar organisierte Planungsprozesse (geschlechterdifferenzierte Bestandsanalyse, Zielfestlegung, Maßnahmeplanung, Monitoring, Evaluation), um das Anliegen der Geschlechtergerechtigkeit nicht im Verlauf der häufig langjährigen Planungsprozesse aus den Augen zu verlieren.

Gender Mainstreaming benötigt als ein umfassender kommunaler Lernprozess vor allem die Formulierung politischer Ziele, ausreichende Ressourcen und einen langen Atem. Es ist davon auszugehen, dass die dauerhafte Umsetzung dieser Querschnittsstrategie, vergleichbar mit der Nachhaltigkeitsstrategie, nicht von heute auf morgen gelingen wird. Es wird geraume Zeit vermutlich immer wieder eines Antriebs "von oben" bedürfen und immer wieder auch der Klarstellung, dass Gender Mainstreaming explizit für die Gleichstellung der Geschlechter steht und damit mehr einfordert als "nur" eine breite Bürgerbeteiligung.

# Wie kommt gender in den Plan?<sup>1</sup>

**Dr.-Ing. Christine Grüger**

Als die Profession Raumplanung (Stadt-, Regional- und Landesplanung) vor gut fünfunddreißig Jahren aus der Taufe gehoben wurde, gehörte das systemische Denken und Handeln zu einem ihrer Hauptanliegen. Doch die gegenwärtige Planungspraxis zeigt noch immer, wie schwierig dieses Anliegen umzusetzen ist. Statt einer interdisziplinären Sichtweise dominiert manches Mal der Tunnelblick der Einzeldisziplinen.

Im Zeichen der nachhaltigen Stadtentwicklung sind Planende gefordert, vernetztes Denken und Handeln stärker zu berücksichtigen und die ökologischen, ökonomischen und sozialen Nachhaltigkeitsdimensionen zu beachten. Darüber hinaus umfasst die Nachhaltigkeit aber auch den Aspekt der Verteilungsgerechtigkeit: zwischen den heutigen und zukünftigen Generationen, zwischen den Ländern des Nordens und Südens und zwischen den Geschlechtern.

Weil Geschlechtergerechtigkeit ein unabdingbarer Bestandteil der Nachhaltigkeit ist, gilt in räumlichen Planungsprozessen wie z.B. zur Stadt- und Regionalentwicklung, zum Wohnungsbau oder zu Verkehrsstrukturen zu klären, wie

- ▶ Gestaltungsmacht,
- ▶ gesellschaftliche Teilhabe an Eigentum, Arbeit und Ressourcen
- ▶ Wahlfreiheit zwischen unterschiedlichen Lebensformen und –stilen

---

<sup>1</sup> In Anlehnung an: Christine Grüger, Frauen haben den Plan. Nachhaltige Raumentwicklung und gender planning. In: Politische Ökologie 70/2001, S. 60-62

zwischen Frauen und Männern gleichberechtigt gewährt werden.

Neudeutsch wird von Gender-planning gesprochen.

## **Was ist gender planning?**

Gender planning kann sinngemäß übersetzt werden als eine "die Geschlechter gleichberechtigenden Planung". Sie baut auf den Erkenntnissen auf, die Planungsfachfrauen im Laufe von 35 Jahren zum Themenfeld Frauen und Raum gewonnen haben, wie z.B. Sicherheitsempfinden von Frauen, wohnortnahe Grundversorgung und Aufenthaltsqualitäten.<sup>2</sup>

In unzähligen Publikationen, Empfehlungen und Kriterienkatalogen wurden die frauenbezogenen Anforderungen an die Stadt- und Regionalplanung formuliert, wie z.B. wohnungsnah bzw. mit dem ÖPNV erreichbare Arbeits- und Ausbildungsplätze, Familien entlastende Infrastruktureinrichtungen (z.B. Kinderbetreuungseinrichtungen, Familien- und Gesundheitszentren, hauswirtschaftliche Dienstleistungen, Pflegedienste für ältere Menschen), angemessener und bezahlbarer Wohnraum, qualitätsvolle Gestaltung des öffentlichen Raumes und fußläufig erreichbare Grün- und Freiflächen.

Im Zuge der Nachhaltigkeitsdebatten und des demographischen Wandels wird ein Wandel der Planungskultur wie auch veränderter Planinhalte gefordert (z.B. Dialog, Partizipation, Kooperation und vernetztes Denken) und über Nutzungsmischung, Stadt/Region der kurzen Wege und wohnortnahe Grundversorgung diskutiert. Bei genauerem Hinsehen sind

---

<sup>2</sup> Christine Grüger, Nachhaltige Raumentwicklung und Gender Planning. Das Beispiel der Regionalplanung beim Verband Region Stuttgart, Band 104, Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Dortmund 2004.

viele Anforderungen an eine nachhaltige Raumentwicklung deckungsgleich mit den Forderungen, die aus der Perspektive geschlechtergerechter oder auch gendersensibler Planung formuliert wurden: z.B. nutzerorientierte Planung, integrative Maßnahmenkonzepte aus räumlichen und nicht räumlichen Handlungsfeldern entwickeln, sozial-ökologische Orientierung, Vor-Ort Prinzip und dialogorientierte Vorgehensweisen.

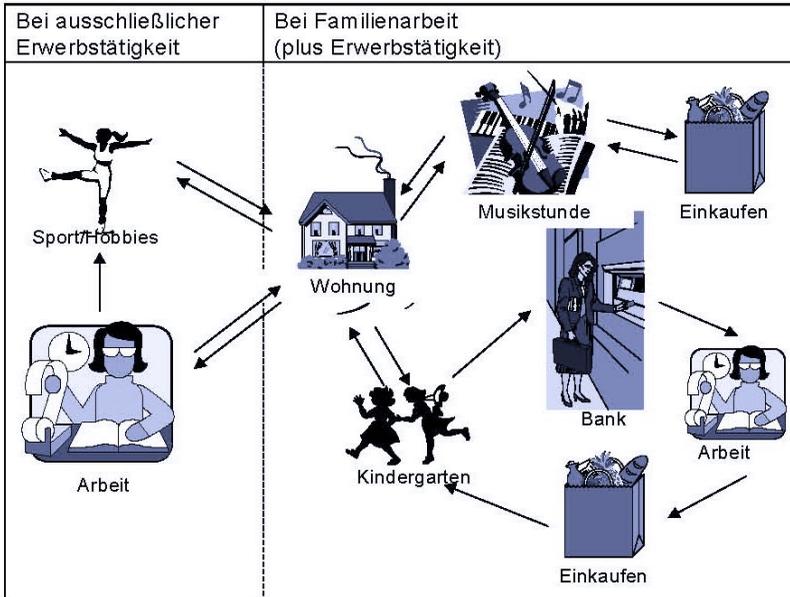
## **Welche Planungsprinzipien liegen einem genderorientierten Ansatz zugrunde?**

Gender-planning basiert auf drei Elementen: 'erweiterte Planungsperspektive', 'systemischer Planungsansatz' und 'prozessuale Qualitäten'. Was heißt das im Einzelnen?

Raumplanung ist noch immer weitgehend von Männern dominiert und daher verwundert es nicht, dass sich deren Wahrnehmungen und Erlebnismuster auch in der Stadtplanung niederschlagen. Erinnerung sei hier nur an die "Windschutzscheibenperspektive" der 70er Jahre, bei der die Beseitigung der wahrgenommenen Probleme des Autofahrens (Stau, enge Kurven) uns die autogerechte Stadt bescherte, leider jedoch nicht die Schulweggefährdungen von Kindern, Jugendlichen und die Umwege und Unterführungen als Alltagserschweren der Frauen bedachte. Oder die sogenannten "Schlafstädte" und "Eigenheimplantagen" am Stadtrand, in denen jegliche soziale Infrastruktur und der ÖPNV Anschluss fehlt.

Dass der Lebensalltag von Frauen sich zweifellos von dem der Männer unterscheidet und durch eine Vielfalt von Tätigkeiten geprägt ist, ist allseits bekannt, wird in der Planungspraxis aber erst allmählich genauer reflektiert.

## Wegeketten von Frauen<sup>3</sup>



Während Männer und einige Frauen zumeist tagsüber einer Arbeit nachgehen und abends zur "geistig-seelischen Erbauung" in ihre Wohnung zurückkehren, managen Hausfrauen, Mütter und doppelt belastete Frauen sowie (in wenigen Einzelfällen auch Männer) den Lebensalltag zwischen Kindern, Küche, Erwerbsarbeit, Ehrenamt und verbliebenen Resten von Freizeit. Bildlich ausgedrückt kann von einem "versorgenden" Alltag der meisten Frauen und einem "entsorgten" Alltag der Männer gesprochen werden.<sup>4</sup> Das vielfältige Tätigkeitsmuster von Frauen zeichnet sich räumlich durch Wegeketten zwischen den jeweiligen Zielorten aus (vgl. Abbildung). Dabei ist eine räumliche Nähe der verschiedenen Ziele vorteilhaft, um

<sup>3</sup> Quelle: Gisela Stete, Alltag im Stadtquartier – Mobilitätsbedürfnisse und Anforderungen aus der Sicht der Nutzerinnen, in: PlanerIn 2/96, S. 15.

<sup>4</sup> Stepp Wien, Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtgestaltung, Band 53, Wien 1994, S. 273ff.

nicht in der Zwangsjacke von weiten Fahrten, zeitlichen Engpässen und eingeschränkten gesellschaftlichen Zugängen stecken zu bleiben. Durch die Berücksichtigung eines "versorgenden Alltags" sollen Planende das Kriterium der Alltagsgerechtigkeit von planerischen Maßnahmen einbeziehen, dem eine kleinteilige Nutzungsmischung und Dichte, Überschaubarkeit und Übersichtlichkeit zugrunde liegt.

Neben der beschriebenen Blickfelderweiterung werden bei einer gender-orientierten Planung darüber hinaus die unterschiedlichen Lebens- und Arbeitssituationen von Frauen berücksichtigt, die sich je nach Lebensstil, Ausbildung, Stellung im Beruf, Einkommen, Alter und Kulturkreis unterscheiden: die berufstätige, allein stehende Frau/Mann oder berufstätige, in Partnerschaft lebende Frauen/Männer mit und ohne Kinder, Familienfrauen, Alleinerziehende oder in Frauenwohngemeinschaften Lebende haben sehr differenzierte Anforderungen an ihr Wohn- und Arbeitsumfeld: von der Grundriss- und Gebäudegestaltung, Freiraumplanung, Einkaufsmöglichkeiten sowie dem ÖPNV Anschluss.

Bereits bei der Datengewinnung und Datenaufbereitung in den Gesamt- und Fachplanungen sind Informationen über die Arbeits- und Lebenssituationen von Frauen und Männern aufzuführen. Die aufgeführten Alltagsbelange berühren alle räumlichen Fachplanungen, d.h. die Bauleitplanung, die Verkehrs- und Landschaftsplanung sowie die Infrastrukturplanung und die Wirtschaftsförderung. Einer der wichtigsten Beiträge der Raumplanung zur Geschlechtergerechtigkeit liegt im Umgang mit der Alltagsmobilität von Frauen, die nicht nur durch Erwerbstätigkeit beeinflusst wird, sondern in genauso hohem Maße durch Haus- und Versorgungsarbeit. Diese Erkenntnisse haben punktuell Niederschlag in die kommunalen und regionalen Nahverkehrsplanungen sowie in die Planung neuer Stadtteile gefunden, es reicht aber bei weitem noch nicht aus.

Die Existenzsicherung durch Arbeits- und Ausbildungsplätze für Frauen sollte durch eine entsprechende Zuordnung von Wohnen und Arbeiten und familiengerechter Infrastrukturausstattung erleichtert werden. Hier spielen Wirtschaftsförderung, Stadt- und Infrastrukturplanung zusammen. Dabei liegt der Funktion des Wohnens aus Frauensicht ein umfassendes Begriffsverständnis zugrunde: einerseits der Gebrauchswert hinsichtlich der Bewältigung der Haus- und Versorgungsarbeit, Erwerbsarbeit, Erholung, andererseits die Notwendigkeit, die Wohnung flexibel an veränderte Lebensphasen, Haushaltsgrößen und -formen anzupassen. Hierzu liegen vielfältige Erkenntnisse zu Frauenwohnprojekten und Wohnumfeldgestaltung vor.

Auf männliche Einsicht zu setzen in der Hoffnung, dass Verbesserungsmaßnahmen eingeleitet werden, wenn fachlich fundiert die strukturellen Benachteiligungen aufgezeigt werden, führt dazu, dass Planungsfachfrauen nicht nur Forderungen nach veränderten *Planinhalten*, sondern auch an veränderte *Planungsprozesse* fordern. Frauen sollen in ihren jeweiligen Rollen, als Betroffene, Entscheidende, Politikerin und Planende in Planungsverfahren paritätisch beteiligt werden. So haben Frauen vielerorts unterstützt von Gleichstellungsbeauftragten oder Gemeinderätinnen ihr eigenes Meinungsbild erarbeitet, wenn es um Veränderungen in ihrem Quartier / Stadt / Region geht. Zumeist wird in dialogorientierten Beteiligungsverfahren gearbeitet wie z.B. Zukunftswerkstätten, Workshops, Frauenforen oder in kontinuierlich tagenden Arbeitsgruppen. Darüber hinaus werden in einigen Städten Frauenbelange in verwaltungsinternen Frauenarbeitskreisen oder durch einberufene (Gender-)Expertinnen in Fachbeiräten, Preisgerichten und Kommissionen z.B. Hamburg, Berlin, Stuttgart einbezogen.

## Prozessuale Kriterien eines geschlechtergerechten Planungsverständnisses<sup>5</sup>

<b>Denkend</b>	<b>Handelnd</b>
<p><b>gesellschaftlich reflexiv:</b> Einordnen der Planungsaufgaben und Problemstellungen durch die Planenden in den gesellschaftlichen und politischen Gesamtzusammenhang, Verantwortung für die Mitwelt, Erkennen von Machtverhältnissen und –strategien</p>	<p><b>innovativ handelnd:</b> Lernimpulse aufgreifen, neue Arbeitsweisen probieren; in kleinen Schritten Veränderungen zur Geschlechtergerechtigkeit herbeiführen, Entwicklungsverläufe beobachten, Wahrnehmungs- und Lernprozesse in Gang setzen, Rückmeldungen bei Störungen geben</p>
<p><b>systemisch denkend:</b> Rollen, Interessen und Auswirkungen aller betroffenen AkteurInnen (Bürger-schaft, Verwaltung/Staat, Investoren, Interessenverbände) miteinbeziehen und Strategien für Stadt und Region entwickeln</p>	<p><b>netzwerkorientiertes Arbeiten:</b> sich von hierarchischen Informations- und Arbeitsstrukturen lösen; interdisziplinäre Zusammenarbeit suchen</p>
<p><b>bedürfnisorientiert:</b> mit der Vielfalt weiblicher/gesellschaftlicher Lebensformen umgehen</p>	<p><b>dialogorientiert:</b> intern durch ressort- und kompetenzübergreifende Kommunikation; extern durch einen offenen Umgang mit den Wünschen, Interessen und Bedürfnissen der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen</p>

<sup>5</sup> Quelle: eigene Darstellung

## **Qualitätsgewinn durch Gender planning**

Aus der Perspektive eines "versorgenden Alltags" in Planungs- und Entwicklungsmaßnahmen steht die Schaffung von Lebensqualitäten im Vordergrund, die, in eine emanzipierte Zukunft gedacht, allen Menschen – Kinder, Jugendlichen, Älteren, Frauen und Männern in der Stadt oder Region zugute kommen. Dies scheint in Anbetracht mancher Großprojekte und der Konzentration auf Wachstumszentren im Zeitalter der global player dringend notwendig zu sein, wenn sich die sozialen Probleme vor Ort nicht verstärken sollen.

# Mobilität im Alltag: Zukunft der Stadt- und Siedlungsräume

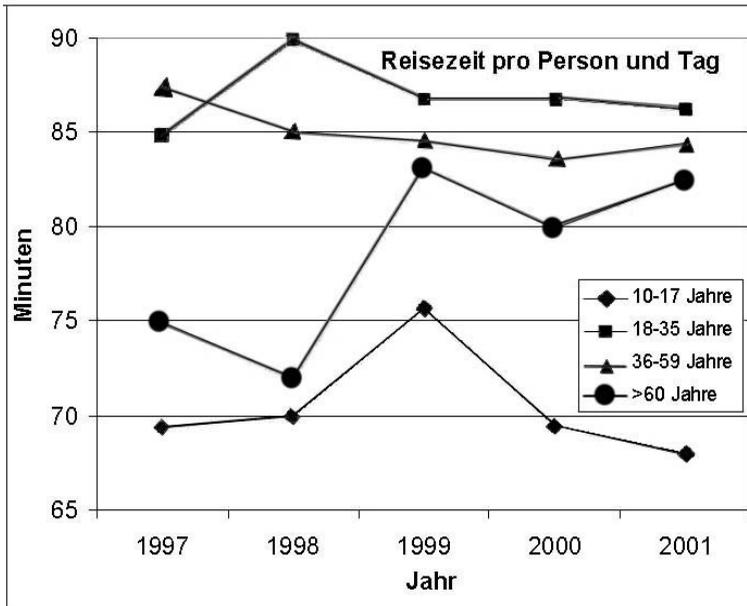
Dr.-Ing. Thomas Baum

Stadt- und Siedlungsräume dienen dem Aufenthalt und der Mobilität von Menschen. Die demografische Entwicklung wird dazu führen, dass der Anteil älterer Menschen an der Stadtbevölkerung zunimmt. Deshalb müssen Straßen und Plätze zukünftig noch mehr als bisher auf die Bedürfnisse älterer Menschen ausgerichtet werden. Die Orientierung der Gestaltung von Straßen- und Platzräumen an den besonderen Bedürfnissen von Seniorinnen und Senioren bringen nicht nur für diese, sondern für alle Nutzer/innen der öffentlichen Räume Verbesserungen mit sich. "Barrierefreie" Straßenräume sind ein erster Schritt hierzu. Andererseits kann auch vermutet werden, dass sich ältere Menschen in familien-, kinder- und frauengerechten Wohnumgebungen ebenfalls wohl fühlen.

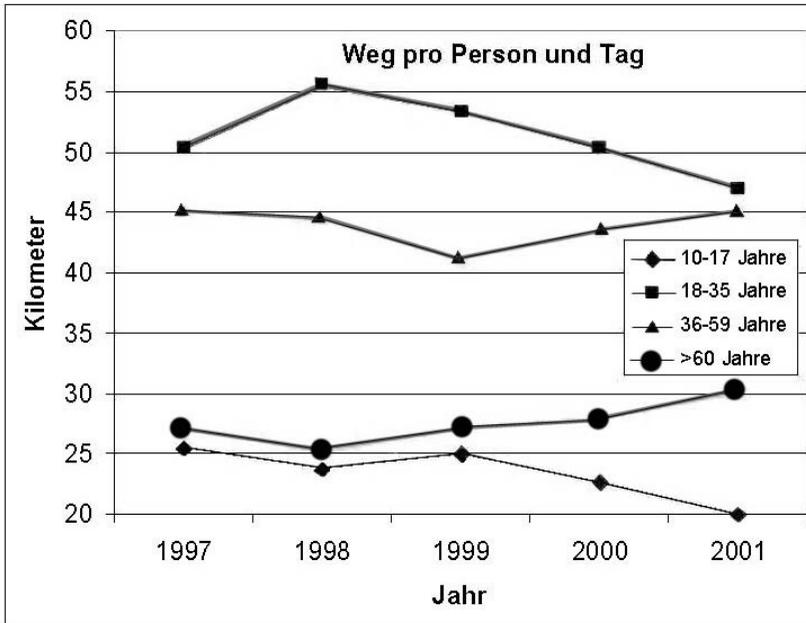
Ein für das Funktionieren von Siedlungen wichtiges Verhaltensmoment ist das Mobilitätsverhalten von Menschen. Dies ändert sich bei Senioren, aber auch bei anderen Menschen, besonders häufig beim Übergang von einer Lebensphase zur anderen. Das kann zum Beispiel ein Wechsel von der Ausbildung ins Berufsleben, vom Single-Dasein zum Verheiratet-Sein oder beim Wechsel des Arbeitsplatzes oder Wohnstandortes geschehen. Viele, die aus dem klassischen Lebensbild des Berufslebens ausscheiden, stehen vor einem neuen Lebensabschnitt von möglicherweise noch 20 – 30 Jahren, in dem sie ihr Leben aktiv gestalten wollen. Sie suchen nach Umweltstimulierung durch anregende Umweltbezüge, sofern sie hierzu geistig und finanziell in der Lage sind. Mit dem Wechsel der Lebensumstände ist ein Wechsel des Mobilitätsverhaltens verbunden. Während jüngere Menschen zunächst mehr mit Fahrzeugen unterwegs sind, stellt sich für ältere Menschen die Frage, wie viel Mobilität unbedingt erforderlich ist, um ihr Leben in der angestrebten Form führen zu können. Im Einzelfall kann dies auch zu mehr Mobilität führen.

Der Wechsel in die neue Lebenslage kann gerade bei "jungen Alten" mit einem Wechsel des Wohnstandortes einhergehen. Sie brechen teilweise mit bisherigen Bezügen (Nähe zu Kindern, Freunden, Verein usw.). Die neue "eigen-bestimmte" Aktivität definiert den Standort des künftigen Lebensmittelpunktes. Aber auch die Reisetätigkeiten gut situerter älterer Menschen in Form von Bildungs- und Städtereisen oder die organisierten Club- und Einkaufsfahrten der "Normalrentner" zeigen, dass Orte existieren, die für und in dieser Lebensphase einen Stimulus aufweisen, der anderen Orten fehlt.

Generell ist eine Abnahme der motorisierten Mobilität in der Kilometerleistung zu erwarten, nicht jedoch für die Seniorinnen und Senioren. Bei ihnen verändert sich sowohl die Kilometerleistung als auch die Reisezeitdauer deutlich nach oben, während sie in anderen Altersgruppen weniger stark wechselt.



