



Lass es Vahr 2030 werden!

Zukunftsperspektiven einer Großsiedlung

Thomas Kuder

Die Neue Vahr, Bremen

Vor knapp sechzig Jahren wurde in der Freien Hansestadt Bremen, etwas östlich der wenige Jahre vorher errichteten Gartenstadt Vahr, die Wohnsiedlung Neue Vahr als Modellprojekt der sozialen Wohnungsbaupolitik in der noch jungen Bundesrepublik errichtet. Vorrangiges Ziel der schnell wachsenden Stadt Bremen war es, der großen Wohnungsnot, die vor allem durch die verheerenden Zerstörungen im 2. Weltkrieg hervorgebracht worden war, schnell und effizient zu begegnen. Der Bauherr war die gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft GEWOBA im Auftrag der Stadt Bremen. Basierend auf den Entwürfen renommierter Stadtplaner der städtebaulichen Moderne wie Ernst May und Hans Bernhard Reichow, wurden in der Neuen Vahr rund 10.000 Wohnungen für bis zu 25.000 Einwohner errichtet. Heute stellen die Wohnsiedlung Neue Vahr und die Gartenstadt Vahr zwei kaum mehr wegzudenkende, gewachsene Bausteine im funktionalen und baulich-räumlichen Gefüge der Freien Hansestadt dar.

Herausforderung Zukunft

Angesichts des weitreichenden Wandels der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen heute sowie der beschleunigten räumlich-strukturellen, wohnungswirtschaftli-

chen und stadtentwicklungspolitischen Dynamiken in der Gegenwart, haben sich im Jahr 2017 die Verantwortlichen der Freien Hansestadt Bremen und der GEWOBA - AG Bauen und Wohnen, als Haupteigentümerin der Wohnsiedlung Neue Vahr, sowie Vertreter des vhw-Bundesverbandes für Wohnen und Stadtentwicklung, mit ihrer Expertise zur Stärkung der lokalen Demokratie, zusammengesetzt und auf die Durchführung eines kooperativen Planungs- und Mitwirkungsprozesses „Vahr 2030“ verständigt, was an sich schon als innovativ zu bewerten ist. Ziel dieses weitreichenden Vorhabens in Kooperation stadt- und zivilgesellschaftlicher sowie wohnungspolitischer Akteure war es, durch frühzeitige Erarbeitung zukunftsorientierter Entwicklungsperspektiven für die gesamte Vahr auf künftige Fragen und Herausforderungen der Stadtentwicklung vorbereitet zu sein und angemessen darauf reagieren zu können.

„Das unvollendete Projekt einer ins Schleudern geratenen Moderne“

Vor gut 50 Jahren entbrannte insbesondere in der Architektur und im Städtebau der Diskurs über „das unvollendete Projekt einer ins Schleudern geratenen Moderne“ (Habermas). Zwar hat sich heute die Aufregung, die seit dem Ende der 1970er Jahre im Zuge der Debatte um die Post-, Nach-

oder Zweite Moderne auch in Architektur und Städtebau vorherrschte, weitgehend gelegt, gleichwohl lässt sich das Vorhaben „Vahr 2030“ erkenntnisgenerierend in den Kontext dieser Debatte einbinden.

Gemeinsam war den Diskursen über Post-, Nach- oder Zweite Moderne der Wunsch, Abstand zu gewinnen. Abstand von den im Wandel der Zeit als überholt konstatierten gesellschaftlichen Verhältnissen und ihrem baulich-räumlichen und funktionalen Niederschlag, also vom „unvollendeten Projekt der ins Schleudern geratenen Moderne“ (Habermas). Gesellschaftliche Diskontinuitätserfahrungen, so Habermas, sind bereits aus der Vergangenheit überliefert. Folge war in diesen Fällen u.a. eine „reflektierte Aneignung der Geschichte“, um über die Reflexion einen eigenen neuen Weg in die Zukunft zu finden (Habermas 1985: 11ff.).