Ebenso steigt die Anzahl der Wege bei den Seniorinnen und Senioren von 1997: 2,9 bis 3,1 im Jahr 2001.<sup>1</sup> Generell ist daraus zu schließen, dass mehr ältere Menschen länger unterwegs sind und mehr Wege realisieren als noch vor 5 Jahren.



### Versorgungsmobilität:

Wesentliche Motivation von Seniorinnen und Senioren (und anderer nicht erwerbstätiger Personen) für Mobilität ist die Erfordernis, sich mit Waren und Dienstleistungen zu versorgen. Klassisches Instrumentarium einer flächendeckenden Versorgung mit Waren und Dienstleistungen war bisher der Quartiersladen ("Tante-Emma"-Laden). Dessen weitgehendes

<sup>1</sup> Alle Werte und Berechnung der Diagramme nach: Laufende Statistik des Haushaltspanels zum Verkehrsverhalten (MOP), siehe Verkehr in Zahlen 2002/2003, Hrsg: Bundesminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen

Verschwinden wird neben der Veränderung der generellen Rahmenbedingungen teilweise dem gut funktionierenden Zentrale-Orte-System zugeschrieben. Demnach sind ökonomisch gut funktionierende Geschäfte mit größerer Verkaufsfläche mit zentral erreichbaren Punkten im Siedlungsgefüge verbunden.

Bedingt durch die hohe Pkw-Verfügbarkeit in der Bevölkerung gibt es zunächst für Geschäftsleute keinen Anreiz, sich dezentral anzusiedeln. Die Gefahr einer persönlich schwierigen Versorgungslage von Seniorinnen und Senioren ergibt sich aus geringer oder keiner Pkw-Verfügbarkeit oder anderen Mobilitätshindernissen, wie geringerer Beweglichkeit. Regional- und Stadtplanung arbeitet für schwierige Räume, etwa ländlich abseits liegende Gebiete, an entsprechenden Gegenstrategien.

Nach wie vor stellt das Liefern von Waren die beste Alternative für die Versorgung dar und wird bereits wieder stärker angeboten. Der Aspekt körperlichen Alterns bezieht sich ja nicht nur auf die Bewegungsfähigkeit, sondern auch auf die persönliche Transportfähigkeit. Die Lieferung von Waren ist für ältere Menschen und für Familien mit kleinen Kindern sehr bequem.

Mit der Lieferung von Waren ist die Frage der Warenbestellung verbunden. Neben der üblichen Art und Weise des Einkaufens gibt es immer mehr digitale (oder telefonische) Bestellmöglichkeiten, die letztlich die persönliche (Einkaufs-) Mobilität ersetzen können. Bei einer Umfrage der Stadt Bonn über die Einkaufsgewohnheiten von Frauen wurde festgestellt, dass jüngere Frauen bereits zu ca. 8% auch Lebensmittel im Internet bestellen und geliefert bekommen. Inzwischen sind auch in der Köln-Bonner Region Lebensmittel im Internet bestellbar (in Bonn z.B. auch Frisch-Lebensmittel bei bestimmten Lebensmitteleinzelhändlern, ab einem bestimmten Kaufpreis ist die Lieferung im Preis inbegriffen).

Die zusätzlichen Kosten, die dem Kunden durch eine solche Leistung entstehen (Lebensmittel sind teurer als beim "Discounter des Vertrauens"), können zum Teil durch Einspareffekte beim eigenen Einkaufstransport, der dann nicht mehr erforderlich ist, gedeckt werden. Letztendlich ist persönliche

Einkaufsmobilität nicht mehr notwendig, sondern entspringt eher den Gewohnheiten, den Kenntnissen und dem Erlebnisbedarf der einzelnen.

### **Teilhabe:**

Die persönliche Mobilität ermöglicht es auch Senioren, aus eigenem Antrieb in der gewünschten Art und Weise am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Sie ist somit die Voraussetzung für eine gleichberechtigte Teilhabe. Senioren der Zukunft werden in stärkerem Maße mit dem Kraftfahrzeug verbunden sein, als derzeit. Die Versorgung mit Pkw wird deshalb in Zukunft auch in hohem Alter gegeben sein. Gegenüber heute werden auch die Frauen in stärkerem Maße Pkw-mobil sein.

Parallel dazu haben sich in der jüngeren Vergangenheit verschiedene Mobilitätsmöglichkeiten entwickelt, zwischen denen ältere Menschen auswählen können. Neben den eigentlichen Verkehrsmitteln bemühen sich die Städte und Gemeinden, in Ballungsgebieten Mobilität durch Kooperation zu sichern, Beispiel sind etwa die Car-Sharing-Organisationen oder auch die Pendlernetze. Neben den gemeinschaftlich ausgerichteten Mobilitätsformen stehen in Zukunft auch vermehrt alternative individuelle Fortbewegungsformen wie etwa Elektrofahrräder und Elektromobile zur Verfügung, die auch älteren Menschen mit Gehbeschwerden zu einer besseren eigenständigen Mobilität als heutzutage verhelfen können.

### **Straße der Zukunft:**

Die Planungsaufgabe der Stadt- und Straßenplanung in Bezug auf die Veränderung der Mobilität insbesondere von Seniorinnen und Senioren liegt eher im Bereich der Straßenraumausstattung. Ergänzende siedlungsplanerische Anstrengungen müssen hinsichtlich der Bevölkerungsteile unternommen werden, die nicht selbstständig mobil bleiben können.

Stadtstraßen der Zukunft werden noch intensiver als heute mehrere Funktionen aufweisen. Schlüsselkonzepte werden der intelligenteren Raumgebrauch und die bessere Abstimmung

mit der Umwelt sein. Die multifunktionale Straße sollte größere soziale Bedeutung erhalten, Nutznießer sind in erster Linie die Anlieger. Die Straßennutzung durch Kraftfahrzeugverkehr als eine Quelle des Ärgernisses wird möglicherweise zum großen Teil verschwinden. Lärm und Gestank werden reduziert, bzw. kontrolliert werden können und nicht länger ein Hindernis für das Mengenwachstum von Autos, Lastwagen, Bussen und Straßenbahnen sein. Anwohnerinnen und Anwohner werden in den Straßenentwurf einbezogen und ihr Beitrag wird zur Angemessenheit und Gestaltqualität der Umgebung beitragen.

Was bedeutet die Veränderung der Altersstrukturen für die Gestaltung der Straßenräume? Bei der gemeindlichen Straßen- und Straßenraumplanung müssen neben der demografischen Entwicklung weitere Aspekte beachtet werden. Die zunehmende kommunale Konkurrenz führt zum Beispiel zu neuen Ansiedlungsanstrengungen für Wohnen und Gewerbe. Dies bedeutet für die Kernbereiche der Städte, dass dort die Straßenräume zum einen als verlängerte Ladentheke weiter aufgewertet und gestaltet werden. Durch die Zunahme der Attraktivität der Zentren steigt deren Verkehrsbedeutung. Hierdurch wird die Bedeutung der Hauptverkehrsstraßen im Zentrums-nahen Bereich für den fließenden Verkehr gestärkt. Die Tendenz ist also, dass die Nutzer der Straßenseiten an städtischen Hauptverkehrsstraßen sich auch in Zukunft dem fließenden motorisierten Verkehr unterordnen müssen. Hier sind Parallelen zu den 60er und 70er Jahren zu sehen.

Die "Gentrifizierung"<sup>2</sup> von Stadtvierteln und ganzen Städten führt zur Veränderung der Straßenraumansprüche. Der Konflikt jüngerer Menschen: "Barrierefreiheit versus Erlebnisqualität" wird zunehmend ausgetragen oder in neue Straßenraumkonzepte überführt werden müssen. Die Automobil-Orientierung der Gesamtbevölkerung wird wohl in Zukunft allein wegen des Anstieges des Durchschnittsalters der Autofahrer/innen zumindest nicht sinken, da das Automobil oder auch

---

<sup>2</sup> Gentrifizierung: Wachsende Verdrängung der ärmeren Bevölkerungsschichten in die Randbezirke durch erhebliche Verbesserungen des Wohnumfeldes in Innenstadtbereichen.

andere motorisierte Gefährte ein wichtiger Garant für die empfundene Mobilität bei älteren Menschen ist.

Diese skizzierte Entwicklung ist jedoch nicht die einzig mögliche. Eine Gegenbewegung kann sich etablieren, wenn die Versorgung der Menschen mit den Gütern des Grundbedarfs wieder mehr quartiersbezogen stattfinden kann. Erste Ansätze, etwa durch die Rückkehr der Lebensmitteldiscounter in – allerdings ausgesuchte – Ortslagen, sind bereits vorhanden. Eine weitere Entmotorisierung der persönlichen Mobilität ist möglich, wenn die Belieferung von Haushalten mit Waren zunimmt. Es stellt sich auch die Frage, inwieweit die ältere Bevölkerung in Zukunft zum Leben auf der Straße beitragen kann und will. Wie für die jüngere Generation steht den Seniorinnen und Senioren die Kommunikation und Beschäftigung über die moderne Kommunikationstechnik einschließlich Handy und Computer zur Verfügung. Hier entstehen immer mehr besondere Angebote und Dienstleistungen, aber auch Kenntnisse.

### **Verkehrsmittel:**

Die Gestaltung von Straßenräumen mit hoher Aufenthaltsqualität sowie deren Leistungsfähigkeit zur Bewältigung von Verkehrsmengen werden wesentlich davon abhängen, mit welchen Verkehrsmitteln und wie oft sich insbesondere ältere Menschen in Zukunft bewegen werden. Hier sind verschiedene Entwicklungspfade denkbar:

- ▶ Ältere Menschen werden neben dem Öffentlichen Personennahverkehr und zu Fuß auch beim Pkw als Fortbewegungsmittel bleiben. In diesem Szenario werden sich die Straßengrundstrukturen von heute nicht verändern. Die Leistungsfähigkeit der Straßenkreuzungen könnte, bedingt durch die geringere Reaktionsfähigkeit älterer Menschen und geringerer Geschwindigkeit beim Überqueren von Straßen abnehmen. Hierdurch könnte in Zukunft das Straßensystem weniger Verkehr bewältigen. So könnten trotz geringerer Verkehrsmengen, die durch die allgemeine Bevölkerungsreduzierung erwartet werden können, Leistungsfähigkeitsengpässe im Straßenraum auftreten.

- ▶ Ältere Menschen nutzen vermehrt alternative Fortbewegungsmittel wie etwa Elektrofahrzeuge, Elektroräder etc. Ein Großteil der Fahrzeuge ist derzeit für den Gehweg zugelassen, ein anderer Teil nur für die Fahrbahn. Sollten sich eher Fahrzeuge durchsetzen, die für die Fahrbahn zugelassen sind, wird sich hierdurch die Leistungsfähigkeit der Fahrbahn und damit der gesamten Straße weiter herabsetzen. Bei Geschwindigkeiten von bis zu 20km/h stellen diese Fahrzeuge ein Hindernis für andere Kraftfahrzeuge dar, das jedoch im Vergleich zu Fahrrädern oder Mofas nicht ohne weiteres bei Gegenverkehr überholt werden kann. Nutzen die Fahrzeuge im anderen Fall jedoch vermehrt den Gehwegbereich, stellt sich die Frage, ob der Gehweg dann noch seiner eigentlichen Funktion dienen kann oder die persönlich empfundene Gefährlichkeit der Gehwege nicht zunimmt. Eine Entwertung der Aufenthaltsqualität und -funktion der Gehwege kann dort möglich sein, wo viele „Gehwegfahrzeuge“, natürlich auch einschließlich von Rad fahrenden Kindern, unterwegs sind. Hierzu trägt auch das Abstellen der Fahrzeuge, in Zukunft möglicherweise vermehrt Kleinmobile älterer Menschen, bei.

### **Planung von Straßen:**

Die Fragen der Veränderung der Leistungsfähigkeit von Straßen sind bei zukünftigen Planungen, insbesondere von Knotenpunkten, zu berücksichtigen. Aktuell wird vermutet, dass die durch die "jungen, aktiven" Menschen hervorgerufenen Verkehrsspitzen im Tagesverlauf geringer werden. Der Bereich zwischen den Verkehrsspitzen wird durch verschiedene Verkehrsakteure, die diese Zeitpunkte umgehen können, etwa durch Seniorinnen und Senioren, in stärkerem Maße genutzt werden. Wenn diese zeitliche Verteilung gelingt, ergibt sich so eine bessere Verkehrsverteilung am Tag auf niedrigerem Niveau. Inwieweit dieser Effekt tatsächlich planungseffektiv ist, hängt von den anderen Entwicklungen einer Kommune ab, wie etwa Bevölkerungswachstum oder -schrumpfung oder räumliche Verteilung der Akteure.

Eine planerische Vorsorge für den Fall, dass vermehrt Kleinfahrzeuge durch Senioren genutzt werden, ist zunächst das Vorhalten eines Radverkehrsnetzes, das von anderen Langsamfahrzeugen unter Umständen auch genutzt werden kann. Es ist zu überprüfen, inwieweit öffentliche Stellplatzanlagen auf diesen neuen Bedarf hin angepasst werden können oder ob nicht generell für Abstellmöglichkeiten für Kleinfahrzeuge bei entsprechenden Zielen wie Einkaufsbereichen, Behörden etc. in Zukunft mehr Raum geschaffen werden muss. Eine Kombination von Fahrradabstellanlagen und Fahrradstationen mit Abstellplätzen von Kleinmobilen ist denkbar.

Im Gegensatz zu den benannten, eher mittelfristigen Entwicklungen und Planungsgrundlagen werden durch den höheren Anteil älterer Menschen an den Verkehrsteilnehmer/innen kurzfristig erhöhte Anforderungen an die verkehrstechnische Ausgestaltung von Straßen gestellt: erforderlich wird eine andere Informationsweise im Straßen- und Verkehrsraum sein, insbesondere hinsichtlich der Lesbarkeit von Schriftinformationen, z.B. Fahrpläne an Bushaltestellen, und der Kontrastschärfe von Schildern und Signalen.

Unfälle im Zusammenhang mit älteren Menschen haben nicht nur langsamere Reflexe oder eingeschränkte Wahrnehmung der Älteren als Ursache. Grund ist auch ein fehlendes Bewusstsein ihrer besonderen Situation bei den übrigen Verkehrsteilnehmer/innen. Zur Sicherheit der Straßenräume trägt daher vor allem eine geringere Geschwindigkeit bei. Die baulichen Maßnahmen der barrierefreien Ausgestaltung schließlich tragen zu einer höheren wahrgenommenen Sicherheit bei.

Die Gestaltung der Straßen wird sich unter dem Wahrnehmungs- und Nutzeraspekt voraussichtlich nur noch in Einzelfällen ändern lassen, da die finanziellen Mittel für erneute Umgestaltungen (nach denjenigen zur Verkehrsberuhigung ab den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts) und Umnutzungen nicht oder nur eingeschränkt zur Verfügung stehen. Bei Neukonzeptionen sollte jedoch die Kontrastfrage der Umweltwahrnehmung bei der Materialwahl stärker berücksichtigt werden.

Multifunktional nutzbare Flächen sollen, soweit es geht, Vorrang für einzelne Nutzungsarten bestimmte Flächen erhalten. Nach wie vor bleibt es Gestaltungsaufgabe für öffentliche Räume, ausreichend für Sitz- und andere Aufenthaltsgelegenheiten zu sorgen. Menschen, die sich in öffentlichen Räumen nicht nur für das Zurücklegen von Wegen aufhalten, sorgen für soziale und kommunikative Raumbedeutung, die eine Basis für menschliche Beziehungen darstellt, auch wenn digitale und andere Kommunikation längst wichtig geworden ist.



Die Zunahme älterer Bevölkerung wird insgesamt Auswirkungen auf das gesamte Verkehrssystem haben. Die Tagesbelastung des ÖPNV und der Stadtstraßen kann sich gleichmäßiger darstellen, wenn davon ausgegangen wird, dass ältere Menschen zu weniger Pendlerverkehr in den Hauptzeiten des Tages beitragen. Für die öffentlichen Verkehrsbetriebe würden die teuren Spitzenstunden-Zusatzfahrten entfallen und ein durchgehender Betriebstakt könnte in den Städten umgesetzt werden. Gleichzeitig ist möglich, dass die bisherigen Tarifvergünstigungen im ÖPNV für Rentner zumindest teilweise zurückgenommen werden.

# Nahversorgung und Nahmobilität

**Dr. Donato Acocella**

Bei der Ansiedlung von Lebensmittelbetrieben werden von den Betreibern immer wieder zwei Argumente in die Diskussion eingebracht, die die Bedeutung gerade dieser Ansiedlung und dieser Ausgestaltung hervorheben sollen:

1. Die Bedeutung der Ansiedlung wird damit begründet, dass die **Nahversorgung** gerade mit diesem neuen Markt in der "modernen und betriebswirtschaftlich notwendigen" Betriebsgröße langfristig gesichert wird.
2. Die Ausgestaltung und der oft wohnortferne, aber autogerechte Standort wird häufig mit dem Pauschalargument begründet "Der **Lebensmitteleinkauf** wird heute ohnehin **mit dem Auto** erledigt - der Kunde will das!"

Abgesehen davon, dass die Expansionssprache durchweg männlich ist (siehe oben), werden diese oder ähnliche Akquisitionsaussagen häufig gerne von Politik und Verwaltung unreflektiert übernommen und daraus Entscheidungen abgeleitet.

In diesem Beitrag sollen diese beiden oben genannten Kernaussagen näher auf ihren Realitätsgrad untersucht werden. Dabei gilt es, zunächst den Begriff "Nahversorgung" mit Inhalt zu füllen und im Weiteren die tatsächliche Verkehrsmittelwahl im Einkaufsverkehr und die täglichen Wegezwecke nach Verkehrsmitteln näher zu untersuchen.

## Was ist Nahversorgung?

Der Begriff Nahversorgung wird ohne jegliche Konkretisierung vielfältig verwendet:

- ▶ Vor allem die weniger mobilen Menschen bekommen die Folgen der betrieblichen Entwicklungen im Einzelhandel hautnah zu spüren und artikulieren dies auch hörbar, so dass die Politik darauf reagieren muss und die Sicherung der Nahversorgung beschwört.
- ▶ Einige Lebensmittelkonzerne wissen, dass die räumliche Konzentration in der Folge den Verlust von **Nahversorgung** bedeutet und betonen daher, dass ihre Märkte auch Nahversorgung betreiben
- ▶ Andere Lebensmittelunternehmen nutzen die Emotionalität des Themas Nahversorgung, um sich in der Nische zu positionieren<sup>1</sup>
- ▶ Die Soziologen fordern mehr Nahversorgung, weil sie gelernt haben, was es bedeutet, wenn Nahversorgungsstandorte als Ort der Begegnung verloren gehen<sup>2</sup>.
- ▶ Die Planer setzen auf Nahversorgung, weil sie z.B. erkannt haben, dass die Funktionalität von zentralen Bereichen durch Nahversorgungseinrichtungen gesichert wird, und diese wiederum sichern die (städte-)bauliche Substanz.

Nahversorgung ist offensichtlich sehr bedeutsam, wenn sich so viele unterschiedliche Gruppen mit dem Thema befassen.

---

<sup>1</sup> Vgl. [www.nahversorgung.de](http://www.nahversorgung.de); [www.konah.de](http://www.konah.de).

<sup>2</sup> Vgl. [www.lebensqualitaet-durch-naehe.de](http://www.lebensqualitaet-durch-naehe.de) : "Das Projekt 'Lebensqualität durch Nähe' basiert auf der Beobachtung, dass es einen direkten Zusammenhang zwischen Lebensqualität und Nähe bzw. Nahversorgung gibt."

Eine Befragung bei allen Städten und Gemeinden in NRW 2002<sup>3</sup> nach der Ausstattung mit Nahversorgung und dem, was einen Nahversorgungsstandort ausmacht, ergab ein sehr differenziertes Bild, so dass kein eindeutiges Ergebnis ableitbar war. Dies gilt insbesondere für die funktionale Ausstattung eines Nahversorgungsstandortes (vom Bäcker als einzigem Anbieter bis zum Vorhandensein des vollständigen Betriebs-typenspektrums). Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass auch keine Eindeutigkeit bestehen wird, welche anderen Dienstleistungen zu einem Nahversorgungsstandort gehören. In Bezug auf die Entfernung zwischen Wohnort und Nahversorgungsstandort waren "bis 500 m" und "bis 1.000 m" die häufigsten Nennungen.

"Die bestmögliche Versorgung der Bevölkerung mit Waren und Dienstleistungen liegt vor, wenn die Einkaufsmöglichkeiten gut erreichbar sind und bei differenziertem Angebot und ausreichenden Konkurrenzverhältnissen ein chancengleiches Einkaufen für alle sozialen Schichten, auch für Menschen ohne Auto, für Behinderte und ältere Leute ermöglichen"<sup>4</sup>. Nahversorgung ist eine Sozialfunktion mit einem begrenzten Umfang an Versorgungseinrichtungen bzw. -inhalten. Entfernungsbezogen wird immer noch ein Einzugsbereich von rd. 10 Minuten

---

<sup>3</sup> Vgl. dazu z.B.: Kahnert, R., Acocella, D., Untersuchung zur Lebensmittelnahversorgung in NRW - Umfrage bei allen Städten und Gemeinden in NRW, Dortmund 2002. Auszüge veröffentlicht in Kahnert, R., in: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS), Hrsg., 2002, Einzelhandel - stadt- und regionalverträglich - Diskussionsforum zur Weiterentwicklung der Landesplanung in NRW, Dokumentation der Tagung am 10./ 11. Juni 2002, Dortmund, 2002, und Acocella, D., Stand und Perspektiven der Lebensmittelnahversorgung in Nordrhein-Westfalen - Bericht aus einem Forschungsprojekt, in: MSWKS NRW und IHK in NRW, Hrsg.: Tagungsdokumentation Land ohne Läden, 2005.

<sup>4</sup> Schöning / Borchart, Städtebau im Übergang zum 21. Jahrhundert, 1992, S. 69f.

Fußweg als Nahversorgungsradius bezeichnet<sup>5</sup>. Wobei an dieser Stelle schon gefragt werden müsste, für wen diese Bemessungsgrundlage gelten soll, für den durchschnittlich gesunden Menschen, der allein unterwegs ist oder für ältere Menschen mit Gehhilfen? Diese – vielleicht unkonventionelle – Frage macht deutlich, dass es eine eigenständige Definition für Nahversorgung geben muss, die einerseits die stadtentwicklungsplanerischen inklusive der sozialen Zielsetzungen berücksichtigt, andererseits die Entwicklungen im Einzelhandel und bei den Dienstleistungen nicht außer Acht lässt.

Unzweifelhaft gehören die Lebensmittelbetriebe zwingend zur Nahversorgung. Diese sind erfahrungsgemäß auch die Anker von Nahversorgungsstrukturen, zu denen zumindest die wichtigsten Dienstleistungen (Geldinstitut, Post, Apotheke etc.) zählen. Letztlich sind auch die städtebaulichen Strukturen Bestimmungsfaktoren für die möglichen Nahversorgungsstrukturen<sup>6</sup>.

**Ein Nahversorgungsstandort ist ein städtischer Bereich, in dem neben Einzelhandelsangeboten des täglichen Bedarfs (z.B. Lebensmittel, Drogeriewaren) auch die wesentlichen haushaltsnahen Dienstleistungen (z.B. Geldinstitut, Post) vorhanden sind. Dieser Bereich sollte im Durchschnitt in rd. 10 Minuten Fußweg von der dortigen Wohnbevölkerung ohne größere räumliche Hindernisse erreichbar sein.**

---

<sup>5</sup> Vgl. dazu Einzelhandelserlass NRW, 07.05.1996, Abschnitt 2.3.1. Bei einer Gehgeschwindigkeit von 4 km/ h ergibt sich daraus ein Radius von etwa 670 m.

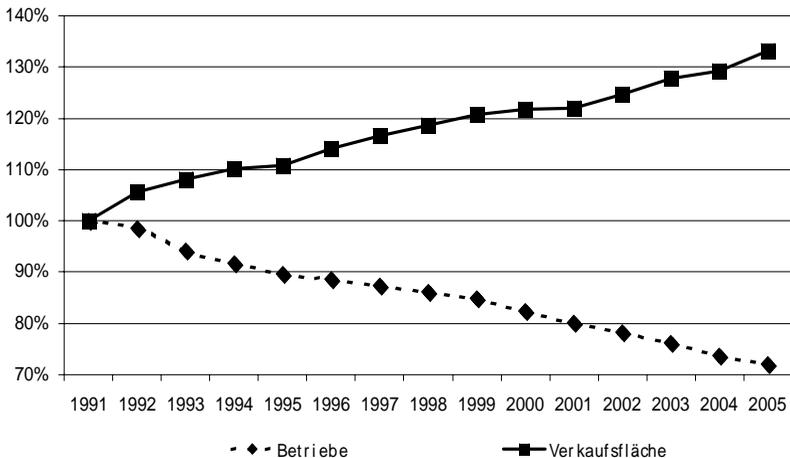
<sup>6</sup> Vgl. auch Steffen, G., Weeber, R., in: Verband Region Stuttgart, Hrsg., Das Ende der Nahversorgung?, Stuttgart, 2001, S. 2.

## Entwicklung des Lebensmitteleinzelhandels

Unter Anwendung der oben genannten insbesondere räumlichen Definition des Begriffs Nahversorgung und der Annahme, dass ein Lebensmittelbetrieb ungeachtet des Betriebstyps unabdingbarer Bestandteil eines Nahversorgungsstandortes sein muss, stellt sich die Frage, ob das derzeitige Betriebsangebot quantitativ diesem räumlichen Anspruch gerecht werden kann.

Die nachfolgende Graphik verdeutlicht, dass die gesamte Verkaufsfläche im Lebensmitteleinzelhandel nahezu spiegelbildlich in dem Maße angewachsen ist, wie die Anzahl der Betriebe gesunken ist.

*Indizierte Entwicklung der Anzahl der Lebensmittelbetriebe und die Verkaufsfläche im Lebensmitteleinzelhandel, 1991 = 100%<sup>7</sup>*



---

<sup>7</sup> Quelle: Eigene Berechnungen aus BAG in EHI: Handel aktuell 2005/2006.

Damit ist die durchschnittliche Verkaufsfläche je Betrieb deutlich stärker gewachsen als die Verkaufsfläche insgesamt: Lag diese im Jahr 1991 noch bei 250 qm, so lag sie im Jahr 2005 um rd. 85% über diesem Wert bei rd. 465 qm.

Die quantitative Betriebsentwicklung im Lebensmitteleinzelhandel bedeutet z.B. für NRW, dass seit 1995 die durchschnittliche Bevölkerungszahl je Lebensmittelbetrieb um 40% gestiegen ist; während noch 1995 ein Betrieb ca. 1.175 Einwohner versorgte, waren dies 2005 schon 1.671 Einwohner<sup>8</sup>. In der Konsequenz bedeutet dies, dass im Durchschnitt die Entfernungen zwischen Wohnort und Lebensmittelbetrieb deutlich zugenommen haben. Dieses Ergebnis wird dadurch verschärft, dass berechtigt angenommen werden kann, dass wohnortnahe Betriebe zu Gunsten autoorientierter und oft wohnortferner Standorte aufgegeben wurden.

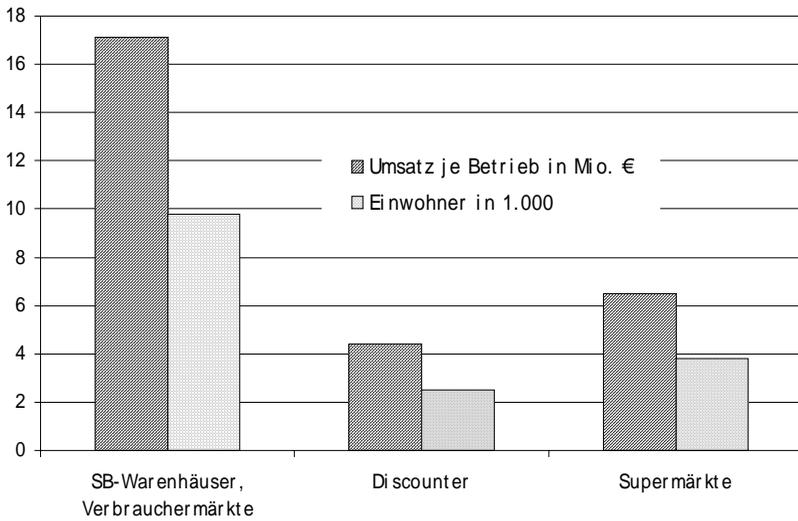
Schon diese Auswertungen zeigen, dass die betriebswirtschaftlichen Wünsche und das Genehmigungsverhalten der Kommunen - die Betriebe haben zwar Standorte aktiv aufgegeben, aber für eine Neuansiedlung brauchen sie immer eine Baugenehmigung - dazu geführt haben, dass teilweise aus der Lebensmittelnahversorgung eine "Lebensmittelfernversorgung" geworden ist.

Wenn berücksichtigt wird, dass die Betriebsgrößen im Lebensmittelhandel deutlich zugenommen haben und der durchschnittliche Umsatz der "Standardbetriebe" mittlerweile der Kaufkraft mehrerer tausend Einwohnern entspricht, dann wird das Ausmaß der Entwicklungen erkennbar. Bei diesen Betriebsgrößen kann nicht mehr von Nahversorgung nach oben genannter Definition die Rede sein.

---

<sup>8</sup> Eigene Berechnungen nach ACNielsen Universen, Handel und Verbraucher in Deutschland, Jg. 1995 - 2006, Statistisches Bundesamt 2006 und LDS NRW 2006.

Durchschnittsumsatz von "Standardbetrieben"<sup>9</sup> im Lebensmitteleinzelhandel und rechnerisch durch diese voll versorgte Einwohner<sup>10</sup>



## Nahversorgung / Nahmobilität

Ungeachtet der Frage, ob die Menschen die "Nahversorgung" motorisiert erledigen wollen oder nicht, beantwortet sich diese Frage angesichts der räumlichen Verteilung der Lebensmittelbetriebe nahezu von selbst. In der Sprache der Expansionsleiter heißt es dann, die Menschen kaufen ihre Lebensmittel ohnehin alle mit dem Auto ein.

<sup>9</sup> Als Standardbetriebe wurden unterstellt: SB-Warenhäuser und Verbrauchermärkte = 3.000 qm Verkaufsfläche, Lebensmittel, Discounter = 800 qm Verkaufsfläche und Supermärkte = 1.500 qm Verkaufsfläche.

<sup>10</sup> Quelle: Eigene Berechnungen aus BBE Köln, Kaufkraftpotenzial nach Warengruppen 2006, und EHI, Handel aktuell 2006/2007, S. 228ff.

Gemessen an den Ergebnissen von Passantenbefragungen in Bonn<sup>11</sup> stimmt dies nicht:

- ▶ Ein Viertel der Befragten in Bonn besitzt überhaupt kein Auto.
- ▶ 31 % der Befragten, die ein Auto besitzen, benutzen dies zum Einkauf in der Innenstadt nicht.

Zusammen erledigen also rd. 50% ihre Einkäufe ohne Auto. Dieses Ergebnis korrespondiert mit einer Untersuchung zur Verkehrsmittelwahl im Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/ Rhein-Main<sup>12</sup>, zu dem auch ländliche Teile Südhessens zählen. Zu ähnlichen Ergebnissen kam die BAG-Untersuchung Kundenverkehr: Hier wurde festgestellt, dass über die Hälfte der Befragten in den Innenstädten nicht mit dem Auto gekommen ist<sup>13</sup>.

Insgesamt trifft die Bewertung aus dem Rhein/Main-Gebiet den Kern des Problems: "Durch die Nähe von Einkaufsgelegenheiten am Wohnort ergeben sich mehr Möglichkeiten, zu Fuß zu gehen. Im PV-Gebiet ohne Offenbach und Frankfurt ist dies weniger der Fall und die Pkw-Nutzung insgesamt höher. Die Dominanz der Pkw-Nutzung könnte unter anderem ein mögliches Indiz für den vielerorts zu beobachtenden Mangel an bzw. Rückgang von wohnungsnahen Einkaufsgelegen-

---

<sup>11</sup> Dr. Acocella, Befragung von rd. 2.500 Passanten an verschiedenen Standorten in der Stadt Bonn, April 2006, in: Büro Dr. Acocella, Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Bonn, Januar 2007.

<sup>12</sup> PV Ballungsraum Frankfurt/ Rhein-Main/ traffiQ/ NVV, Hrsg., Mobilität in Stadt und Region, 2005, S. 35ff.

<sup>13</sup> [http://www.handelsverband.de/user/10599/20042005\\_kv\\_2004\\_zusammenfassung\\_netz.pdf](http://www.handelsverband.de/user/10599/20042005_kv_2004_zusammenfassung_netz.pdf) : BAG-Untersuchung Kundenverkehr 2004, Zusammenfassung S. 3.

heiten und die Zunahme des großflächigen Einzelhandels in nicht integrierter Lage sein."<sup>14</sup>

Wenn also der Lebensmitteleinzelhandel ein wichtiger Bestandteil der Nahversorgung ist, der Anteil der Einkaufswege mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) bei durchschnittlich rund 50% liegt, ist zu klären, wie groß der Anteil derjenigen ist, die Lebensmittel ohne Auto einkaufen und wer die Zielgruppen sind.

Wenn es zutrifft, dass überwiegend immer noch die Frauen den Lebensmitteleinkauf erledigen<sup>15</sup>, dann muss sich Nahversorgung, insbesondere die lebensmittelbezogene Nahversorgung, an den Bedürfnissen der Frauen im Allgemeinen orientieren. Anders ausgedrückt: die Frauen, als wichtigste Zielgruppe, nutzen den Pkw nur dann, wenn sie müssen<sup>16</sup>. Dies entspricht auch den Ergebnissen für die Stadt München<sup>17</sup>:

Werden die verschiedenen Ergebnisse einander gegenübergestellt und wird hinzugefügt, dass bei Frauen die Wegezwecke "Einkaufen", "Erledigungen" und "Begleitung" deutlich häufiger auftauchen als bei Männern<sup>18</sup>, könnte als Fazit daraus abgeleitet werden, dass für Frauen auf Grund ihres Mobilitätsverhaltens und ihrer mobilitätsabhängigen Tagesabläufe die

---

<sup>14</sup> PV Ballungsraum Frankfurt/ Rhein-Main/ traffiQ/ NVV, Hrsg., a.a.O., S. 66.

<sup>15</sup> Vgl. Steffen, G., Weeber, R., a.a.O., S. 44.  
[www.markenschmiede.de](http://www.markenschmiede.de), Pressemitteilung zur Handelsumfrage 2005; befragt wurden 1.000 haushaltsführende Frauen zwischen 20 und 60 Jahren.

<sup>16</sup> Vgl. Holz-Rau, Ch., Nutzungsmischung und Stadt der kurzen Wege. Werden die Vorzüge einer baulichen Mischung im Alltag genutzt? In: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Hrsg., 1999, Werkstatt: Praxis, Nr. 7, Bonn, 1999, S. 35ff. bzw. S. 42. Steffen, G., Weeber, R., a.a.O., insbesondere S. 51ff.

<sup>17</sup> LH München, Hrsg., Mobilität in München, April 2004.

<sup>18</sup> LH München, Hrsg., a.a.O., S. 17.

Infrastrukturen im Nahbereich wesentlich bedeutsamer sind, als dies für Männer der Fall ist.

Dennoch ist zu beachten, dass die Formel "Frauen wollen und brauchen wohnungsnahe Versorgung" nicht insgesamt und unbedingt zutreffen muss. Berufstätige Frauen, die mit dem Pkw zur Arbeit fahren und auf dem Arbeitsweg einen Lebensmittelmarkt vorfinden, können durchaus auf Grund ihrer spezifischen Situation – Beruf und Familie – einem autoorientierten Standort den Vorzug geben. Ähnliches kann für Wegeketten mit Begleitwegen gelten: Frauen begleiten Kinder zu irgendwelchen Aktivitäten, die nicht im Wohnumfeld liegen (z.B. Sport), und nehmen unterwegs oder in der Zwischenzeit die Gelegenheit wahr, Einkäufe zu erledigen.

Auch in anderen Kontexten dienen wohnungsnahe Versorgungsmöglichkeiten der Alltagsbewältigung insbesondere für Frauen. Wohnortferne Versorgungseinrichtungen machen es nahezu unmöglich, Kinder / Jugendliche für "Botengänge" z.B. zur Entlastung von Alleinerziehenden einzusetzen<sup>19</sup>.

In Bezug auf ältere Menschen wird häufig argumentiert, dass diese mobiler sind als früher und immer mobiler werden. Mobilität, insbesondere durch MIV, setzt aber z.B. nicht allein den Führerscheinbesitz voraus. Im Hinblick auf die Einkommenssituation im Alter ist darauf zu verweisen, dass z.B. Frauen nur rd. 75% des Einkommens von Männern haben<sup>20</sup>. Bei längerer Lebenserwartung der Frauen sinkt zwangsläufig die Wahrscheinlichkeit, dass gerade die älteren Frauen ökonomisch in der Lage sind, sich ein Auto leisten zu können.

---

<sup>19</sup> In dieser Bevölkerungsgruppe dürfte der Anteil der Männer so gering sein, so dass die Betroffenheit eher auf die Frauen entfällt.

<sup>20</sup> Vgl. dazu z.B. BM für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Fünfter Bericht zur Lage der älteren Generation in der Bundesrepublik Deutschland, August 2005, S. 186ff.

Nahversorgungsstandorte sind auch Begegnungs- und damit Kommunikationsorte. Insofern ist ein unzureichendes Nahversorgungsangebot im Nahbereich der Wohnstandorte, über das fehlende Lebensmittelangebot hinausgehend, für ältere Menschen, insbesondere für Frauen auf Dauer nicht nur ein Mobilitäts- sondern auch ein ökonomisches und soziales Problem.

Wenn zahlreiche Untersuchungen zeigen, dass Menschen die Nahversorgung in ihrem Wohnumfeld wahrnehmen (müssen), bleibt eine Erklärung dafür offen, warum insbesondere die Lebensmittelbetriebe immer größer werden (müssen) und weiterhin der Pkw als wichtigstes Verkehrsmittel im Lebensmittel-einzelhandel beschrieben wird: Pkw-Kunden haben im Einzelhandel allgemein und auch im Lebensmitteleinzelhandel den höheren Durchschnittsbon<sup>21</sup>.

## **Alternative Nahversorgungsstrukturen**

In der Nahversorgung hängt nahezu alles am Lebensmittelangebot. Auf der Basis der derzeitigen Konzepte der Hauptanbieter im Lebensmittelbereich ist Nahversorgung im eigentlichen Sinn nur noch in hochverdichteten Stadträumen der Großstädte und in Stadt(teil)zentren möglich, wobei zum Teil große Stadtgebiete nicht mehr nahversorgt sind<sup>22</sup>.

Betriebskonzepte, die sich auf Grund ihrer Größen besser in die Stadtstrukturen integrieren ließen und damit eher dem An-

---

<sup>21</sup> Vgl. z.B. [www.handelsverband.de](http://www.handelsverband.de) ... , a.a.O.

<sup>22</sup> Büro Dr. Acocella, Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Bonn, Oktober 2006, S. 41ff. Acocella, D., Stand und Perspektiven der Lebensmittelnahversorgung in Nordrhein-Westfalen - Bericht aus einem Forschungsprojekt, in: MSWKS NRW und IHK in NRW (Hrsg.), Tagungsdokumentation Land ohne Läden, 2005.

spruch der Nahversorgung gerecht würden, gibt es zahlreich<sup>23</sup>. Sie haben jedoch nicht die Marktmacht und möglicherweise nicht die Lobby, um sich stärker zu etablieren. In dem im Wesentlichen über den Preis geführten scharfen Wettbewerb im Lebensmitteleinzelhandel und bei Fortbestehen der "Geiz-ist-Geil-Mentalität" sind diese kleinflächigen Betriebe nur unter ganz konkreten Voraussetzungen konkurrenzfähig.

Mit einer Nahversorgung im eigentlichen Sinne wird der vielfältig begründbaren und notwendigen Nahmobilität Rechnung getragen. Damit werden verkehrsplanerische (z.B. Minimierung der Verkehrswegelängen, Minimierung des MIV), umweltpolitische (z.B. Minimierung der Luftverschmutzung durch MIV) und soziale Ziele (z.B. Sicherung der eigenständigen Lebensführung ungeachtet der individuellen Lebenssituation) erreicht.

Damit diese Ziele erreicht werden können, bedarf es nicht nur einer konsequent auf die Sicherung der Nahversorgung ausgerichteten Stadtentwicklungsplanung sondern auch der Erkenntnis der Verbraucherinnen und Verbraucher, dass die Sicherung der Nahversorgung auch vom eigenen Einkaufsverhalten abhängig ist.

---

<sup>23</sup> Z.B. [www.konah.de](http://www.konah.de), [www.markant.de](http://www.markant.de) usw.

# **Ungleiche Chancen**

## **Gender Mainstreaming, Diversity Management und die Gestaltung von Partizipationsprozessen**

**Prof. Dr.-Ing. Klaus Selle**

Stadtentwicklung wird von vielen geprägt. Aber nicht alle haben die gleichen Chancen. Wer über ausreichend Kapital verfügt, kann mit seinem Handeln das Gesicht der Stadt prägen. Auch Grundstückseigentümer haben Einfluss. Zudem gibt es Verbände, Gruppen und Einzelne mit starkem Einfluss (z.B. auf politische Entscheidungen), die auf ihre Weise in der Lage sind, ihren Interessen Raum zu schaffen.

Allerdings verfügen nicht alle Bürgerinnen und Bürger über diese "Ressourcen". Viele, ja die Mehrheit der Stadtbevölkerung hat von alledem nichts. Und insofern sind die Chancen, auf Stadtentwicklung Einfluss zu nehmen, ungleich verteilt.

Um auch denen eine Stimme zu geben, die ansonsten ohne Einfluss blieben, räumt das Gesetz (hier das Baugesetzbuch mit § 3) der Öffentlichkeit Mitsprachemöglichkeiten bei politischen Entscheidungen über die Entwicklung in Quartier und Stadt ein.

Aber auch die Öffentlichkeitsbeteiligung ist nicht frei von Ungleichheiten: Nicht alle erfahren überhaupt von dieser Möglichkeit. Und viele, die von ihr wissen, beteiligen sich nicht: Bürgerversammlungen sind den einen fremde Orte und auch der Bebauungsplan im Internet sagt ihnen wenig. Andere sind von ihren Alltagsproblemen so sehr in Anspruch genommen, dass für solche scheinbar entfernten Themen wie Bauleitplanung oder Parkraumbewirtschaftung kaum Aufmerksamkeit bleibt. Selbst die aufwändig angekündigte Debatte über "die Zukunft unseres Quartiers" bleibt ihnen fern und sie ihr.

Und wieder andere machen die Erfahrung, dass sie doch nicht zu Wort kommen, selbst wenn sie sich zwischen ihren vielen Pflichten noch Zeit nehmen: Es sind nicht selten stets die gleichen, die etwa auf Bürgerversammlungen lautstark ihre Sicht der Probleme in den Vordergrund drängen, und so geht es denn auch beim zweiten Versuch, über ein "kinderfreundliches Quartier" zu sprechen wieder einmal nur um die Parkplätze, die denen fehlen und die Geschwindigkeitsreduzierungen, die jene aufregen.

## **Gender Mainstreaming, Diversity Management: Anstöße und Bezüge**

Ungleichbehandlung ist nun keineswegs ein Phänomen, das auf die Quartiers- und Stadtentwicklung bzw. auf die Teilhabe an Meinungsbildungsprozessen zu diesen Fragen beschränkt ist. Davon kündigt schon ein Gesetz, das – nach langem (Ver-) Zögern – im Sommer 2006 vom Deutschen Bundestag verabschiedet wurde. Mit dem "Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz" (AGG) setzt Deutschland als einer der letzten EU-Mitgliedstaaten die Antidiskriminierungsrichtlinien der EU in nationales Recht um und eilt einer Erkenntnis nach, die andernorts geläufiger zu sein scheint: Viele Menschen werden wegen ihrer Herkunft, ihres Geschlechts, ihrer Religion, ihrer Behinderung, ihres Alters etc. un-gerecht(fertigt) behandelt.