Auch ging es in den Diskursen vor 50 Jahren um Fehlentwicklungen, die bezogen auf Städtebau und Architektur der Moderne immer öfter artikuliert wurden: solitäre Arroganz, monströse Großbehälter, seelenlose Architektur, fehlende Urbanität und Nachhaltigkeit sowie Menschenfeindlichkeit, so einige der Kritikpunkte (Habermas 1985: 14). Architektur und Städtebau der Moderne als kulturelle Errungenschaften vermochten es zwar, den Herausforderungen steigender Wohnraumbedarfe und neuer technischer Möglichkeiten gerecht

zu werden, zeigten sich aber gegenüber „systematischen Abhängigkeiten von Imperativen des Marktes und der planenden Verwaltung“ eher hilflos und schlicht überfordert (Habermas 1985: 22f.).

Auch wenn es heute weniger um einen epochalen gesellschaftlichen Wandel gehen dürfte und die kritisierten Auswüchse der Moderne in Städtebau und Architektur hierzulande kein großes Thema mehr sind, so bleibt die Aufgabe, die Siedlungen der 1950er - 70er Jahre zukunftsorientiert weiterzuentwickeln. Und diese folgt im Kern den Herausforderungen der Diskontinuitätserfahrungen, der Kritik an der Moderne und der kritisch-reflexiven Rückbesinnung auf dem Weg in die Zukunft.

Für Ulrich Beck steht mit Blick auf die Zweite Moderne vor allem das Erfordernis der reflexiven Auseinandersetzung mit den nicht intendierten Nebenfolgen von früheren Modernisierungsprozessen im Vordergrund (Beck, Giddens, Lash 1996: 289ff.). Offensichtlich ist dieser Zusammenhang, übertragen auf modernen Städtebau, bei der Auseinandersetzung mit dem Leitbild der verkehrsgerechten Stadt. Einst im Sinne der Moderne als zukunftsweisend erachtet, hat sich das Leitbild durch die Erfolgsgeschichte der (Auto-) Mobilisierung und des Verkehrs selbst überholt und in Frage gestellt. Aufgrund der sich verselbständigenden

den Nebenfolgen, der immer länger werdenden Staus, fehlenden Stellplätze, überlasteten Straßen, zunehmenden Umweltbelastungen und Gesundheitsgefährdungen, wird das Leitbild heute kritisch-reflexiv hinterfragt und langsam durch weiterentwickelte Mobilitätskonzepte ersetzt.

Andere Leitideen wie die grüne, weitläufige Stadtlandschaft oder auch eine vielfältig weiterentwickelte Siedlungsarchitektur haben dagegen im Grundsatz ihren Platz im heutigen Pluralismus der Bau- und Siedlungsformen behaupten können und finden noch immer städtebauliche und architektonische Akzeptanz, auch wenn sie im Zuge steigender Nachhaltigkeitsforderungen und steigender Bodenpreise immer mehr in Konkurrenz zueinander geraten.

Ein Problem der ersten Stunde, das sich bereits zur Blütezeit funktionalistischer Architektur und modernen Städtebaus abzeichnete, besteht auch heute noch und prägt die aktuellen Diskurse zur Weiterentwicklung der Großsiedlungen: Architektur und Städtebau unterliegen auch heute den Zwängen und Imperativen des Marktes und der Politik bzw. Verwaltung. Als kulturelle und künstlerische Errungenschaften müssen sie sich auch weiterhin ökonomischen Zwängen und politisch-administrativen Beschränkungen unterwerfen. Das bedeutet, sie dürften auch künftig gefordert sein, allen Belangen gerecht zu werden.