Und um sich gegen derartige Diskriminierung zur Wehr setzen zu können, bedarf es offensichtlich auch der Unterstützung durch den Gesetzgeber: Hauptziel des AGG ist es daher, denen besseren Rechtsschutz zu gewähren, die diskriminiert und benachteiligt werden. In Beschäftigung, Beruf und privaten Rechtsgeschäften steht ihnen nun ein Gesetz zur Seite, mit dessen Hilfe sie sich gegebenenfalls zur Wehr setzen können.

Dieses Gesetz markiert einen Meilenstein in der Auseinandersetzung mit Diskriminierung und Benachteiligung. Es macht zugleich die aktuelle Relevanz dieses Themas deutlich und bettet unsere Fragestellung nach den Teilhabechancen in Par-

tizipationsverfahren in einen größeren Zusammenhang ein. Ähnliches gilt für ein anderes Stichwort, das hier von Bedeutung ist. Es lautet "Gender Mainstreaming". Diese etwas sperrige Bezeichnung kennzeichnet ein Konzept, das die frühere Frauen- und Gleichstellungspolitik auf zweierlei Weise erweitert:

- ▶ Indem von "Gender" die Rede ist, werden auch Männer zu Adressaten dieser "Geschlechterpolitik". Es geht also um die unterschiedlichen Lebensbedingungen von Frauen *und* Männern: "Dahinter steht die allgemeine Erkenntnis, dass das Geschlechterverhältnis im Ganzen nur verändert werden kann, wenn an seinen beiden Polen zugleich angesetzt wird"<sup>1</sup>
- ▶ "Mainstreaming" signalisiert: Das Gleichbehandlungsziel lässt sich nicht im Rahmen eines gesonderten Politikfeldes erreichen, sondern muss als Querschnittsaufgabe in allen Politikbereichen verankert werden und so den "Mainstream" des Handelns verändern<sup>2</sup>.

Beide Botschaften sind auch für das Thema Gleichheit der Teilhabechancen bei Partizipationsangeboten von Bedeutung:

- ▶ Ungleichheiten müssen von beiden Seiten abgebaut werden: Die, die Beteiligung anbieten, müssen dies so gestalten, dass die unterschiedlichen Gruppen auch erreicht werden und sich in der ihnen gemäßen Form beteiligen können. Zugleich müssen auf Seiten der Adressaten wo möglich Schwellen, die einer Beteiligung im Wege stehen, abgebaut werden ("enabling", "empowerment").

---

<sup>1</sup> Ahlemeyer, Uwe, Intercultural Mainstreaming – Strategie für eine gerechtere Gesellschaft, 2006, [www.migration-boell.de/web/diversity/48\\_71.asp](http://www.migration-boell.de/web/diversity/48_71.asp), S. 2.

<sup>2</sup> vgl. Ahlemeyer, a.a.O., Institut für anwendungsorientierte Innovations- und Zukunftsforschung (IAIZ), Berlin 2002.

- ▶ Solche Bemühungen sollten nicht auf einzelne Ausnahmeverfahren beschränkt sein, sondern zu einem selbstverständlichen Bestandteil von Beteiligungsangeboten werden.

Diese abstrakt klingenden Überlegungen sollen gleich anhand von Beispielen illustriert werden. Zuvor sei aber noch darauf hingewiesen, dass inzwischen neben dem Geschlechterverhältnis auch Rasse, Alter, Kultur, Religion als weitere Anlässe für Diskriminierung in den Blick geraten sind: Die Rede ist nun von "Diversity": "Gender-Kompetenz wird verbunden mit interkultureller Kompetenz. Gender-Mainstreaming und Cultural Mainstreaming werden auf diese Weise zu gemeinsamen Wegbereitern von Managing Diversity"<sup>3</sup>. In vielen (großen, international agierenden) Unternehmen gehört inzwischen ein wacher und auf Gleichbehandlung bedachter Umgang mit "Diversity" zum Standard.

Eben dies gilt es auch bei der Partizipation im städtebaulichen Kontext zu erreichen.

## **Partizipationsangebote und Ungleichheiten: Hürden der Teilhabe**

Bürgerbeteiligung hat Tradition. Immer wieder aufs Neue wird sie verkündet, proklamiert oder beschworen. Die verschiedenen Appelle, Forderungen und Gebote weisen jedoch zwei Merkmale auf, die hier von Bedeutung sind: Erstens werden in der Regel jeweils *Angebote* formuliert. Wie hieß es schon im alten Bundesbaugesetz: Die Gemeinde *hat Gelegenheit zu geben...* Und zweitens: Diese Angebote richten sich an *Gesamtheiten*: Die Bürger, die Menschen, die Betroffenen, die Öffentlichkeit.

---

<sup>3</sup> IAIZ a.a.O., S.6.

Hier aber liegt ein Problem: Denn "die" kommen nicht, nehmen nicht teil, beteiligen sich nicht. Es sind immer nur *bestimmte* Menschen, Gruppen, die sich von den Angeboten und Aufforderungen zur Mitwirkung angesprochen fühlen oder selbst aktiv werden. Offensichtlich taugen Beteiligungsstrategien, die nur Angebote formulieren und Gesamtheiten ansprechen, nicht dazu, diese auch zu erreichen.

Mit "Angeboten", die sich pauschal an *die* Öffentlichkeit oder *die* Bürgerinnen und Bürger richten, können also nur bestimmte Gruppen erreicht werden. Andere bleiben fern. Das ist unter Gesichtspunkten von Demokratie und Chancengleichheit ein Problem. Zudem kommen wichtige Gesichtspunkte nicht zur Sprache, denn die, die sie hätten einbringen können, fehlen. Wer diese Menschen erreichen will, muss über die Gründe nachdenken, die zur Ungleichheit der Teilhabe führen – und wird auf Ungleichheit der Teilhabechancen stoßen. Die lässt sich nicht vollständig beseitigen, aber doch mindern.

Beginnen wir mit der Frage nach den Ursachen: Eine geradezu klassische Geschichte aus der Diskussion über die soziale Selektivität von Beteiligungsangeboten ist die von Pinky Mae. Sie verdeutlicht, dass die in Beteiligungsverfahren angebotenen Themen oft nicht im Mittelpunkt, nicht einmal am Rande des Bewohner/inneninteresses stehen: "Zu Beginn einer Versammlung über Probleme der Sanierung eines Wohnblocks auf der New Yorker West Side erhob sich eine Frau, um ihre Erwartungen hinsichtlich des Gemeindeerneuerungsprogramms zu formulieren. Sie habe keine Arbeit, aber sie brauche Arbeit. Anders hätte sie nichts zu leben. Die Frau sprach weiter, bis jemand sie unterbrechen konnte: 'Pinky Mae, sei ruhig; diese Versammlung ist nicht der Ort, um nach Arbeit zu fragen'. Aber auch andere Leute stellten ähnliche Fragen, für die kein Platz im Programm war. Schließlich musste der Vorsitzende die Fremden auffordern, endlich ruhig zu sein, damit die Versammlung mit ihrem eigenen Thema beginnen könne. Als das Gespräch über Schulen, Wohnungen und nähere Wohnumgebung begann, verließen die Neger leise den Raum,

jeweils einer oder zwei zugleich. Schließlich waren nur noch Pinky Mae und der Mann in der ersten Reihe, der sie ermahnt hatte, da und dann gingen auch sie, und niemals wieder wurde einer dieser Leute bei irgendeiner Versammlung an irgendeinem Ort gesehen."<sup>4</sup>

Die gleiche Geschichte ließe sich, vielleicht weniger eindringlich, für viele Handlungsfelder der Stadtplanung erzählen. Sie macht deutlich, dass die Probleme der Planer oft nicht die der Angesprochenen, zur Beteiligung Eingeladenen sind. Die haben eine eigene Rangordnung ihrer Probleme – und aus der ergibt sich auch eine Rangordnung der sinnvollen Aktivitäten, des notwendigen Engagements. Es gibt offensichtlich Situationen, in denen die Vermittlung eines Arbeitsplatzes bzw. einer Lehrstelle weitaus wichtiger ist, als – zum Beispiel – der Umbau einer Kreuzung oder die geplante Kunstaktion im öffentlichen Raum.

Zwischen dem Anlass des Engagements und den Bewohner/innenaktivitäten liegen somit verschiedene "Hürden". Ob diese Hürden überwunden werden können, hängt von vielen Faktoren ab. Hier nur einige Beispiele:

- ▶ Hürde eins: Das Beteiligungsangebot ist zwar an *die Öffentlichkeit* gerichtet, grenzt aber durch die Art der Mitteilung und der Mitwirkungsform gleich ganze Gruppen aus: Kinder und Jugendliche, aber auch Menschen, die der deutschen Sprache nur begrenzt mächtig sind, haben so vielfach von Anfang an keine Teilhabechancen.
- ▶ Hürde zwei: Es gibt Bewohnerinnen und Bewohner, die Beteiligungsangebote generell nicht beachten. Die Postwurfsendung landet im Papierkorb, das Plakat bleibt unbeachtet und kommunale Informations-Angebote im Internet werden gar nicht erst angeklickt. Gruppen, deren kul-

---

<sup>4</sup> Körber / Siebel, in: Müller, Wolfgang / Nimmermann, Peter (Hrsg.), Stadtplanung und Gemeinwesenarbeit, München 1973, S. 156f.

turelle Brücken zur deutschen Bevölkerung nur schmal sind, können hierzu gehören, Menschen, die sich als ausgegrenzt empfinden und die ohnehin von "denen da oben" nur Schlechtes erwarten, können so reagieren – aber auch diejenigen, die aufgrund ihres Alters oder ihres Gesundheitszustandes kaum noch am öffentlichen Leben teil haben.

- ▶ Hürde drei: Wie die Geschichte von Pinky Mae zeigt, gibt es oft wenig Berührungspunkte zwischen den Problemen, die ganze Gruppen bedrängen und denen, die in Partizipationsverfahren behandelt werden. Aber selbst wenn die Menschen nicht von existenziellen Sorgen geplagt werden, fällt es ihnen nicht selten schwer, zwischen den anscheinend in Rede stehenden Themen und ihren Anliegen Bezüge zu erkennen. Dass – zum Beispiel – die Realisierung des Bebauungsplans "Am Waldesrain" den Zugang zur freien Natur behindert und dass die zu erwartende erhebliche Verkehrszunahme zudem erhebliche Gefährdungen für die Kinder bedeutet, ist nur für Eingeweihte erkennbar.
- ▶ Hürde vier: Es werden keine Handlungsmöglichkeiten oder Veränderungschancen gesehen. Auch das kann wieder an der Sache selbst und der Art wie sie dargeboten wird, liegen. Aber auch die subjektiven Voraussetzungen wirken hier als Filter: "Was kann denn ich schon bewirken?", so etwa lautet die sich selbst beantwortende Frage vieler Menschen, die aufgrund ihrer Herkunft, ihrer Bildung, ihrer sozialen Stellung etc. die Erfahrung gemacht haben, dass ihre Stimme nicht zählt. Auch lange Arbeitslosigkeit, die oft als Ausgrenzung und Entwertung empfunden wird, kann dieses Gefühl der Wert- und Machtlosigkeit erzeugen.
- ▶ Hürde fünf: "Es würd' mich ja schon interessieren, aber ich bekomme das einfach zeitlich nicht hin". Antworten wie diese hört man oft – z.B. von allein Erziehenden oder an-

deren, durch Beruf und Familie doppelt Belasteten. Interesse haben möglicherweise auch andere, aber ihnen fehlt es an positiven Erfahrungen, sie sind es nicht gewohnt, sich öffentlich zu äußern. Und wieder anderen ist die Teilnahme an öffentlichen Veranstaltungen aufgrund ihrer kulturellen Einbettung verwehrt – oder sie haben üble Diskriminierungserfahrungen gemacht und bleiben daher fern.

- ▶ Hürde sechs: Aufwand und erwarteter Nutzen stehen aus der Sicht der Bewohner/innen in einem Missverhältnis: "Das lohnt nicht. Da kommt ja doch nichts bei rum", "Die machen ja doch, was sie wollen"... Sätze wie diese bringen Verdrossenheit und mangelndes Vertrauen in die Problemlösungsfähigkeit der kommunalen Politik ebenso zum Ausdruck wie schlechte Erfahrungen mit früheren Beteiligungsversuchen.

Angesichts dieser (und zahlreicher weiterer) Hürden mag man sich wundern, dass in bestimmten Stadtteilen überhaupt noch Menschen von den allgemeinen Beteiligungsangeboten Gebrauch machen. Nicht wundern wird man sich aber, dass hier die Zukunftswerkstatt leer blieb und einige Straßen weiter im bürgerlichen Wohnviertel regen Zulauf fand.

Auch dürfte deutlich geworden sein, wie ungleich Teilhabechancen verteilt sind. Diejenigen, die zumeist ohnehin eine starke gesellschaftliche Stellung haben, nutzen die Angebote und verbessern damit die Chancen, ihre Interessen durchzusetzen. Viele andere aber sind bei der Wahrnehmung *ihrer* Interessen benachteiligt. Dabei wirken nicht nur "Rasse, ethnische Herkunft, Geschlecht, Religion oder Weltanschauung, Behinderung, Alter und sexuelle Identität" (so die in § 1 AGG genannten Gründe) benachteiligend. Auch soziale Stellung, Bildung, Arbeitslosigkeit und viele andere Faktoren, die sich zu komplexen Lebenslagen verdichten, mindern die Chancen, an den traditionellen Formen der Öffentlichkeitsbeteiligung mitzuwirken.

## **Handlungsmöglichkeiten: Ungleiches ungleich behandeln**

Die Auseinandersetzung mit der Problematik pauschaler Beteiligungsangebote hat bereits in den 70er Jahren zu praktischen Konsequenzen geführt. Ihnen liegt die Einsicht zugrunde, dass Kommunikation in Form und Inhalt auf die Besonderheiten der jeweiligen Zielgruppen Bezug nehmen muss.

Die grundlegende Antwort auf die Frage, wie Kommunikationsangebote gestaltet sein müssen, damit altbekannte Defizite gemindert oder vermieden werden, lautet: Wer Selektivitäten vermeiden will, muss selektieren. Auf die Ungleichheit der Beteiligten ist mit ungleichen Beteiligungsangeboten zu antworten. Der dieser Feststellung zugrunde liegende Gedankengang wird von Juristen – mit Blick auf gesetzliche Regelungen – so skizziert: "Die einzelnen Lebensvorgänge" werden in Gesetzen "losgelöst von ihren Besonderheiten gleich behandelt. ... Das ist ein durchaus gerechtes Prinzip in einer Gesellschaft, in der alle Menschen gleich sind. Das Problem ist nur: Sie sind es nicht. Und dann führt die Gleichbehandlung von Ungleichen zu ungleichen Ergebnissen. Und das ist ungerecht. Denn Gerechtigkeit bedeutet Gleichheit. Das wissen wir seit Aristoteles".<sup>5</sup>

Es gibt eine Zeichnung von Hans Traxler, die früher einmal bei Pädagogen sehr beliebt war. Darauf ist ein Lehrer am Pult zu sehen. Vor ihm stehen und sitzen einige Tiere: Vogel, Affe, Elefant, Goldfisch, Seelöwe, Pudel und so fort. Im Hintergrund ein Baum. Der Text zum Bild: "Im Sinne einer gerechten Auslese lautet die Prüfungsaufgabe für sie alle gleich: Klettern Sie auf den Baum".

Für das Lehren ist die Aussage deutlich: Wer die Potenziale der Menschen entdecken, wer ihnen gleiche Chancen geben will, muss zu unterscheiden wissen.

---

<sup>5</sup> Wesel,Uwe, Juristische Weltkunde, Frankfurt 1984, S.97.

Diese Erkenntnis lässt sich auch auf Partizipationsangebote übertragen. Für die verschiedenen Beteiligten müssen jeweils geeignete Kommunikationsformen entwickelt und angeboten werden. Im Rahmen der englischen Quartierserneuerung gibt es hierzu ein Motto, das – frei übertragen – lautet: "Man muss viele Boote bauen, um alle ins Boot zu bekommen".

Auch diese Erkenntnis ist keineswegs neu. Von der Anwaltsplanung der 60er Jahre über die aufsuchende und aktivierende Beteiligung der 70er und 80er Jahre bis zum Quartiermanagement der Jetztzeit hat man aus der Einsicht in die Verschiedenheit praktische Konsequenzen gezogen. Damit steht heute ein großer "Methodenkoffer" bereit, den man nutzen kann, wenn denn Konsequenzen aus der Einsicht in die Unterschiedlichkeit der Teilhabechancen gezogen werden sollen.

Das sei hier an wenigen Beispielen illustriert<sup>6</sup>:

- ▶ Mit Obdachlosen Wohnungen bauen? Wie soll das gehen? Selbst für so schwierige Aufgaben gibt es Lösungen: In Projekten, die von Wohlfahrtsverbänden initiiert wurden, konnten Obdachlose ein Jahr lang Planung und Neubau von Wohnungen begleiten, die ihnen danach zur Verfügung standen. Die Erfahrungen der Projektentwickler und Moderatoren zeigen, dass solche Projekte möglich sind, sofern die besonderen Ausgangsbedingungen der Wohnungslosen – sie haben z.B. andere Vorerfahrungen als "normale" Mieter – berücksichtigt werden.

---

<sup>6</sup> vgl. zu weiteren die Falldarstellungen in Selle, Klaus, Planung und Kommunikation, Wiesbaden u.a. 1996, S. 202-344, und Rösener, Britta / Selle, Klaus (Hrsg.), Kommunikation gestalten, Beispiele aus der Praxis der Kommunikation im Planungsprozess, Bd. 3, Dortmund 2005, – hier u.a. Witte, S. 117 ff., Gringel, S. 120, Rösener, S.180, Ingenmey, S. 182, Eichner, S. 185, Cetinkaya, S. 190, Staubach, S. 194, Grimm, 198.

- ▶ Mit türkischen Familien ein Quartier erneuern? Im Zuge der Erneuerung und Erweiterung einer Arbeitersiedlung, in der überwiegend Bewohnerinnen und Bewohner mit (türkischem) "Migrationshintergrund" leben, wurde deutlich, dass nur ein sehr differenziertes Eingehen auf die besonderen Bedürfnisse dieser Bewohnerschaft eine konstruktive Kooperation ermöglicht. Dabei war nicht nur nach der spezifischen Wohnvorstellung zu fragen (etwa die Bedeutung der Gärten oder Wohnküchen), sondern auch zwischen erster, zweiter und dritter Migrant/innen-Generation zu unterscheiden. Alles dies setzte eine intensive Kommunikations- und Planungsarbeit vor Ort voraus. Aber es zeigte sich zugleich, dass solche Bemühungen tatsächlich zu einer lebendigen Beteiligung auch solcher Gruppen führen können, die in "Standardverfahren" nicht präsent wären.
  
- ▶ Kinder und Jugendliche an Planungen beteiligen? Auch das kann – mit großem Ertrag – gelingen. In diesem Feld zielgruppengenaue Beteiligung gibt es sogar besonders viele Erfahrungen<sup>7</sup>: So wurden und werden junge Stadtteilbewohnerinnen und -bewohner zum Beispiel frühzeitig und intensiv in die Planungen zur Umgestaltung von Grün und Spielflächen einbezogen: Von der Erkundung des Stadtteils, der Identifikation von Qualitäten und Mängeln der Freiraumversorgung bis hin zur Entwicklung von Planungsvorschlägen beteiligen sich Kinder und Jugendliche engagiert, wenn sie denn auf die richtige Weise angesprochen, motiviert und eingebunden werden. Dabei kann es sich im Übrigen erweisen, dass die Zielgruppe "Kinder

---

<sup>7</sup> vgl. Apel, Peter / Pach, Reinhard, Kinder planen mit, Stadtplanung unter Einbeziehung von Kindern, Unna 1997. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen NRW (ILS), Kids im Quartier. Altersbedingte Ansprüche von Kindern und Jugendlichen an ihre Stadt und Wohnquartiere, ILS-Schriften 197, Dortmund 2005. Zeitschrift RaumPlanung, Schwerpunktheft "Kinder und Jugendliche", Heft 124, Dortmund 2006.

und Jugendliche" zu undifferenziert ist. Oft wird man verschiedene Altersgruppen bilden. Auch die gesonderte Ansprache von Mädchen kann sinnvoll sein etc.... Zu einer solchen Differenzierung der Zielgruppe gehört dann auch die Wahl geeigneter Kommunikationsformen. In diesem Zusammenhang hat sich – um nur ein Beispiel zu nennen – gezeigt, dass spezifische Internetangebote Jugendliche gut erreichen und auch für Planungsprobleme interessieren können.

Diese wenigen Beispiele machen deutlich, dass fast alle Quartiersbewohnerinnen und -bewohner in Verständigungsprozesse einzubinden sind – wenn sich denn die Kommunikations- und Kooperationsangebote präzise an den Lebenslagen, Interessen und Möglichkeiten der Angesprochenen orientieren.

Ergänzend zu einer derart auf die Menschen eingehenden Kommunikation, können auch noch Aktivierungs- und Ermutigungsstrategien sinnvoll sein: Nicht alle Gruppen werden zu Stadtforen kommen. Nicht alle werden sich in Verhandlungsrunden zu Wort melden. Nicht alle sehen überhaupt eine Chance, an der Entwicklung ihrer Umwelt aktiv mitzuwirken. Diese Einsicht hat schon vor Jahrzehnten dazu geführt, dass man bereits im Vorfeld von konkreten Teilhabe- und Erörterungsangeboten nach Möglichkeiten suchte, Gruppen zu aktivieren, ihnen das Vertrauen in die eigene Handlungsfähigkeit zurückzugeben und ihnen Wege aufzuzeigen, praktisch wirksam zu werden.

Derartige Strategien werden in der Fachdiskussion als "Enabling" und "Empowerment" bezeichnet. Sie haben im Kontext von Gemeinwesen- und Stadtteilarbeit, von "community organizing" und – so eine der aktuelleren Bezeichnungen für nicht immer die gleiche Sache – Quartiers- oder Stadtteilmanage-

ment Eingang in die Praxis gefunden<sup>8</sup>. Heute gehören sie – z.B. im Zusammenhang mit Programmen zur "Sozialen Stadt" – zum gängigen Methodenrepertoire. Dabei kann die konkrete Ausgestaltung des Aktivierens und Befähigens unterschiedliche Formen annehmen und von der aktivierenden Befragung über die Entwicklung konkreter Projekte bis zur fachlichen und methodischen Schulung der Bürgerinnen und Bürger reichen<sup>9</sup>.