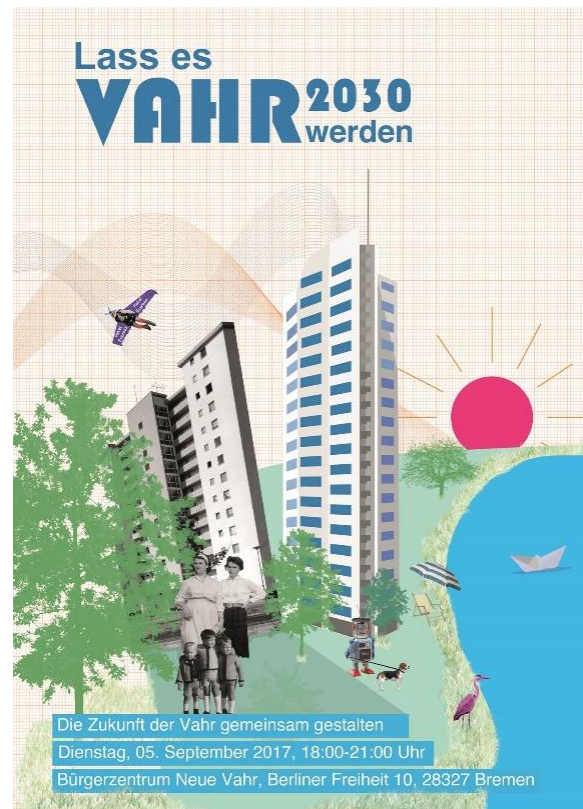


Abb. 1: Plakat zum Bürgerworkshop

Quelle: designlab berlin, vhw, 2017

Ein Hauptproblem des Städtebaus, so das Fazit, bleibt demnach die Bewältigung von Systemimperativen, die in die urbane Lebenswelt einwirken (Habermas 1985: 24).

Zudem, wie Habermas anhand der Innenentwicklung schon vor vier Jahrzehnten gezeigt hat, müssen eine Architektur und ein Städtebau, die für die (Wohnungs-)Wirtschaft, Investoren und Verwaltung vielleicht „systemfunktional“ erscheinen, aus der davon abweichenden Perspektive und Sichtweise von Bewohnern keineswegs

auch als „funktional“ gelten. Konflikte zwischen Bürgern, Bauherren, Investoren, Politik und Verwaltung dürften somit nicht gänzlich auszuschließen sein.

Der Prozess der Planung und Mitwirkung

Zur strategischen Steuerung des Planungs- und Mitwirkungsprozesses „Vahr 2030“ wurden mehrere, miteinander verknüpfte Steuerungsgruppen initiiert, denen auf verschiedenen Ebenen die Vertreter von Stadtverwaltung, GEWOBA, Ortsamt und vhw sowie Vertreter der lokalen Zivilgesellschaft und Bürgerschaft angehörten. Deren Aufgabe war es, unter Berücksichtigung der Perspektiven- und Interessensvielfalt der Akteure vor Ort, den Planungs- und Mitwirkungsprozess zu gestalten, begleitend zu steuern, zu dokumentieren und zu evaluieren. Mithilfe dieses Prozesses wollten die Verantwortlichen angesichts ungewisser Zukunftsperspektiven eine zuverlässige langfristige Orientierungshilfe gewinnen und sich fundierte Ansätze für die künftige Stadtentwicklung erarbeiten lassen. Allerdings wurde recht schnell deutlich, dass sich die eigentlichen Herausforderungen weniger in der Gartenstadt, als vielmehr in der Großsiedlung Neue Vahr stellen werden, weshalb sich in Folge der Planungs- und Mitwirkungsprozess immer mehr auf die Neue Vahr fokussierte.

Für die Entwicklung der Planungsgrundsätze und -leitlinien sowie die Bearbeitung der Schwerpunkte „Einbindung und Erschließung“, „Grün und Freiräume“ sowie „Nachbarschaft und Struktur“ konnten mit den Büros ARGUS, Hamburg (Verkehr), bgmr, Berlin (Landschaft und Freiräume) und COBE, Berlin (Städtebau) drei renommierte Architektur- und Planungsbüros gewonnen werden.