Auch die (bereits erwähnte) Anwaltsplanung kann zum "Enabling" ebenso wie zur Kompensation von unterschiedlichen Teilhabe- und Durchsetzungschancen beitragen<sup>10</sup>.

Soweit ein nur sehr kleiner Ausschnitt aus einem breiten Spektrum praktischer Ansätze.

## **Ende der Einfalt, oder: Von der Ausnahme zur Regel?**

Problem erkannt – Problem gelöst?

So sieht es aus: Dass klassische, pauschale Beteiligungsangebote sozial selektiv wirken, ist allen offensichtlich, die es wissen wollen, ebenso deutlich wie die Konsequenz daraus: Klären der Inhalte, Differenzierung nach Zielgruppen, Entwickeln spezifischer Kommunikationsangebote. Das Repertoire dazu ist vorhanden und erprobt: Die Einfalt *eines* (gesetzlich definierten) Mitwirkungs- und Beteiligungsverfahrens, an das

---

<sup>8</sup> vgl. Lüttringhaus, Maria, Stadtentwicklung und Partizipation, Bonn 2000. Hinte, Wolfgang, Von der Gemeinwesenarbeit über die Stadtteilarbeit zum Quartiersmanagement, in: Thole, Werner (Hrsg.), Grundriss Sozialer Arbeit, S. 535 – 548, Opladen 2002.

<sup>9</sup> vgl. zur Schulung von Bürgerinnen und Bürgern ein Praxisbeispiel aus Essen: Drehsen, Hedwig, in Pröhl, Marga u.a. (Hrsg.), Bürgerorientierte Kommunen in Deutschland. Anforderungen und Qualitätsbausteine, Bd.3: Ergebnisse und Perspektiven des Netzwerkes Civitas, Gütersloh 2002.

<sup>10</sup> vgl. zum Methodenspektrum insgesamt: Bischoff, Ariane u.a. (Hrsg.), Informieren, Beteiligen, Kooperieren, Kommunikation im Planungsprozess, Bd.1, Dortmund 2005.

viele noch denken, wenn von Öffentlichkeitsbeteiligung die Rede ist, wurde inzwischen durch eine Vielfalt (informeller) Kommunikationsverfahren ergänzt. Diese Vielfalt kann – mit Erfolg, wie viele Beispiele zeigen – genutzt werden.

Ende der Debatte?

Nein. Blicke nämlich noch die Frage, wieso das, was seit langem bekannt ist, so wenig zur Kenntnis genommen wird. Denn immer noch werden Selektivitäten beklagt. Praktiker stöhnen und Wissenschaftler mahnen. Wieso haben sich die seit dreißig Jahren publizierten Erkenntnisse und die während ebenso vieler Jahre gewonnenen Erfahrungen nicht überall herumgesprochen?

Bei der Beantwortung dieser Frage mag Gunnar Myrdals Hinweis hilfreich sein, dass Wissen wie Nicht-Wissen immer zielgerichtet ist.

Als Hauptgrund für das verbreitete Nichtwissen-Wollen wird man wohl den Unwillen, sich auf wirkliche und wirksame Beteiligung einzulassen, identifizieren müssen. Das gelingt offensichtlich immer noch mit Begründungen aus der Mottenkiste – eben jenen, dass das nur zu undemokratischen, weil nicht repräsentativen Ergebnissen führe. Oder, dass die Menschen, um die es geht, nicht an Beteiligung interessiert oder zu ihr befähigt seien...

Nach Art einer sich selbst erfüllenden Prophezeiung sind die auf solcher Grundlage angebotenen Beteiligungsmöglichkeiten weder (für viele Angesprochene) von Interesse noch in der Lage, Ungleichheiten der Teilhabechancen auszugleichen und Ergebnisse zu produzieren, die wirklich alle Sichtweisen berücksichtigen.

Kurzum: Kommunikationsprozesse sind so gestaltbar, dass alle zu Wort kommen, ihre Interessen einbringen können.

Wenn es denn gewollt ist.

Aber das ist es vielfach nicht.

Selbstverständlich gibt es auch die gute Praxis. Hunderte von Beispielen lassen sich benennen, die "Diversity" in sinnvoller Weise berücksichtigten und so gleiche Teilhabechancen eröffneten. Aber, diese Beispiele sind, trotz ihrer großen Zahl, aufs Ganze gesehen Ausnahmen. Und hier kommt das so schwer übersetzbare Wort "Mainstreaming" wieder ins Spiel: "Die eigentlich wirklich 'Guten Beispiele' sind diejenigen, die im alltäglichen Planungshandeln stattfinden [...], ohne groß darüber zu reden, da sie zum Standard einer planenden Verwaltung gehören"<sup>11</sup>. Was hier über Gender Mainstreaming im Städtebau geschrieben wurde lässt sich vollständig auf die Berücksichtigung unterschiedlichen Teilhabechancen in Planungsprozessen übertragen: "Mainstreaming" heiße eben, dass der ausgleichende Umgang mit unterschiedlichen Teilhabechancen zum Alltagshandeln gehört, dass aus Ausnahmen die Regel wird.

Da aber klafft zwischen Konzept und Wirklichkeit noch eine große Lücke.  
Sie bleibt Herausforderung.

### **Hinweis**

Der vorliegende Text greift Überlegungen aus Selle 2005 (insbesondere Kapitel 13) auf. Dort finden sich auch Vertiefungen zu Aspekten, die hier nur gestreift werden konnten (u.a. ein umfassender Katalog für Kriterien einer "Guten Beteiligungspraxis").

Zahlreiche Beispiele finden sich in Rösener und Selle 2005 und zu den relevanten Methoden und Verfahren sei auf Bischoff u.a. 2005 hingewiesen.

Für Hinweise zu diesem Artikel danke ich Helene Hüttinger und Britta Rösener.

---

<sup>11</sup> BBR 2005, S. 31.

## Planen – Kommunizieren – Kooperieren

Dipl.-Ing. Michael Isselmann

Gestatten: Brecht – Bert Brecht. Warum ich mich beim Thema `Planen´ zu Wort melde? Sie lesen wohl keine Romane. Dreigroschenromane. "Ja, mach nur einen Plan – sei nur ein großes Licht! – und mach´ dann noch ´nen zweiten Plan – geh´n tun sie beide nicht."<sup>1</sup>

Ein Aufruf, nicht zu planen? Gar zur Planlosigkeit?

Im Gegenteil, wenn sichergestellt ist, dass ein früher vorherrschendes Planungsverständnis technischer Prägung sich zu einem gesellschafts-dynamischen Verständnis weiter entwickelt. Hier ist ebenso kein Platz für den unnahbaren Experten für technische und künstlerische Verbesserungen und Verschönerungen der Stadt, wie für den nicht ansprechbaren 'Arzt der kranken Stadt', der sich als missionarischer Anwalt des allgemeinen Wohls versteht.

Vielmehr sind Planerinnen und Planer fachlich kompetente und sozial engagierte Beraterinnen und Berater für räumliche Entscheidungen, sind Mittler zwischen unterschiedlichen und unterschiedlich artikulierten Interessen. Insofern ist das Element der Beteiligung und Mitwirkung in Planungsprozessen unverzichtbar. Wesentliches Moment der räumlichen Planung ist allerdings die Abwägung unterschiedlicher Interessen unter sich stetig ändernden Rahmenbedingungen.

"Wir werden weniger, wir werden älter, wir werden bunter" – der allgemeine Trend des Geburtenrückgangs, der Alterung und der Zuwanderung wird gern in dieser knappen Formel plakativ zusammengefasst. Auch wenn nach den aktuellen Prognosen für Bonn und die Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler in den nächsten Jahren noch mit einem Bevölkerungszu-

---

<sup>1</sup> Bertolt Brecht: Der Dreigroschenroman, Berlin 1934

wachs gerechnet werden kann, gilt es, sich auf neue Herausforderungen einzustellen und dabei die entwickelten Handlungsstrategien fort zu entwickeln.

Erstens: der planerische Betrachtungsraum muss erweitert werden, indem sich der Aktionsradius der Menschen ändert. Der individuelle Aktionsraum ist heute regional orientiert, gleichzeitig bilden sich mehrfache lokale Identitäten aus.

Zum Zweiten artikuliert sich die Forderung nach gesellschaftlicher Teilhabe an kommunalbedeutsamen Entscheidungsprozessen, was entsprechende Verfahrensweisen erfordert. Ausschließliche Elemente der Information und Diskussion reichen nicht aus. Formen der Mitwirkung sind zu ergänzen.

Und Drittens sind vorhandene oder sich entwickelnde Konfliktlagen frühzeitig und kontinuierlich zu behandeln, die 'authentische' Auseinandersetzung der Beteiligten ist dabei unverzichtbar. Planungsprozesse zeigen sich insofern als 'Dreiklang' von Raum-, Akteurs- und Verfahrensbezug, sich gegenseitig beeinflussend und bedingend, auf regionaler wie auf kommunaler Ebene.

Der Bonn/Berlin-Beschluss vom 20. Juni 1991 stellte die bis dahin bereits 'sehr günstig' verlaufende Entwicklung der Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler jäh in Frage. Binnen kürzester Zeit mussten sich die Stadt und die Region im Wettbewerb mit anderen Städten und Regionen neu positionieren. Mit der Gründung des Regionalen Arbeitskreises (:rak) wurde die gemeinsame, grenzüberschreitende Bewältigung des zu erwartenden Strukturwandels in der Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler in Angriff genommen, um eine neue Entwicklungsperspektive für den Raum zu schaffen.

Der :rak ist eine freiwillige Kooperationsform, in der 28 Gebietskörperschaften (Kreise, Städte, Gemeinden und Verbandsgemeinden) der Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler in

Aufgabenfeldern der räumlichen Planung aktiv sind. Ziel ist es, mit dem Instrument der freiwilligen Kooperation die nachhaltige Raumentwicklung in der Region zu fördern und auf die sich immer rascher ändernden gesellschaftlichen Anforderungen reagieren zu können. Der :rak stellt ein Bindeglied zwischen der örtlichen Planungshoheit der Städte und Gemeinden und der Landesplanung, indem er im Wege des Informationsaustausches und der Kommunikation dazu beiträgt, gemeinsam abgestimmte Projektentwicklungen auf kommunaler Ebene zu befördern.

Konkret ist die Arbeitsweise durch nicht-förmliche Verfahren auf der Basis der freiwilligen Selbstbindung (Kommunikation, Moderation) gekennzeichnet. Der :rak hat eine zentrale, steuernde Funktion, indem er den Diskussionsprozess bei der Definition gemeinsamer Ziele/Qualitäten mit den regionalen Akteuren moderiert und damit die gemeinsame Basis dezentralen Handelns bildet. Neben ständigen Mitgliedern sowie Beratern (Gutachtern) werden themenbezogen Gäste eingeladen.

Der :rak beschreitet als informeller Arbeitskreis neue Wege der Projektsteuerung und Verfahrensweisen. Er hat keine Beschlusskompetenz, spricht jedoch Empfehlungen aus, die von den entsprechenden Planungsgremien (Kreistagen, Stadt- bzw. Gemeinderäten) entschieden werden können. Seit November 2001 ist die freiwillige regionale Kooperation durch einen Kooperationsvertrag geregelt. Danach wechselt die Geschäftsstelle alle zwei Jahre zwischen dem Kreis Ahrweiler, dem Rhein-Sieg-Kreis und der Bundesstadt Bonn.

Im Einzelnen haben sich fünf Prinzipien, wenn man so will fünf 'Rheinische Regeln', für die freiwillige Kooperation herausgebildet:

- ▶ Lösbare Aufgaben angehen. Hiermit ist die Strategie der 'präventiven Konfliktscheu' umrissen. Die Region packt zunächst solche Themen an, die bei ihrer Lösung Erfolg versprechen. Themen mit höherem Konfliktpotenzial wer-

den Schritt für Schritt aufgegriffen, wenn Kooperationserfahrung, Vertrauen und Offenheit gewachsen ist.

- ▶ Zuschnitt der Probleme flexibel gestalten. Projekte werden dann durchgeführt, wenn sich eine ausreichende Zahl von Kommunen beteiligt. Es kommt durchaus vor, dass einzelne Kommunen sich aufgrund anderer Prioritätensetzung zu bestimmten Fragen nicht aktiv engagieren. Dies führt nicht zum Ausschluss der Kommunen oder zum Stopp des Projekts. Der Informationsfluss bleibt erhalten.
- ▶ Konflikte produktiv bewältigen. Die Beteiligten werden ermutigt, ihre Interessen möglichst klar zu benennen. Es wäre aber eine Illusion zu erwarten, dass durch die Kooperation im :rak alle Konflikte präventiv gelöst werden können. Konflikte müssen sein und manchmal auf dem Weg klassischer Planverfahren, gegebenenfalls auch im gerichtlichen Streitverfahren, ausgefochten werden.
- ▶ Externe Moderation für komplexe Problemstellungen einsetzen. Unterstützung lohnt sich. Bei der Bearbeitung konfliktträchtiger Themen hilft sie, Basis für Vertrauen zu schaffen, zielorientiert zu arbeiten und präzise Ergebnisse für eine rasche Umsetzung zu erreichen.
- ▶ Konzertierte Eigenständigkeit wahren. Die Kommunen stellen Planungshoheit und Entscheidungsfreiheit nicht zur Disposition. Sie entscheiden sich in ausgewählten Feldern dafür, sich regionaler Rationalität als eigenständige Kommune anzuschließen.

Die Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler hat sich auf dieser Basis ein breites Repertoire an Themen, konkreten Aktivitäten und Ergebnissen erarbeitet und eine Kultur der Kooperation, der Prozesskompetenz und struktureller Netzwerke aufgebaut. Entscheidend war und ist es, Erwartungen, Finanzierungsformen, Kommunikationsstil und Konfliktmanagement präzise aufeinander abzustimmen.

Von dem regionalen nun zum lokalen Blickwinkel. In Anlehnung an den Lokale-Agenda-Prozess lässt sich dieser Übergang leicht formulieren: regional denken – lokal handeln.

Die Erarbeitung 'Integrierter Handlungskonzepte' mag hierfür als Beispiel dienen und hat in Bonn bereits eine gewisse Tradition. Seit 1995 wurden sie in mehreren Stadtbereichen Bonns – teils zeitversetzt, teils parallel – entwickelt; dabei war ein Hauptanliegen, möglichst viele Akteure in den Gestaltungsprozess einzubeziehen.

Nachdem bereits im Jahr 1995 ein Integriertes Handlungskonzept für 'den Stadtteil mit besonderem Erneuerungsbedarf Bonn-Dransdorf' aufgestellt wurde, folgten im Jahr 2000 für die Bereiche 'Bonn-Innenstadt' und 'Bad-Godesberg-Mitte', 2001 für den Bereich 'Hardtberg' und 2002 für 'Beuel-Mitte' weitere 'Integrierte Handlungskonzepte'. 'Integrierte Handlungskonzepte' sind das Ergebnis offener Prozesse; offen für neue Projekte, offen für neue Akteure, offen für neue Verfahren.

Im Rahmen des Forschungsprogramms 'Experimenteller Wohnungs- und Städtebau – ExWoSt' des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR) wurde unter dem Thema '3stadt2 – Neue Kooperationsformen in der Stadtentwicklung' speziell das 'Integrierte Handlungskonzept Bonn-Beuel' untersucht und im Kontext der weiteren Handlungskonzepte in Bonn betrachtet. Hierbei ging es zum einen darum, die Erfahrungen, die im Rahmen der unterschiedlichen Prozesse gewonnen wurden, herauszuarbeiten, zum anderen sollten Schlüsse über die Möglichkeiten der Optimierung dieser Prozesse abgeleitet sowie die Rollen unterschiedlicher Akteure näher betrachtet werden.

Grundsätzlich lassen sich im Laufe der Prozesse gewisse 'Zyklen' feststellen, die sich – mehr oder minder ausgeprägt – in allen Bonner Handlungskonzepten wieder finden. Sie lassen sich folgendermaßen grob darstellen:

- ▶ **1. und 2. Werkstatt**  
(Erarbeitung des Integrierten Handlungskonzeptes)  
*Aufbruchstimmung, Wust an Themen, zum Teil Skepsis*
- ▶ **3. Werkstatt**  
(Entwurf des Integrierten Handlungskonzeptes steht)  
*Freude über das erreichte Ergebnis*
- ▶ **4. Werkstatt**  
(Reflektion der Ergebnisse)  
*Ernüchterung, ein gewisses Maß an Frustration, die regelmäßige Frage, ob es sich nicht nur um 'Sandkastenspiele' handelt, Auseinandersetzungen*
- ▶ **danach:**  
Neue Organisationsformen, neue Energie für weitere Arbeit.

Um diesen Austauschprozess 'am Leben zu erhalten', oder anders gesagt, um ihn zu kontinuieren, bedarf es gerade in der Anfangsphase eines oftmals 'erneut anzulassenden Motors'. Die Rolle dieses 'Anlassers' übernimmt zunächst die Verwaltung. Ihr fällt ein wesentlicher Anteil des Prozessmanagements zu. Die ProjektleiterInnen sind ProzessmanagerInnen nach Innen und Außen. Sie verfügen über den Verfahrensüberblick, fungieren als zentrale AnsprechpartnerInnen und stellen Infrastruktur zur Verfügung. Im Laufe der Zeit in dieser Rolle gefestigt, vermögen sie auch 'Puffer' in Konfliktlagen zu sein.

Letztlich lassen sich die 'Regeln der regionalen Kooperation' auch auf die kommunale, die lokale Ebene übertragen. Auch hier sollten zunächst lösbare Aufgaben angegangen, die Zugschnitte der Problemlagen flexibel gestaltet werden – es gilt Fragen zu stellen und Fragen stellen zu lassen. Ebenso sind hier die Akteurs-Interessen möglichst klar zu benennen. Um Konflikte produktiv bewältigen zu können, muss – wenn erfor-

derlich – externe Moderation eingesetzt werden, um zielorientiert präzise Ergebnisse zu erzielen und umzusetzen. Dann lässt sich die Frage 'Planst Du noch oder kooperieren wir schon' mit 'Ja' beantworten - Planen und Kooperieren stehen nicht vis-a-vis, sondern bedingen einander. Die Entscheidungsfreiheit der jeweiligen Akteure wird nicht zur Disposition gestellt. Auch hier ist anzustreben, dass sich eigenständig Handelnde einer gemeinsam entwickelten Ziel-Rationalität anschließen.

Was lässt sich zum Schluss sagen? "Es braucht neue Ideen und Partnerschaften. Dazu gehört auch die Offenheit für ungewohnte kreative Vorschläge: um Interesse zu wecken, Ressourcen zu mobilisieren, Begeisterung zu entfachen und neue Attraktivität zu gewinnen. Mit anderen Worten: um einen sozialen und räumlichen Gestaltungsprozess in Gang zu setzen. Nur durch ein Zusammenwirken verschiedenster Akteure werden zeitgemäße Antworten gefunden werden können."<sup>2</sup>

Und ganz zum Schluss: dazu bedarf es geduldiger Beharrlichkeit oder beharrlicher Geduld.

---

<sup>2</sup> Koch, Michael, In: polis – Zeitschrift für Stadt und Baukultur, Wuppertal 2003.

# **Einblicke – Geschlechterperspektiven in der Praxis**

**Brigitte Rubarth**

Seit mehr als einer Dekade spielen frauen- und genderspezifische Fragestellungen in der Stadtplanung in Bonn eine wichtige Rolle. Es gibt eine enge Kooperation zwischen dem Stadtplanungsamt und der Gleichstellungsstelle. So ist die Gleichstellungsstelle in die Projekte des Planungsamtes mit einbezogen, nimmt an Arbeitsgruppen teil und gibt bei Bedarf Stellungnahmen ab. Unter anderem war sie von Anfang an in die Erarbeitung der integrierten Handlungskonzepte einbezogen.

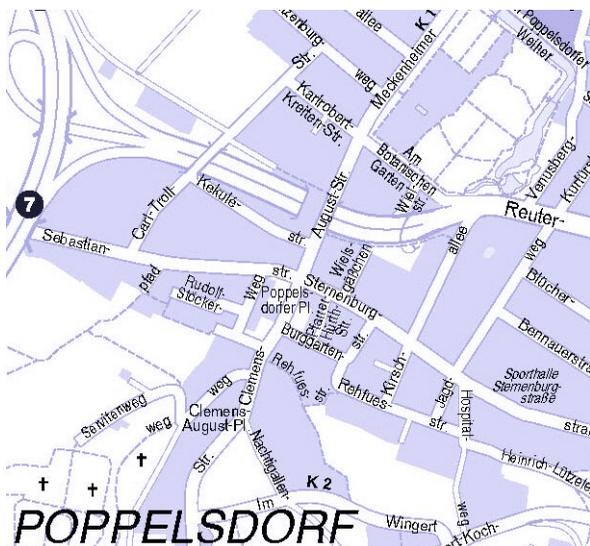
In der Kooperation im Mittelpunkt stehen die unterschiedlichen Anforderungen der Menschen an die Stadt. Es geht um die zukünftige Stadt, die den Bedürfnissen aller, die in ihr leben, entsprechen kann. Keine Trennung in Schlafquartiere und Arbeitssilos, sondern wohnortnahe und gut erreichbare Möglichkeiten, allen Erfordernissen gerecht zu werden: Arbeit, Freizeit, Einkauf, (Kinder-)Betreuung und alle übrigen täglichen Bedarfe. Übrigens: in diesem Zusammenhang erstellte das Stadtplanungsamt in Kooperation mit der Gleichstellungsstelle bereits 2002 ein Konzept zur Familienfreundlichkeitsprüfung bei der Planung neuer Wohngebiete.

Ein wesentliches Kriterium für eine zukunftsorientierte und geschlechtergerechte Planung ist die "Stadt der kurzen Wege". Dabei wird Mobilität nicht als Fähigkeit oder Möglichkeit der Einzelnen gesehen, sich mit den verschiedenen Verkehrsmitteln in der Stadt zu bewegen, sondern vielmehr die kleinräumige Erreichbarkeit aller Einrichtungen und Angebote im Wohnumfeld bewertet. Mobil ist, wer nicht in erheblichem Maße Zeit aufwenden muss, um die Dinge des täglichen Lebens zu erledigen, wer nicht einen großen Teil des Tages dafür benötigt, Kinder zur Schule oder zur Tagesstätte zu bringen, einzukaufen und ähnliches mehr, sondern über zeitliche Freiräume für andere, berufliche oder private Belange verfügt.

Ein zweites, ergänzendes Thema sind die Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten von Quartieren. Zum einen wird bewertet, wie "nutzbar", wie "brauchbar" ein Stadtteil, ein Quartier, das Wohnumfeld, ein Wohngebäude ist, ob alle Wege, Anlagen und Gebäude barrierefrei und ohne Angsträume sind. Zum anderen wird hinterfragt, welche Angebote und Ausstattungen zum Aufenthalt einladen. In Bezug auf ein Quartier stellt sich beispielsweise die Frage, ob genügend Freiraum vorhanden ist, ob es Spielplätze und Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum gibt, welche Freizeit- und Alltagsgestaltungen möglich und attraktiv sein können. Grundlegend ist, dass Alle am sozialen und wirtschaftlichen Leben im Stadtteil teilhaben können.

Drei Beispiele, aus dem Bestand, aus der aktuellen Umsetzung und aus der Planung, sollen einen Einblick in die Bonner Realitäten geben.

## 1. Der integrierte Stadtteil – am Beispiel Poppelsdorf



<sup>1</sup> Quelle: Kataster- und Vermessungsamt, Bundesstadt Bonn, 2007.

Ein integrierter Stadtteil zeichnet sich durch seine Funktionalität aus. Er bietet Daseinsvorsorge und wohnortnahe Erwerbsarbeit ebenso wie Freizeitwerte, kurz, er hält alle Angebote vor, die seine Bewohnerinnen und Bewohner brauchen. Er ist ein Stadtteil für alle, Jung und Alt, Frauen, Männer und Kinder. Er spiegelt die Komplexität der Gesellschaft wider, hat ausgeprägte Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten und verwirklicht das Ideal der Stadt der kurzen Wege.

Poppelsdorf ist ein Ortsteil im Bonner Westen, der bis heute seine traditionelle Struktur behalten hat. Noch heute weist der Ortsteil vielfach dörfliche Elemente auf. Er hat eine ausgewogene soziale und Generationenverteilung mit hohen Anteilen an alteingesessener Bevölkerung einerseits, andererseits ist der Stadtteil ausgesprochen jung und multikulturell.

Letzteres ist auch auf die Nähe von großen Teilen der Bonner Universität zurückzuführen, eine Vielzahl von Instituten, Forschungseinrichtungen sowie eine Mensa grenzt unmittelbar an den Ortsteil. Dies reflektiert sich auch in einem hohen Akademiker/innenanteil an der Bevölkerung. Insgesamt gesehen ist das Einkommensniveau im Stadtteil überdurchschnittlich.

Die Vitalität zeigt sich unter anderem in einer breiten gastronomischen Präsenz, von Studentenkneipen bis hin zu einer großen Diversität an Speiselokalen. Zwei Eisdielen, ein Café und mehrere Gaststätten mit Außengastronomie im Sommer runden das Angebot ab. Auch ein Hotel ist vorhanden, weitere sind in unmittelbarer Nähe. Daneben gibt es städtische und private Treffmöglichkeiten für alle Altersgruppen.

Die Nahversorgung im Ortsteil ist gesichert. Neben einem Supermarkt gibt es Apotheken, Fleischer, Bäcker, Gemüsehändler, eine ganze Anzahl kleiner Fachgeschäfte im Non-food-Bereich und viele Handwerksbetriebe.

In der Hauptgeschäftsstraße gibt es breite Bürgersteige, und die Plätze des Ortsteils sind von Leben erfüllt.

Die Durchführung der – tiefgelegten – Autobahn durch den Ortsteil ist gelungen, sie wird kaum wahrgenommen. Die sie überquerende Brücke ist ein integrierter Bestandteil der Hauptgeschäftsstraße, da sie teils, unter anderem mit dem Hotel, überbaut ist.

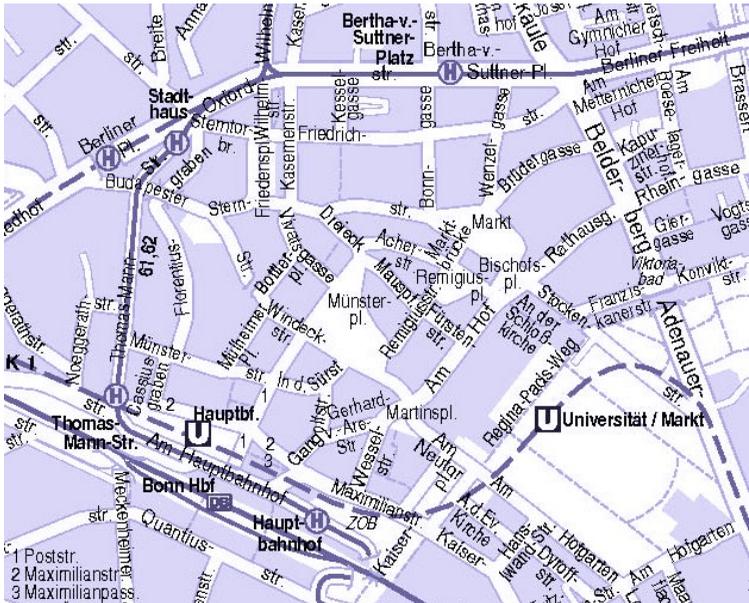
Poppelsdorf verfügt über Kindergärten, eine Grundschule und eine Zweigstelle der Musikschule, weiterführende Schulen sind unkompliziert zu Fuß, per Fahrrad oder per Bus zu erreichen. Es hat eigene Kirchen und einen eigenen Friedhof am Fuß des Kreuzbergs.

Unmittelbar angrenzend an Poppelsdorf befinden sich zahlreiche Möglichkeiten der Naherholung. Dazu gehören: Der Botanische Garten im Osten, der bequem zu Fuss erreichbar ist, der nahe Kreuzberg und der Venusberg im Westen mit einem breiten Netz von Wanderwegen, aber auch Gastronomie und Sporteinrichtungen. Und nicht zuletzt, am westlichen Rand des Ortsteils und am Fuß des Venusbergs, eines der zentralen Freibäder der Stadt.

Auch die Bonner Innenstadt ist nah. Mit dem Bus erreicht man sie in 5 Minuten, auch zu Fuß ist der Innenstadtbesuch ohne Probleme möglich, vom nächstgelegenen Teil Poppelsdorfs dauert er kaum länger als eine Viertelstunde.

All diese Elemente, die Erhaltung der traditionellen Struktur, die hervorragende Infrastruktur, gute Nahversorgung und Funktionalität, das Bildungsniveau, die Multikulturalität, die Freizeitmöglichkeiten, bieten hohe Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten, die die Bewohnerinnen und Bewohner, Jung und Alt mit dem Stadtteil verbinden und Identität prägen, aber auch viele andere Bonnerinnen und Bonner und Auswärtige in den Stadtteil locken.

## 2. Die Innenstadt im Umbruch



Über 2000 Jahre Bonner Stadtgeschichte – merkt man das noch? Kriegsschäden, Bausünden, wie in jeder anderen Stadt in Nordrhein-Westfalen sieht man auch Bonn noch immer die Folgen der Vergangenheit an. Aber: Vieles aus der Vergangenheit ist erhalten, nicht nur das Alte Rathaus und das Geburtshaus von Beethoven.

Ein bauliches Schmuckstück ist die Sternstraße, eine der zentralen Einkaufsstraßen in der Innenstadt. Allerdings muss die Besucherin und der Besucher schon mal den Blick nach oben wenden, um die schönen alten Häuser wirklich wahrzunehmen. Wie überall wurde insbesondere in den 70er Jahren viel der alten Struktur zerstört, indem man dem Streben nach Mo-

<sup>2</sup> Quelle: Kataster- und Vermessungsamt, Bundesstadt Bonn, 2007.

dernität, hinsichtlich der Fassadengestaltung in den Erdgeschoss und den Ansprüchen für Werbung und Verkaufsflächen, zu sehr entsprach.

Jedoch, im Zuge der Sanierung der gesamten Straßenfläche wurde für die Sternstraße eine Gestaltungssatzung aufgestellt, die zwar einen Teil der "Sünden" nicht zurückführen kann, aber durch deutliche Festsetzungen hinsichtlich der Fassadengestaltung und -werbung sowie der Aussenwerbung (starke Eingrenzung von Präsentationsflächen auf der Straße und Normierung der Werbemöglichkeiten) zu erheblichen Verbesserungen sowohl in Bezug auf die optische Präsentation als auch die Aufenthaltsqualitäten herbeigeführt hat.

Auch für die Wenzelgasse ist eine Gestaltungssatzung aufgestellt worden, ebenso mit positiver Wirkung. Dort, wo für die Gastronomie Aussenbewirtschaftung möglich ist, gibt es inzwischen Richtlinien, die bestimmte Qualitätsvorgaben hinsichtlich der Möblierung vorsehen.

Natürlich gibt es hinsichtlich der Gestaltung sowohl von Fassaden als auch von Straßen und Plätzen noch eine ganze Reihe von Defiziten, die in der Zukunft angegangen werden (müssen).

Dennoch. In den letzten Jahren erfährt die Innenstadt eine positive Wandlung. Sensible Um- und Neubauten wie im Post-Carrée zeigen, dass Moderne UND Substanzerhaltung nicht nur möglich sind, sondern auch allen qualitativen und ökonomischen Erfordernissen gleichzeitig gerecht werden können.

Beklagten wir noch vor wenigen Jahren, dass Billigketten und Sell-outs zunehmend das Bild der Anbieter in der Innenstadt zu dominieren begannen, ist heute festzustellen, dass die Qualität, sowohl der Warenpalette als auch der Präsentation zurückzukehren scheint.

Weitere, derzeit laufende, Umbaumaßnahmen, so der Ausbau der Friedrichstraße zur Fußgängerzone, lassen Hoffnung aufkeimen. Früher war die Friedrichstraße immer das "Stiefkind" der Sternstraße. Sie war Durchfahrtsstraße, und Läden, die sich hier ansiedelten, waren in jeder Hinsicht "in der zweiten Reihe". Manche davon durchaus gewollt, manche ihrer Stellung als "Solitär" sehr wohl bewusst. Seit Beginn der Umbaumaßnahmen ist der Anteil der hochqualitativen Ansiedlungen stark gestiegen. Ist es möglich, dass sich die "zweite Reihe" an die Spitze setzt?

Insgesamt gesehen erfahren die Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten in der Bonner Innenstadt durch verschiedenste Maßnahmen eine stete Verbesserung. Dies dient allen Nutzerinnen und Nutzern. Gerade unter dem Aspekt des demographischen Wandels UND einer geschlechtergerechten Stadtentwicklung sind aber weitere Verbesserungen anzustreben.

Zum Beispiel in Bezug auf Angsträume. Zwar tragen die bisher realisierten und begonnenen Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung in der Innenstadt deutlich zur Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfindens der Nutzerinnen und Nutzer bei, eine ganze Anzahl von Angsträumen existiert jedoch nach wie vor. Ihre deutlichsten Merkmale sind z.B.: eine schlechte Beleuchtungssituation; Mangel an sozialer Kontrolle durch Abwesenheit von attraktivem Einzelhandel und nach außen hin offener Gastronomie; dunkle Ecken und unübersichtliche Ein- und Ausfahrten; schmale oder mit Hindernissen versehene Fußgängerführungen, zu hohes und dichtes Buschwerk.

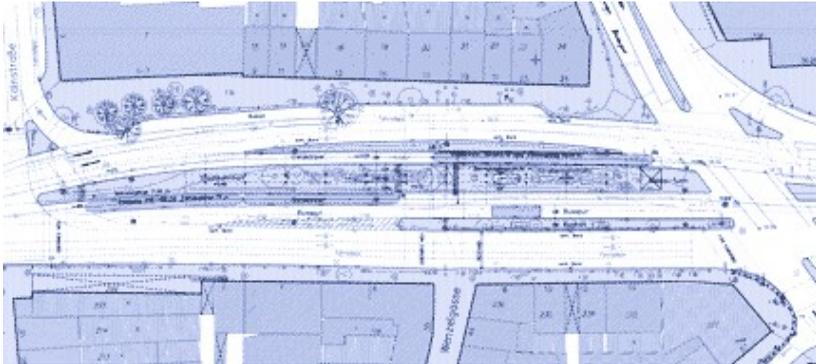
Einige Orte, die entsprechende Merkmale aufweisen sind z.B.: Die Nord-Ost-Seite des Stadthauses, die Budapester Straße zwischen Berliner Platz und Bottlerplatz, der Mülheimer Platz, die Rathausgasse. Hier wird zu prüfen sein, inwieweit durch Umgestaltungen die Attraktivität erhöht werden kann, ob durch eine bessere Beleuchtung oder den Rückschnitt bzw. Austausch des Grüns oder andere, gegebenenfalls bauliche,

Maßnahmen eine bessere Sicherheitssituation herbeigeführt werden kann. Gerade ältere Menschen, Frauen und Kinder, die besonders von Angsträumen betroffen sind, könnten dann ein Stück Bewegungsfreiheit zurückgewinnen.

Verbesserungen wären auch wünschenswert in Bezug auf das Wohnen in der Innenstadt. Unter der Hypothese, dass Menschen immer älter werden aber auch länger agil sind und eine Vielzahl an kulturellen und sozialen Bedürfnissen haben, wollen sie länger aktiv am Stadtleben teilnehmen. Gleichzeitig ist aber – zumindest unter den gegenwärtigen Voraussetzungen – nicht davon auszugehen, dass sie bis ins hohe Alter eine unabhängige unbegrenzte Mobilität erhalten können. Nach wie vor ist der Anteil der Frauen unter alten Menschen deutlich höher, als der der Männer. Nach wie vor beziehen Frauen im Durchschnitt deutlich weniger Erwerbs- und Alterseinkünfte als Männer. Neben ohnehin zu erwartenden Einschnitten bei den Alterseinkünften der Menschen wird sich so die wirtschaftliche Situation älterer Frauen in den nächsten Jahren noch weiter verschärfen. Das hat zur Folge, dass einerseits die Problematik der Nahversorgung und der Nahmobilität in Stadtquartieren stärker in den Fordergrund rücken wird, andererseits zunehmend ältere Menschen Interesse an neuen Wohnmöglichkeiten in der Innenstadt oder innenstadtnahen Quartieren haben werden.

Zu prüfen ist also, wie dort vorhandener Wohnbestand zurückgewonnen, erhalten und aufgewertet werden kann, aber auch, wie es gelingen kann, neue Wohnflächen und Wohnbaupotentiale in der Innenstadt und innenstadtnah zu erschließen.

## 2a. Integration von Verkehr und Nutzungsqualität – Chance Bertha-von-Suttner-Platz



*Planausschnitt Bertha-von-Suttner-Platz<sup>3</sup>*

Der Bertha-von-Suttner-Platz am nördlichen Innenstadtrand dient seit Jahrzehnten als Hauptverkehrsader. Er verbindet die Innenstadt mit dem Stadtbezirk Beuel, mit der Nebenachse in das ehemalige Regierungsviertel und den Stadtbezirk Bad Godesberg sowie den nördlichen und westlichen Stadtteilen. Er ist Knotenpunkt für den öffentlichen und den Individualverkehr. Und: er trennt, lange scheinbar unüberwindbar, das nördlich gelegene Quartier von der Innenstadt. Aufenthaltsqualitäten bot der Platz bislang keine. Man betrat ihn, um ihn schnellstmöglich wieder zu verlassen.

Nach langen Planungen, einem Gestaltungswettbewerb und umfangreicher BürgerInnenbeteiligung ist auf dem Bertha-von-Suttner-Platz, der auch weiterhin die Funktion eines Hauptverkehrsknotenpunktes haben wird, eine völlig neue Haltestelle im Mittelbereich entstanden, die sich durch eine moderne, großzügige und helle Gestaltung auszeichnet. Die gute Beleuchtung macht den Platz jetzt freundlicher, viele Angsträume sind verschwunden. Durch die Anlage von unterschiedlich ho-

---

<sup>3</sup> Quelle: Stadtplanungsamt, Bonn.

hen Bahnsteigkanten ist er behindertengerecht und von allen schienengebundenen Stadtbahnwagen nutzbar.

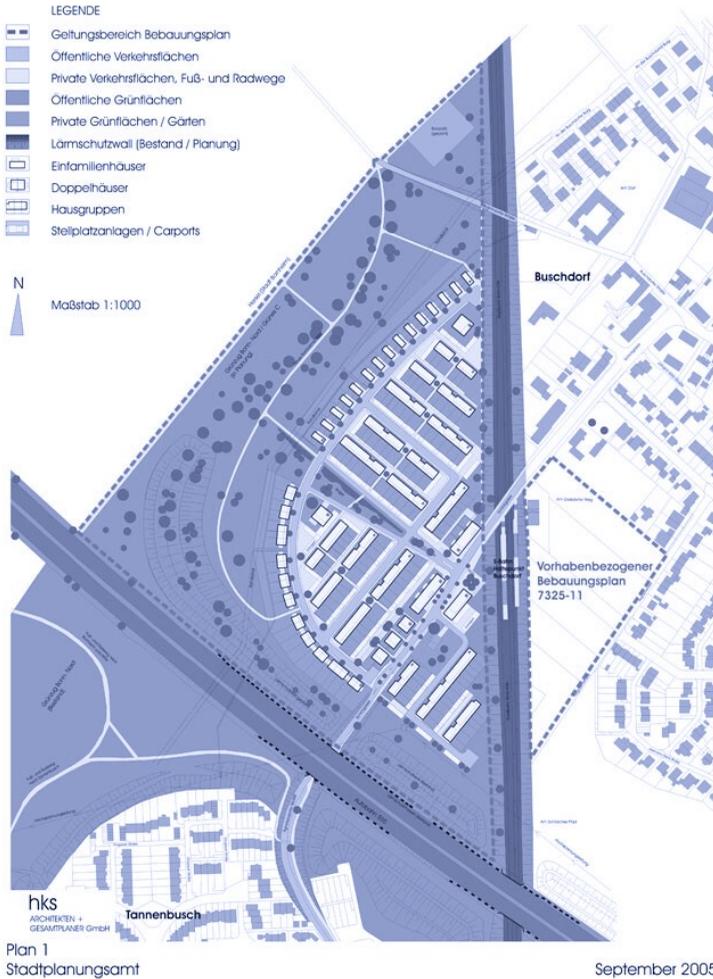
Die Haltestelle verfügt heute über einen Mittelbahnsteig, der nicht nur den Komfort auf dem Bahnsteig selbst erhöht, sondern es darüber hinaus durch einen bedeutenden Platzgewinn ermöglicht, die Gehwegbereiche insbesondere auf der der Innenstadt zugewandten Südseite erheblich zu verbreitern. Mit demnächst 9 Meter Breite werden die Gehwege Platz zum Flanieren bieten, und es besteht die Chance, dass infolge der Neugestaltung das Gewerbe- und Gastronomieangebot am Platz positiv beeinflusst wird.

### **3. Sicherheit als Planungsaufgabe – Kriminalprävention und Gender Mainstreaming "in einem Boot" am Beispiel Bonn-Buschdorf**

Bonn ist eine wachsende Stadt, die Prognosen weisen auch für die nächsten 15 Jahre eine positive Bevölkerungsentwicklung aus. Die Nachfrage nach Wohnraum und Baugrundstücken steigt weiter an. Ein Grund hierfür ist der Strukturwandel der Stadt, der mit dem Beschluss des Regierungsumzuges nach Berlin einsetzte und im Gegensatz zu vielen negativen Erwartungen eine ungeheure Dynamik entwickelt hat: Das Angebot qualifizierter Arbeitsplätze hat durch den Ausbau und die Ansiedlung zukunftsgerichteter Unternehmen ebenso zugenommen wie durch die Fokussierung auf den Wissenschaftsstandort und die weitere Ansiedlung internationaler Institutionen sowie den Ausbau des Dienstleistungssektors.

Der Druck auf den Bonner Wohnungsmarkt ist erheblich, die bislang zur Verfügung stehenden Baulandpotentiale werden mittel- und langfristig den Bedarf nicht befriedigen können. Aus diesem Grund bemüht sich die Stadt Bonn, dort, wo noch Reserven zur Verfügung stehen, ohne Beeinträchtigung der hohen Freizeit- und Erholungsqualitäten in der Stadt neue Wohnbauflächen zu schaffen.

**BUNDESSTADT BONN - STADTBEZIRK BONN - ORTSTEIL BUSCHDORF**  
**BEBAUUNGSPLAN Nr. 7325-14 'IM ROSENFELD'**  
**Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3(1) BauGB**



<sup>4</sup> Quelle: Stadtplanungsamt, Bonn.

Mit einer Wohnbaufläche von annähernd 6 Hektar bietet das Plangebiet "Im Rosenfeld" in Bonn Buschdorf die Möglichkeit, ca. 200 Wohneinheiten zu realisieren. Dies soll modellhaft unter Berücksichtigung wichtiger Qualitäten geschehen, die das künftige Quartier attraktiv für junge Familien machen aber auch generationenübergreifende Angebote vorhalten, um für eine gesunde integrierte Mischung der Bewohnerinnen und Bewohner zu sorgen.

Mit Blick auf städtebauliche Kriminalprävention waren von Anfang an (Herbst 2005) die Kriminalpolizei und die Gleichstellungsbeauftragte in die Diskussion um das Planungskonzept einbezogen. Es zeigte sich rasch, dass die Empfehlungen der Polizei weitgehend mit den frauenpolitischen Ansätzen und den Gender-Ansätzen des Planungsamtes übereinstimmten..