Wie sich im weiteren Planungsprozess zeigen sollte, erforderte die Aufgabenstellung fast zwangsläufig eine konstruktive Rückbesinnung auf die Identität und die kritische Auseinandersetzung mit den städtebaulichen Grundstrukturen der Neuen Vahr. Die hinterfragende Rückbesinnung auf die Planungsideen der städtebaulichen Moderne, die baulich-räumliche Konfiguration, die im Zeitgeist der 1950er Jahre errichteten, weitgehend funktionsgetrennten Nachbarschaften und Infrastruktureinrichtungen, die Erschließung nach den heute verworfenen Prinzipien der verkehrsgerechten Stadt sowie die herausragenden Stadtlandschaften erwiesen sich als tragfähige Ausgangs- und kritische Reibungspunkte für die zu erarbeitenden Zukunftsideen und Leitlinien.

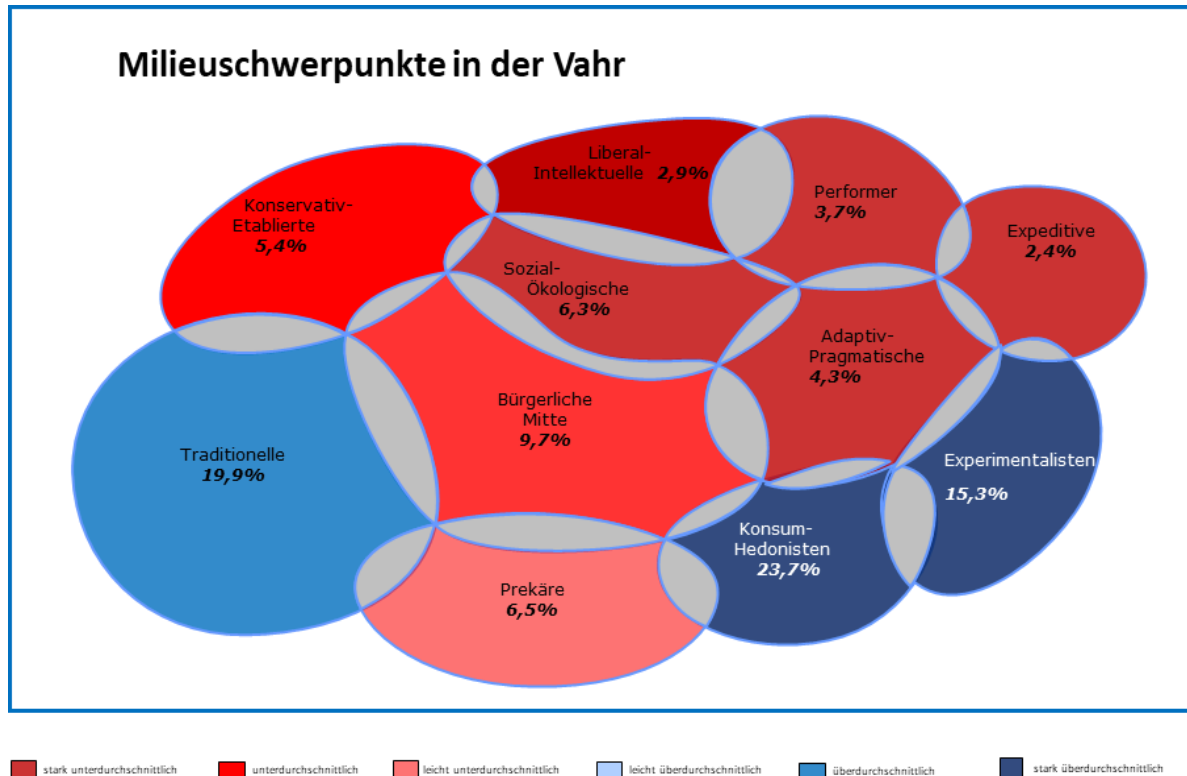
Vorgeschaltet und möglichst früh in den Planungsprozess eingespeist werden sollte vor allem eine Bestandsanalyse und kriti-

sche Reflexion aktueller Herausforderungen in der Neuen Vahr, im Sinne eines um die Interessen und Anliegen der Bürgerschaft erweiterten Agenda-Settings. Einhergehend sollten innovative Pfade einer inklusiven, d.h. gesellschaftlich breiten Bürgermitwirkung beschritten werden. Deren Konzeption und Umsetzung oblag dem vhw-Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung. Im Rahmen dieser Bürgerbeteiligung sollten im Sinne einer kritischen Reflexion die Stärken und Schwächen des Stadtteils sowie die Wünsche und Bedürfnisse der Bürger untersucht und in den Planungsprozess eingebracht werden. Zudem sollte das lokale Wissen und die Sichtweisen der hauptberuflich mit der Vahr befassten Mitarbeiter der GEWOBA aufgezeigt und in die Diskussionen eingespeist werden.