So bestand Konsens darüber, dass in Buschdorf kein reines Wohngebiet entstehen soll, sondern Infrastrukturangebote wie öffentliche Kommunikationsbereiche, sonstige Dienstleistungsangebote im wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bereich "vor der Haustür" und weitere Treff-Angebote z.B. für Jugendliche und Senior/innen notwendig für die Funktionalität und die Sicherheit eines neuen Quartiers sind.

Hinzu kommen die Sicherung der fußläufigen Nähe und die sichere Gestaltung von Wegebeziehungen zu Infrastruktureinrichtungen und zum ÖPNV. Letzteres bedeutet beispielsweise die Berücksichtigung eines ausreichenden Pflanzabstandes zu Wegen und Gebäuden und die Beschränkung der Pflanzhöhe bei Hecken und Büschen, um Angsträume gar nicht erst entstehen zu lassen.

Die Standortauswahl und Gestaltung von Spielflächen im Plangebiet berücksichtigt die Sichtnähe zu Wohnungen, die Einsehbarkeit und soziale Kontrolle und die gefahrlose Erreichbarkeit.

Eine gute und ausreichende Beleuchtung fördert die Überschaubarkeit des öffentlich begehbaren Raumes.

Zur Vermeidung weiterer Angsträume wird auf die Erstellung von Unter- oder Überführungen von vornherein verzichtet.

Mit diesen Ansätzen, hohen Anforderungen an die Gestaltung der Baukörper, unter anderem die möglichst vollständige Vermeidung von uneinsehbaren Nischen und Ecken, der Vorgabe, verschiedene Bautypen zu mischen, die Geschossflächenzahl zu beschränken und der Ausweisung eines großen Anteils an Grün- und Freiflächen kann eine sehr gute Aufenthaltsqualität im neuen Quartier erreicht werden.

Im Vordergrund des Planungskonzeptes stehen außerdem die Nutzungsqualitäten für die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner.

Das Plangebiet ist bereits jetzt gut durch den ÖPNV erschlossen. Eine Stadtbahnhaltestelle befindet sich in unmittelbarer Nähe, über sie kann der Bonner Hauptbahnhof in ca. 6 Minuten, der Kölner Hauptbahnhof in ca. 45 Minuten erreicht werden. Mehrere Buslinien gewährleisten eine weitere Anbindung an die Innenstadt und die Verbindung mit den umliegenden Ortsteilen. Für den Individualverkehr bieten sich zwei nahegelegene Anbindungen an das Autobahnnetz an, die Bonner Innenstadt ist über das kommunale Straßennetz in einer Viertelstunde erreichbar.

Zahlreiche Arbeitsplätze sind in der Nähe oder durch die gute Verkehrsanbindung einfach zu erreichen.

Die Versorgung der Bewohnerinnen und Bewohner ist gesichert. Das Plangebiet selbst bietet die Möglichkeit der Ansiedlung z.B. eines Cafés, eines Bäckers, eines Kiosks, im fußläufig in wenigen Minuten erreichbaren Zentrum von Buschdorf gibt es eine ganze Reihe kleinerer Einzelhändler, eine Apotheke und ein unterschiedlichen Ansprüchen gerecht werdendes Angebot der Gastronomie. Gut erreichbar ist auch ein großes Einzelhandelszentrum im benachbarten Ortsteil Tannenbusch. Kindergärten und Schulen sind ebenso in erreichbarer Nähe wie eine gute ärztliche Versorgung.

Die Freizeitqualitäten im Ortsteil Buschdorf werden durch die Umsetzung der Planung noch verbessert.

Im Zentrum des neuen Quartiers ist eine keilförmige Grünfläche vorgesehen. Sie geht im Nordwesten in eine Grünanlage

über, die das Baugebiet einfasst und es direkt mit einem Grüngürtel verbindet, der nach seiner Fertigstellung den nördlichen Stadtrand von Bonn umfassen wird. Fuß- und Radwege durch das Plangebiet verbinden dann das "alte" Buschdorf mit den neuen Nachbarinnen und Nachbarn und mit dem Grünzug. Entlang der Wege sind kleine Plätze mit Spiel- und Sitzmöglichkeiten vorgesehen. Sie bieten Raum für Aufenthalt und Kommunikation. Im Norden soll ein multifunktionaler Platz, z.B. für Ballspiele, entstehen. Insgesamt wird besonderer Wert auf die Deckung des (Raum)Bedarfs von Kindern und Jugendlichen für die Freizeitgestaltung gelegt. So ist z.B. im Laufe der Umsetzung die Durchführung eines "Kinderbeteiligungsverfahrens" in Kooperation mit dem Amt für Kinder, Jugend und Familie vorgesehen.

Die geplante Bebauung wird einer Vielzahl von Ansprüchen gerecht. Es wird freistehende Einfamilienhäuser, Reihenhäuser und Wohnhäuser für mehrere Familien geben. Die Erschließung soll überwiegend über private Wohnwege erfolgen.

Es wird Wohnraum für viele Bedarfe geben: für junge Familien mit Kindern, für allein Erziehende, für Paare, für Seniorinnen und Senioren, gegebenenfalls sind auch Wohnprojekte realisierbar. In den Vorgaben für die Bauausführung werden die unterschiedlichen Bedarfe enthalten sein, z.B. barrierefreie Zugänge und breite Innentüren für Behinderte und ältere Menschen, z.B. ein ausreichendes Raumangebot für allein Erziehende, das Angebot von Wohnküchen und die Ausrichtung von Hauptaufenthaltsräumen auf Aufenthalts- und Spielflächen von Kindern für das Wohnangebot für Familien.

Insgesamt gesehen bietet das Plangebiet eine hervorragende Möglichkeit die definierten Voraussetzungen für eine geschlechtergerechte Planung zu erfüllen, durch kurze Wege, gute Infrastruktur, ein unterschiedlichsten Belangen gerecht werdendes Wohnumfeld, Wohnraum für verschiedenste Anforderungen und die Berücksichtigung wirtschaftlicher und sozialer Belange.

**Exkurs:  
Neue Grundrisse braucht das Land  
Plädoyer für die Überwindung der steingewordenen  
Geschlechterhierarchie**

**Brigitte Rubarth**

Waren Sie in letzter Zeit einmal in einer Fertighausausstellung? Nein? Das letzte Mal vor 15 oder 20 Jahren? Nicht wirklich tragisch! Sie haben nicht so viel verpasst.

Zugegeben, alles kommt ein Bisschen mehr "Öko" daher. Die Auswahl der Badezimmerfliesen ist etwas italienischer, die Auswahl der Böden etwas purer geworden – sprich Parkett oder Dielen statt Teppichböden. Die Wohnzimmer sind größer – neudeutsch: "repräsentativer" -, die Terrassentüren breiter, und in seltenen Fällen findet sich eine größere, manchmal offene Küche. Für diese wenige Ausnahmen ein Lob.

Und sonst? Neben Wohnzimmer, Küche (oft ohne Platz für einen Tisch, oft zum einsamen Kochen), einer Essecke – neuerdings häufig als Anhang des Wohnzimmers – gibt es in den teureren Fertighausvarianten einen Hausarbeitsraum. Dann natürlich neben Schlafzimmer für Doppelbett und Schrank und ein oder zwei Kinderzimmern (auch diese sind zum Glück heute in den meisten Fällen nicht mehr das Ebenbild eines Wand-schranks, sondern weisen in Einzelfällen bis zu stolzen 15 m<sup>2</sup> auf) gibt's noch das Arbeitszimmer für den Hausherrn.

Na prima, da sind wir ja weit gekommen mit der Emanzipation. (Die Frage nach dem Arbeitszimmer für die (Haus-)Frau wird alternativ mit Stirnrunzeln oder dem Hinweis auf den Hausarbeitsraum beantwortet.) Übrigens: Im regulär angebotenen Carport oder der Garage ist auch nur ein einziger Stellplatz.

Nur Mut, liebe Fertighausplaner, sagt uns, wie das Leben so abläuft.

Verständnislosigkeit:

Die Frauen haben doch höchstens ein Kleinauto, dem das Parken am Straßenrand sicher nichts ausmacht. Und ein eigenes Arbeitszimmer? Wozu? Sie haben doch das ganze Haus. Und die Küche sowieso.

Willkommen im Mittelalter.

Und: arme Männer! Der immer noch sichtbaren Ideologie zufolge sollen sie ein ganzes Haus kaufen und bekommen dann nur das Recht, sich in einem einzigen Zimmer zu bewegen??

Wie man es auch betrachtet, die Branche folgt – wie alle übrigen auch – Moden und Trends. Es hat sich zwar herumgesprochen, dass Kinder mehr Platz brauchen als Haustiere und dass Menschen mehr Platz für Bewegung und unterschiedliche Tätigkeiten möchten, allein die Umsetzung dieser Erkenntnisse ist dürftig.

Einige andere Dinge haben sich leider noch nicht herumgesprochen.

Zum Beispiel, dass zu den Perspektiven vieler Frauen zwar Kinder aber nicht das "Hausfrauendasein" gehören und mehr Männer denn je ihren Anteil an Kindererziehung und Hausarbeit leisten. Auch hieraus entsteht eine neue Sichtweise für und neue Wünsche an das Wohnen.

Zum Beispiel, dass sich in Deutschland und anderswo das Familienbild in den vergangenen Jahrzehnten drastisch verändert hat. Neben der stark angewachsenen Anzahl von Singlehaushalten, allein Erziehenden und Patchworkfamilien gibt es zahlreiche neue Wohnformen, deren Bedarfe im standardisierten Wohnungsbau untergehen.

Natürlich gibt es viele, die sich gut mit den angebotenen Grundrissen arrangieren können. Vielleicht auch deshalb, weil es keine Alternativen gibt? Weil wir alle "wissen", wie ein Haus

oder eine Wohnung zugeschnitten sein muss, was sie enthalten muss, und man uns erklärt, dass bei den Quadratmetern, die wir uns höchstens leisten können – ob zur Miete oder als Eigentum – etwas anderes nicht möglich ist?

Wäre also zu klären, was Mensch braucht.

Zunächst einmal: **flexible Grundrisse**, die jedem Bedarf angepasst werden können, in unterschiedlichen Größen.

Im "Sozialen Wohnungsbau" wird dies seit langem diskutiert, die Umsetzung lässt noch Wünsche offen.

Für Sozialwohnungen gibt es festgelegte Größobergrenzen, sie bestimmen die maximale Zahl der Quadratmeter nach Anzahl der Personen. Daneben gilt die Faustregel: ein Raum pro Bewohner/in.

Für Singles, (funktionierende) Familien oder Mütter mit mehreren Kindern ist dies akzeptabel. Das "Konzept" scheitert aber durchgehend für allein Erziehende mit einem Kind: zwei Zimmer, Küche, Bad? Da haben die Mütter und selten die Väter die Wahl, mit ihrem Kind in einem Zimmer zu schlafen oder selbst das Wohnzimmer als Schlafrum zu nutzen. Seit bald 20 Jahren machen Architektinnen und Gleichstellungsbeauftragte auf diesen Missstand aufmerksam. In einigen Bauprojekten in diesen Jahren hat das Anliegen Gehör gefunden. An der gesetzlich festgelegten Größe war nicht zu rütteln, aber einige wenige Wohnungen verteilen die Fläche auf ein Zimmer mehr oder legen die Küche als Wohnküche aus.

Überhaupt **Küche**: Seit der Erfindung der sogenannten "Frankfurter Küche" in den 70er Jahren ist die Küche oft ein Stiefkind der Bauplanung. (Die "Frankfurter Küche" ist der hinlänglich bekannte funktionale Schlauch, in dem kein Platz für einen Tisch ist und in dem mögliche Nutzer/innen ohne nennenswerte Bewegung "bequem" an alles herankommen.)

Dieses Modell eignet sich perfekt für alle, die außer mal einen Kaffee oder Tee nicht gern kochen, sondern vorzugsweise gelegentlich ein Fertiggericht in der Mikrowelle zubereiten. Für

länger dauernde Tätigkeiten ist dieser Ort nicht geeignet: er ist sozial isoliert und bietet keinerlei Aufenthaltsqualität. So befördert er das, was wir gerne beklagen: dass Menschen zunehmend ihre Nahrung nicht mehr selber zubereiten, Fast-food mit allen gesundheitlichen Folgen die Speisepläne dominiert und Kinder keinen adäquaten Zugang mehr zu ihrer Ernährung erhalten.

Menschen, die die Küche als das nutzen wollen, wofür sie gedacht ist, brauchen mehr Platz. Ein Tisch muss hinein, an dem man arbeiten kann oder essen, an dem andere Menschen sitzen können. Oder eine offene Küche, über den Essplatz integriert in den Wohnbereich. Kochen ist nicht unsozial. Sondern ein Teil des Lebens, an dem andere Menschen, vor allem Kinder, teilhaben dürfen.

Mütter – und Väter – mit (Klein-)Kindern brauchen über die direkten sozialen Aspekte des Wohn- und Lebensbereichs Küche hinaus außerdem die Möglichkeit, sowohl Wohn- als auch Außenbereich "im Blick" zu haben. Küchen sollten – übrigens ebenso wie andere Hauptaufenthaltsräume – grundsätzlich dort angelegt werden, wo ausreichender Einblick in Spielbereiche, insbesondere im Garten oder im Hof, gewährt wird.

**Bad oder Bäder?** Durchaus, auch Sanitärräume können Hierarchien manifestieren. Ein einziges vorhandenes Bad, das zudem klein und eng ist und nur über eine Waschgelegenheit verfügt, erfordert die Verteilung der Nutzungsrechte. Im traditionalistischen Idealfall ist der "Familienernährer" zuerst dran, da er das Haus oder die Wohnung zuerst verlassen muss. Geht man realistischerweise davon aus, dass Frauen wie Männer einer Erwerbstätigkeit nachgehen oder zumindest eine anstreben (in Bonn beispielsweise liegt der Frauenanteil an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten bei 49,3%!), gehören Grundrisse für Wohnungen und Häuser, die nicht zwei Bäder oder ein größeres Bad mit zwei Waschgelegenheiten vorsehen, in die Mottenkiste.

Aber auch für den Zuschnitt der Zimmer gilt: **nichthierarchische, nutzungsneutrale Räume** sind die Voraussetzung, um eine gleichberechtigte Nutzung von Wohnraum für Männer, Frauen und Kinder zu erreichen (gern wird auch übersehen, dass Kinder und damit ihre Platzansprüche größer werden und darüber hinaus junge Menschen heute erheblich häufiger als noch vor zwanzig Jahren länger, zum Teil bis Mitte 20, zuhause wohnen bleiben). Idealerweise unterscheiden sich die verschiedenen Zimmer nicht wesentlich in ihren Größen. Damit könnten Veränderungen in den Bedarfen der verschiedenen Bewohnerinnen und Bewohner besser entsprochen werden, auch Betreuungs- und Pflegeaufgaben, z.B. beim Zusammenleben mit älteren oder kranken Menschen, würden hinsichtlich dann entstehender zusätzlicher Anforderungen an die Ausstattung erleichtert. Damit würde auch die Nutzung durch andere Wohnformen als die klassische Kleinfamilie besser ermöglicht.

Liebe Architekten und Architektinnen, liebe Bauträger/innen und Wohnbaufirmen, einige von Ihnen sind Vorreiter/innen und geben gute Beispiele. Für viele gilt aber noch: Mut ist gefragt. Der Mut, keine Standardprodukte mehr anzubieten, sondern qualitätvolle Flexibilität.

# Vision Stadt

**Dipl.-Ing. Sigurd Trommer**

Den Ausspruch "Wer Visionen hat, sollte zum Arzt gehen" schreibt man dem Altbundeskanzler Helmut Schmidt zu. Wenn der von mir hoch verehrte Altbundeskanzler dies tatsächlich gesagt hat, dann – so vermute ich – weil ihn Besserwisserei, Klugrederei, Räsoniererei genervt hat, womöglich von Leuten ohne Verantwortung, von Leuten, die nicht über viele Jahre unter schwierigen Bedingungen Entscheidungen treffen mussten, Entscheidungen unter dem Brennglas der Öffentlichkeit. Visionen zu entwickeln und zu vermitteln und an deren Treffsicherheit über einen langen Zeitraum gemessen zu werden, halte ich besonders in den heutigen Zeiten großer Umbrüche für eine höchst anspruchsvolle Aufgabe für Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und für die Gesellschaft ganz allgemein.

Visionen zu entwickeln heißt, aus einer unermesslichen Zahl von Randbedingungen, von Ideen, Vorstellungen und Annahmen, von Wissen, Erfahrungen und viel Fantasie Bilder abzuleiten, wie die Zukunft aussehen könnte. Und natürlich kommt die ganz persönliche Charakteristik desjenigen hinzu, der eine Vision entwickelt, denkt man z. B. nur allein daran, ob diese Person eine eher optimistische oder pessimistische Grundhaltung innehat. Visionen können eine Seriosität an sich haben, eine Plausibilität: Das wird sich zeigen, nach einer eher längeren Zeit der Entwicklung. Wenn man also Mut hat, eine Vision zu entwickeln, dann gibt die auf der Erdenwelt zu bemessene Lebenszeit nur wenige Gelegenheiten, diese hinsichtlich ihrer Treffsicherheit zu überprüfen<sup>1</sup>.

Ein kurzer Aufsatz wie dieser kann nur holzschnittartig mit viel Fantasie unterlegt versuchen, eine grobe Vision zu entwickeln. Dennoch kann er Anreiz sein, zu diskutieren und die Vision im

---

<sup>1</sup> siehe Angaben am Ende dieses Beitrages.

Diskurs weiterzuentwickeln, gar zu verfeinern. Im besten Falle können auf diesem Wege Zielorientierungen, Leitbilder überprüft, ggf. neu justiert werden.

In Zeiten großer Umbrüche wie der unsrigen ist es besonders schwierig, Visionen zu entwickeln. Die extreme Komplexität sich ändernder Rahmenbedingungen lässt nur sehr verschwommen Zukunftsbilder erkennen. Ich vergleiche gern das Zukunftsbild mit einer Standard-Fotografie:

Vordergrund scharf und gut zu erkennen (die Jetzt-Zeit), Mittel- und Hintergrund (Zukunft) zunehmend unschärfer werdend. Und auch wenn es nur schemenhaft und unsicher ist: Mit jedem neuen Tag wird die Zukunft etwas klarer erkennbar, man wandert sozusagen in das Foto hinein – aber dahinter ist wieder eine neue Zukunft. "Hinterm Horizont geht's weiter" singt Udo Lindenberg. Zusammengefasst: Wer bereit ist, Visionen zu entwickeln, hat die Chance, Zukunft zu erahnen, vorherzusehen. Eine wichtige Grundlage dazu ist, wesentliche Veränderungen zu erkennen und ihre Auswirkungen zu analysieren.

Ich werde und muss mich aus der unendlichen Vielfalt von Veränderungen unserer Zeit auf einige wenige, mir besonders wichtig erscheinende beschränken. Es sind dies

- ▶ die Mobilität,
- ▶ das Wissen,
- ▶ der regionale Raum,
- ▶ die sozialgesellschaftliche Struktur.

Ich werde versuchen, zunächst für die Stadt allgemein verwendbare visionäre Gedanken zu entwickeln und dann besonders für die Struktur des Wohnquartiers. Und da jede Stadt ein Unikat ist, geformt von Lagegunst, Geschichte und, und, und, möchte ich am Beispiel meiner jetzigen Heimatstadt Bonn diese visionären Gedanken weiter differenzieren.

Eigentlich müsste man visionäre Gedanken ganzheitlich entwickeln, so wie das Leben nun einmal ist, und weil sich die vier genannten großen Veränderungen ja gegenseitig durchdringen und verschneiden. Übersichtlicher erscheint mir indes, die Veränderungen separiert zu betrachten und die Betrachtungen dann wieder zusammenzufügen.

## **Mobilität**

Brauchte man im Mittelalter rund zwei Jahre, um von London nach Isfahan im Iran zu gelangen, wie es im "Medikus" so trefflich beschrieben ist, so brauchen wir heute einen Tag. Prinzipiell können alle Menschen, alle Waren und Güter heute in kürzester Zeit von einem an jeden anderen Ort in der Welt gelangen, auch wenn mit Ein- und Ausreiseerschwernissen, Zoll u.ä. diese Geschwindigkeiten verzögert werden. Was bedeutet diese globale Verfügbarkeit, diese globale Mobilität für unser Leben, unsere Ernährung, unsere Wohnung, unsere Arbeit und Freizeit, für unsere Stadt?

Ich glaube, dass die eingangs beschriebene globale Mobilität dem Individuum so viel Entwurzelung zufügt, ihm so viel Bezug und soziale Zugehörigkeit raubt, dass eine große Sehnsucht nach Geborgenheit, nach Rückzug auf sozial vertraute Beziehungen, nach bekannten städtebaulichen Räumen, Architekturen, ganz allgemein nach vertrauten Bildern entsteht. Die sozialgesellschaftlichen Veränderungen – über 50 % der Großstadt-Haushalte in Deutschland sind Single-Haushalte – verstärken diese Sehnsucht. Ziele dieses Rückzugs auf sozial vertraute Beziehungen sind nicht mehr nur die Wohnung, das können auch die Zweitwohnung, das Wochenend- oder Urlaubsquartier sein. Auch für großzügig und wohlhabend lebende Menschen kann ein winziges, sparsam ausgestattetes Wochenendhäuschen oder der Wohnwagen auf dem Campingplatz das (archaische) Rückzugsquartier sein.

Städte – Inbegriff der Immobilität – haben keine aus sich selbst heraus gegebene Daseinberechtigung mehr. Die globale Mobilität ermöglicht Menschen, Unternehmen und Institutionen jederzeit, eine Stadt zu verlassen, um sich eine besser geeignete auszusuchen. Dass diese Möglichkeit zuerst von gut ausgebildeten Menschen und gut aufgestellten Unternehmen / Institutionen genutzt werden würde, beinhaltet einen dynamisierenden Effekt: Eine Abwärtsspirale, eine dynamische Negativ-Entwicklung!

Zukunftstauglichkeit dagegen entsteht oder wird gesichert, wenn man die attraktiven Potenziale eines regionalen Raumes auf hohem Niveau entwickelt und anbietet, um Menschen, Unternehmen und Institutionen vor Ort zu halten und neue von außerhalb zu gewinnen. Dabei geht es einerseits um wettbewerbsfähige Qualitäten der vorgenannten Infrastrukturen, andererseits um hervorragende städtebauliche und architektonische Qualitäten des Lebensumfeldes und des Freiraumes. Hier wird ein interkommunales AUFEINANDER - ANGEWIESENHEITEN deutlich, denn eine schlechte Nachbarstadt nimmt auch der gut aufgestellten Stadt selbst die Attraktivität. Es ist eben wie im Leben! Globale Mobilität bedeutet zudem, dass es das jahrhundertlang bekannte Subjekt "Stadtbürger" mit einer emotional hohen Bindung an seine Stadt nicht mehr gibt, sondern den "Bürger auf Zeit", dem sich eine Stadtregierung umso sorgfältiger widmen muss, denn er kann jederzeit verschwinden.

Globale Mobilität bedeutet auch, dass Städte attraktiv, also anziehend sein müssen für den "internationalen Bürger auf Zeit". Menschen aus aller Welt suchen sich eine Heimat, oder besser eine "Heimat auf Zeit". Die wahrscheinlich schwierigste Aufgabe für prosperierende Städte besteht darin, dass eine hohe eigene Attraktivität Armut-Einwanderungen auslösen kann, die wiederum eine Abwanderung kraftvoller sozialer Schichten auslösen wird. Dadurch sind Städte unmittelbar in die globale Politik einbezogen, sie müssen ein ureigenes Interesse haben, weltweit eine ausreichende Basis-Lebensqualität

zu entwickeln, die menschenwürdiges Leben überall vor Ort sichert. Und sie müssen etwas dafür tun!

## **Wissen**

Die unbegrenzte Verfügbarkeit von Wissen für jeden Menschen wird in naher Zukunft Fakt sein. Die Informationstechnologie bringt das Wissen dieser Welt in jedes Wohnzimmer, aber sie vermittelt nicht nur "objektives Wissen", sondern sie manipuliert, indoktriniert, verführt. Was bedeutet das für die Menschen, für ihren Erfindungsreichtum und ihre Kreativität, für ihre Macht-, Herrsch- und Verführungsgelüste? Was bedeutet es für den Lebensrhythmus einer Stadt, in der Unternehmen weltweit zeitgleich arbeiten wollen und müssen?

Die Informationstechnologie mit ihrer Möglichkeit, das globale Wissen an jede Stelle der Welt zu transportieren, stärkt einerseits die Zukunftsfähigkeit der Städte, weil überall der Zugang zum globalen Wissen existiert. Andererseits zeigt sie gnadenlos die Vorzüge und Nachteile der Städte auf und erzwingt einen unbarmherzigen Wettbewerb. Darüber hinaus fordert die Informationstechnologie den Städten einen 24-Stunden-Rhythmus ab.

Es muss Anwaltskanzleien, Arztpraxen, ganz allgemein Dienstleister geben, die zeitversetzt innerhalb des 24-Stunden-Rhythmus einer Stadt zur Verfügung stehen. Ja, es wird Kindergärten und Schulen geben, die sich diesem Rhythmus anpassen und beispielsweise nachts um 1:00 Uhr beginnen und um 6:00 Uhr schließen. In einer 24-Stunden-Stadt werden neue Infrastrukturen zu erstellen sein, aber es werden auch vorhandene Infrastrukturen intensiver ausgelastet, zum Beispiel Verkehrsanlagen, Versorgungs- und Entsorgungsinfrastrukturen. Vieles wird wirtschaftlicher betrieben werden können, heutige Überbeanspruchungen könnten sich entspannen. Wenn Praxen, Kanzleien, öffentliche Einrichtungen usw. über 24 Stunden betrieben werden können, werden eben erheblich weniger Räumlichkeiten benötigt. Informationstechnologien

vermitteln jedem all überall auf der Welt das Wissen und die Kenntnis über günstige und ungünstige Lebensräume. Sie erzwingen damit einen globalen Wettbewerb um hohe Qualitäten der Lebensräume in Bezug auf Kultur und Bildung, auf soziale und Gesundheits-Infrastruktur, auf Arbeits- und Freizeitmöglichkeiten, auf schöne städtebaulich und architektonisch gestaltete Räume, auf schöne landschaftliche Umgebung usw. Städte und Staaten, die sich dieser Herausforderung nicht stellen, werden verlieren. Und Städte wiederum, die zu einem übergroßen Magneten werden und dem ausgelösten Ansturm nicht Herr werden, könnten daran zugrunde gehen.

## **Der regionale Raum**

Es sind nicht nur die großen globalen Umbrüche, die enorme Veränderungen auch in unserem lokalen Lebensumfeld - im günstigen Fall auch Entwicklungsschübe - auslösen können.

Das unmittelbare Lebensumfeld der Menschen ist ein Raum, den man in einer Zeitstunde durchmessen kann – die "Stunden-Stadt". Dieser lokal-regionale Raum für den Alltag überstreicht normalerweise mehrere Gemeinden, die den Menschen die üblichen Arbeits-, Freizeit-, Gesundheits-, Bildungs- und kulturelle sowie soziale Infrastrukturen bieten. Dieser regionale Raum beinhaltet nicht nur infrastrukturelle, sondern auch funktionale Zusammenhänge beispielsweise für die Mobilität, die Versorgung und die Entsorgung.

Unter günstig verlaufender geschichtlicher Bedeutung ist dieser regionale Raum auch ein kulturhistorisch und wirtschaftlich einheitlich geprägter Raum. Die deutschen Städte, die ältesten im Westen durch die Expansion der Römer vor rd. 2.000 Jahren entstanden, haben zwar durch häufige Erweiterungen und Eingemeindungen einen immer größeren Raum eingenommen. Dennoch ist aber der heutige regionale Raum politisch und administrativ durch viele Gebietsorganisationen wie Städ-

te und Gemeinden, Kreise und weitere Organisationen zergliedert. Was ist daran sinnvoll? Was ist überflüssig, kraftzehrend und chancenvergeudend? Und erst wenn wir in den Städten, in dem von ihnen gebildeten regionalen Raum die gemeinsamen geschichtlichen Strukturen einbeziehen, die Begabungen, die in diesem Raum vorhanden waren und sind, werden wir die für die Zukunft erforderlichen Potenziale zur Entfaltung bringen können.

## **Die sozialgesellschaftliche Struktur**

Es sind sozial gesellschaftliche Veränderungen, die eine Stadtentwicklung ganz wesentlich beeinflussen. Die folgenreichsten dieser Veränderungen: Wir werden "älter, bunter, weniger" – nur noch 30 % der Deutschen leben im klassischen Familienverband Vater – Mutter – Kind(er)! Daraus ergeben sich für viele Menschen andere Verantwortungen, andere Ab- und Unabhängigkeiten als noch vor ein bis zwei Generationen. Die "älter, bunter und weniger" werdende Gesellschaft wird sich zunächst weiter individualisieren mit den Folgen der Zunahme von Ein-Personen-Haushalten, dem Auseinanderbrechen von Lebensgemeinschaften. Ich habe aber die Vermutung, dass noch innerhalb der nächsten Generation eine Gegenbewegung einsetzen wird, die nicht unbedingt eine Renaissance der klassischen Familie auslöst, aber zu den unterschiedlichsten Lebensgemeinschaften führt. Dies geht einher mit den Folgerungen aus der globalen Mobilität.

## **Allgemeines Fazit**

Die globale Mobilität, das allseits verfügbare Wissen führen mit der immer komplexer werdenden sozialgesellschaftlichen Struktur zu einer gnadenlosen Vergleichbarkeit der Städte. Diese haben fixe, also unveränderbare und variable, also veränderbare Randbedingungen. Die Extrempole der denkbaren Visionen für Städte sind:

▶ Maximal positiv:

Städte mit günstigen fixen Randbedingungen, also Lagegunst, bisherige geschichtliche / kulturelle / wirtschaftliche Entwicklung usw.

sowie optimalen variablen Rahmenbedingungen wie Harmonisierung der regionalen Kräfte, Konzentration auf qualitätvolle Entwicklung, Schaffung sozialer Stabilität werden bestmögliche Zukunftschancen haben.

▶ Maximal negativ:

Städte mit schlechten fixen Randbedingungen, mit zerstrittener, sich gegenseitig bekämpfender Nachbarschaft, mit jedem Anspruch auf qualitätsaufgebender Mutlosigkeit und Verzagttheit, mit untereinander rivalisierenden sozialen Schichten werden von Menschen, Unternehmen und Institutionen voller Hoffnung und positivem Zukunftspotenzial verlassen werden und dahinsiechen.

Zwischen diesen Extrempolen sind alle Varianten denkbar.

## **Meine Vision für Wohnquartiere**

Neben den wesentlichen Siedlungsfunktionen wie Arbeitsquartieren und multifunktionalen Zentralquartieren werden Wohnquartiere wesentliche Änderungen erfahren. Ich beschränke mich auf letztere und möchte mich einer Vision durch Fragestellungen nähern:

Werden unsere Wohnungen größer werden, weil wir mehr Arbeit mit mehr technischer Ausstattung dorthin verlagern?

Werden wir mehr große Wohngebäude bekommen, die dem und den Einzelnen individuelle Rückzugsräume (gleich klassische Wohnung) und der Gemeinschaft Gastwohnungen, Freizeiträume und dergleichen unter einem Dach bieten?

Werden diese Wohngebäude mit kombinierten Funktionen ein Pendant auf dem Grundstück bekommen, also zusätzlich zum Abstellen der Autos Abstellmöglichkeiten für Freizeit- und Arbeitsgeräte, für Betätigungsmöglichkeiten wie dem Basteln, dem Gärtnern, dem Feiern?

Bekommen wir nach den immer kleiner parzellierten Wohnquartieren für Reihenhäuser wieder Bedarf für große Grundstücke, für das Wohnen "jeder für sich und alle unter einem Dach"?

Brauchen wir in den Wohnquartieren neben den klassischen Infrastrukturen für Bildung / Kultur/ Soziales und der Lebensmittelversorgung Platz für logistische Versorgung wie Paket-Stationen, möglicherweise mehrere für mehrere Dienstleister, Gefrierkost-Automaten zum Abholen bestellter Ware, Lagerungs-Automaten für unterschiedlichste Katalog-Bestellungen?

All dies und vieles andere könnte zu neuen Siedlungsstrukturen führen, die man sich auch in den perforierten Strukturen rückgebauter Wohnquartiere vorstellen kann.

## **Vision Bonn**

Bonn wird ohne Einbeziehung des regionalen Raumes langfristig seine Potenziale nicht tauglich entfalten können. Das gilt genau so für Köln und die umgebenden Städte und Kreise. Der regionale Raum KölnBonn ist identifiziert, es gibt auch erste regionale Institutionen wie z. B. den Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS).

Meine Vision ist, dass es einerseits eine sehr lokal funktionierende Politik und Administration für die täglichen Sorgen und Bedürfnisse der Menschen geben muss, also ein hoch qualifiziertes Angebot für den "Bürger auf Zeit" vor Ort, das ihm eine Kompensation für die globale Anonymität bietet. Dass es andererseits für die raumbedeutsamen Themen der technischen

Infrastruktur, der sozialen, Bildungs- und kulturellen Infrastruktur, des Einzelhandels, der Wirtschaftsentwicklung usw. eine regionale Instanz geben muss, steht für mich außer Frage.

Diese regionale Instanz kann keine "Instanz von oben", also eine staatliche Instanz sein, sondern sie muss eine "Instanz von unten", also eine direkt vom Bürger gewählte Instanz mit der dazugehörigen Administration sein. Ein erstes, beispielhaftes Grundmodell hat für mich die Region Hannover entwickelt, das die Region KölnBonn als Anschauungsobjekt studieren und dann eigene Wege entwickeln sollte. Bonn und seine mit dem Bonn-Berlin-Beschluss von 1991 freiwillig sich zusammengefundene Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler wäre dann eine Teilregion der metropolen Region KölnBonn und würde einen hervorragenden Beitrag mit seinen besonderen Qualitäten in Wissenschaft und Forschung, Dienstleistungswirtschaft, Bundesverwaltung, internationalen Einrichtungen, Kongressstätten und Touristik, mit seinen qualitätvollen Städten und einer attraktiven Berg- und Flusslandschaft leisten. Voraussetzung für die Beibehaltung und Weiterentwicklung dieser Qualitäten ist seitens der Verantwortlichen ein Ringen auf höchstem Niveau um Qualität sowie die zur Realisierung erforderliche Entscheidungs- und Verantwortungsfreude. Dagegen besteht das größte Gefahrenpotenzial in der Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler, wenn Politik und Administration nicht stark und energisch genug sind, um Zweit- und Drittklassigkeit zu vermeiden.

Die noch zu erwartenden rund 15 Jahre Bevölkerungswachstum, gefolgt von ca. 10 Jahren Gleichstand, um nach 25 Jahren, also einer Generation von heute gerechnet, dann auch einem allmählichen Bevölkerungsrückgang entgegen zu sehen, müssen genutzt werden, um Wohnquartiere dort zu arondieren, wo günstige Mobilitätsangebote (Bahn- / Busstationen), Arbeitsplatzmöglichkeiten, günstige urbane Strukturen bestehen, die durch zusätzliche Wohnungsangebote gesichert werden können, anstatt bei kurzsichtiger Standortwahl zu neuen Investitionen in öffentliche Strukturen gezwungen zu

werden. Es besteht die Chance, mit klugen Wohnformen und quartiersbezogenen öffentlichen und privaten Freiräumen mögliche und wünschenswerte Entwicklungen einzuleiten und zu unterstützen, die ich mir wie folgt vorstelle:

Nach der seit ein bis zwei Generationen bestehenden Phase des Auseinanderfallens klassischer Familienstrukturen, der Kinderlosigkeit, des Rückgangs an Religiosität, der Infragestellung jedweder Autorität vermute ich eine Gegenbewegung nicht etwa in historisch bekannte, sondern in andere Formen als heute hinein. Es wird, auch als Kompensation für globale Einsamkeit und Anonymität Familien ersetzende soziale Strukturen geben, wie auch eine Renaissance der Familie selbst. Sie benötigen andere Wohnformen des "Allein und Miteinander" unter einem Dach. Sie brauchen Quartierstrukturen für ein "multikulturelles Wohlfühlen", das Unabhängigkeit und Abgesichertheit in sozialer Stabilität von jung bis alt ermöglicht. Der Ersatz unbrauchbar gewordener Wohnsubstanz und der zusätzliche Wohnbedarf ermöglichen neue Wohnformen und geänderte Quartierstrukturen.

Es wird eine neue Bereitschaft geben, Autorität nicht nur anzuerkennen, sondern sogar zu fordern, aber mit dem Anspruch auf Qualität. Das Personal in den Bildungseinrichtungen, in Politik und Verwaltung muss diesem Anspruch gerecht werden. Eine neu aufkommende Religiosität wird diesen Wandel fördern und verstärken. Der globale Wettbewerb erzwingt die Einsicht, sich als Ort und Raum, also als Region weltweit zu präsentieren, in der es sich gut leben und arbeiten lässt. Die dafür erforderlichen Qualitäten sind nur durch das Bündeln aller Kräfte zu erreichen.

Die Akzeptanz individueller Ansprüche und Forderungen an den Staat muss und wird zurückgehen, so dass man das Investieren in Arbeitsplatzstrukturen, zunehmend auch in kleine, dezentralisierte, individuell zur Wohnung gehörende, zügiger von den betroffenen Menschen erwarten kann, hoffentlich aber für den Erfolg des Gemeinwesens auf höchstem städtebaulichen und architektonischen Niveau.

Das Investieren in dringende öffentliche Infrastrukturen, von denen man eine qualitätvolle Gestaltung schon allein wegen der Vorbildfunktion erwarten und fordern muss, wird zügiger und effektiver vonstatten gehen müssen, wenn man sich nicht auf der Verliererstraße wiederfinden will.

Die Erkenntnis, dass Erfolg im globalen Wettbewerb nur über Qualität zu erreichen ist, wird dazu beitragen, dass sich das schon heute relativ qualitätvolle Bild unseres Raumes, unserer Region KölnBonn nicht schlagartig ändern wird und auch nicht schlagartig ändern darf, denn die Identifikation der Menschen hängt an dem Vorhandenem<sup>2</sup>.

Die Qualitäten an Landschafts- und Stadtkultur werden noch intensiver wahrgenommen, geschützt und gepflegt werden, die Qualitäten neuer Strukturen müssen sich daran messen lassen. Die Erkenntnis, nur als international wahrnehmbare Größe und Einheit Zukunftstauglichkeit erreichen zu können, wird dazu beitragen, die Region KölnBonn als Heimat zu empfinden und als "Marke" nach außen zu präsentieren.

Bonn und die darauf bezogene Teilregion muss und wird eine besondere und eigenwillige Perle in dem Collier der Region KölnBonn darstellen mit seinen besonderen landschaftlichen und städtebaulichen Qualitäten, mit der Qualität seiner Geschichte und Kultur, mit der Qualität seiner hochkarätigen und zukunftsweisenden Arbeitsplätze, und mit der Qualität seiner Forschungs- und Bildungseinrichtungen.

Eine für die Präsentation nach außen, aber auch für das Selbstbewusstsein der Bürger nach innen gerichtete entscheidende Aufmerksamkeit muss dem öffentlichen Raum zukommen. Er gerät immer mehr unter ökonomischen Druck:

---

<sup>2</sup> Siehe auch: Trommer, Sigurd, Identität und Image in der Stadt der Zukunft, in: Zukunft von Stadt und Region, Verlag für Sozialwissenschaften, 2006, S. 23 – 43.

- ▶ Werbung wird besonders an den schönsten und frequentiertesten Plätzen und Straßen der Stadt in den Blick gesetzt, ja, clevere Hauseigentümer stellen in überflüssig kurzen Abständen Baugerüste für vermeintliche Renovierungsarbeiten vor ihre Fassade, um mit Megawerbung zusätzliche Einnahmen zu kassieren.
- ▶ Zusätzlich zu den schon vorhandenen Schaltkästen, Entsorgungscontainern, Haltestellen-Infrastrukturen usw. wird öffentlicher Raum für private logistische Infrastrukturen wie Paketstationen und alle möglichen anderen Abholstationen beansprucht.

Es wird zunehmend weitere Inanspruchnahme/-wünsche geben. An diesem Detail lässt sich erkennen, wie wichtig es ist, sich die Stadt von morgen visionär vorzustellen, um kluge und qualitätvolle Antworten auf Ansprüche und Entwicklungen von morgen zu finden und diese qualitätvoll umzusetzen.

So kann **Vision Stadt** einerseits zu einem Gesamt-Zukunftsbild mit der Möglichkeit führen, es zu einem Leitbild zu entwickeln. Sie kann andererseits für die unterschiedlichsten Aufgaben und Entwicklungen zu einem Detail-Bild führen, das man entweder akzeptieren und entstehen lassen kann, oder dass man durch kluge Antizipation in eine akzeptable Entwicklung umbilden muss.

---

<sup>(1)</sup> **Ausgewählte Beiträge des Verfassers:**

"Die Stadt: Schmarotzer oder Symbiont der Natur", in: Der Städtetag, H.8/1986, S. 523 – 528.

"Hat die Stadt noch Zukunft", in: Gewerkschaftliche Monatshefte, 39/1988, H.9, S. 532 – 541.

"Vision 2049", in: Stadtplanung fünf Jahre danach – Beiträge zur Stadtentwicklung, Stadtplanung und Bauwesen d. Stadt Bonn, H. 9/1996, S. 45 – 46.

"Die Bundesstadt Bonn im Jahr 2025", in: Politik und Denkmalpflege in Deutschland – Arbeitshefte der Rheinischen Denkmalpflege, S. 173 – 193.

"Die Zukunft der Bundesstadt Bonn", in: Bonner Universitätsblätter 2000, S. 59 – 69.

## Die Autoren

Dr.-Ing. Brigitte Adam, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Referat für Stadtentwicklung, Mitglied der Landesarbeitsgemeinschaft der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Mitglied im Informationskreis für Raumplanung (IfR) e.V.

Dr.-Ing. Christine Grüger, cg konzept, Büro für Planungskommunikation, Freiburg, Mitglied u.a. in der Fachgruppe "Frauen in der Planung", srl, und im Informationskreis für Raumplanung (IfR) e.V.

Dr.-Ing. Thomas Baum, vsu – Beratende Ingenieure für Verkehr, Städtebau, Umweltschutz GmbH, Herzogenrath, Mitglied im Informationskreis für Landesplanung (IfR) e.V.

Dr. Donato Acocella, Büro Dr. Acocella für Stadt- und Regionalentwicklung, Dortmund und Lörrach, Mitglied u.a. im Deutschen Verein für Stadtentwicklung und Handel e.V.

Prof. Dr.-Ing. Klaus Selle, Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtentwicklung, RWTH Aachen, Mitarbeit u.a. bei der EuRegionale 08, Beirat Wohnbund-Beratung-NRW e.V. u.a.

Dipl.-Ing. Sigurd Trommer, Stadtbaurat a.D., Bundesstadt Bonn, Vorstand Montag Stiftung Urbane Räume gAG.

sowie:

Dipl.-Ing. Michael Isselmann, Leiter des Stadtplanungsamtes der Bundesstadt Bonn.

und

Brigitte Rubarth, M.A., Gleichstellungsbeauftragte der Bundesstadt Bonn.

## **Weitere Literatur:**

**Convention on the Elimination of All Forms of Discrimination Against Women (CEDAW)**, Division for the Advancement of Women, UNO,  
[www.un.org/womenwatch/daw/cedaw](http://www.un.org/womenwatch/daw/cedaw) .

**Städtebau für Frauen und Männer**, BMVBS-Veröffentlichung, Werkstatt: Praxis, Heft 44, Bonn 2006,  
[www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de) .

**Expertise zur Umsetzung von Gender Mainstreaming in der Städtebaupolitik des Bundes**, in: Städtebau und Gender Mainstreaming, Werkstatt: Praxis, Heft 4, Bonn 2003, BMVBS-Veröffentlichung, [www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de) .

**Gender Mainstreaming im Städtebau**, ExWoSt-Info Nr. 26/1 bis 26/5, 2003 – 2006, Endbericht 2006, BMVBS-Veröffentlichung, Bonn, [www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de) .