Die besondere Herausforderung in diesem Mitwirkungsprozess, darüber waren sich die lokalen Akteure bereits vorab einig, bestand vor allem darin, Interessen, Bedarfe und Einstellungen der langjährigen, genauso wie der neu hinzugezogenen Bewohner in ihrer ganzen Vielfalt zu ermitteln und angemessen in die Aufgabenformulierung und Arbeitsprozesse einfließen zu lassen. Allerdings war man sich auch bewusst, dass die Ermittlung bürgerschaftlicher Interessen, Einstellungen und Bedarfe der Gegenwart alleine kaum ausreichen dürfte,

um tatsächlich eine von vielfältigem gesellschaftlichem Wandel geprägte Zukunft zielsicher und fundiert in den Blick nehmen zu können. Vielmehr sollte die mehrschichtige Aufgabe der Bürgermitwirkung vor allem darin bestehen, die zukunftsorientierten Entwicklungsideen der Architekten und Planer aus dem kritischen Blickwinkel aktueller Interessen, Einstellungen und Bedarfe der Bürger zu reflektieren und einer Abwägung zu unterziehen, die fair und widerspruchsfrei vollzogen werden konnte.

Beabsichtigt wurde jedoch nicht nur die Gewährleistung einer effizienten, tragfähigen Stadtentwicklung durch die Einbindung aller lokalen Wissensbestände, sondern auch eine Stärkung des Zusammenhalts sowie eine Aktivierung zivilgesellschaftlichen Engagements: Wie, so einer der Leitfragen, können die Milieus der Neuen Vahr, vor allem jene mit Migrationshintergrund, erreicht und in ein dauerhaftes Engagement für die Integrierte Stadtentwicklung eingebunden werden? Wie lässt sich das Netzwerk lokaler zivilgesellschaftlicher Einrichtungen, Vereine und Initiativen optimieren? Anhand dieser komplexen Herausforderungen wurde die nachfolgend skizzierte Bürgermitwirkung zielgerichtet konzipiert und in wenigen Monaten durchgeführt.



**Abb. 2: Milieuschwerpunkte der Vahr
(im Vergleich zu Bremen)**
Quelle: microm 2016, vhw, 2017

1. Die vhw Milieuanalysen

Mit den mikrogeographischen Instrumenten der Milieuforschung wurden zu Beginn diejenigen Milieus ermittelt, die im Stadtteil leben und in ihrer Zusammensetzung die Quartiersbevölkerung ausmachen. Wie die Milieuanalyse deutlich zeigen konnte, ist in der Neuen Vahr gegenwärtig ein klassischer Generationswechsel im Gange, wie er häufig bei Quartieren zu finden ist, die zu einer ganz bestimmten Zeit zum ersten Mal bezogen wurden.

So gibt es in der Neuen Vahr eine recht große Gruppe von älteren, traditionell orientierten Bewohnern mit und ohne Migrationshintergrund, die teilweise schon seit vielen Jahren in der Neuen Vahr leben. Und es gibt eine wachsende Anzahl von jüngeren hedonistischen, kreativen und auch bürgerlichen Einwohnern mit und ohne Migrationshintergrund, die teilweise erst in der jüngeren Vergangenheit, im Zuge des beginnenden Generationswechsels in die Neue Vahr gezogen sind.

Anhand der Milieuanalysen ließ sich zudem erkennen, dass diejenigen Milieus, die sich nach aktuellen Erkenntnissen grundsätzlich

schwer tun mit klassischen Formen der Bürgerbeteiligung, also z. B. mit abendlichen Sitzungen und langen, intensiven Diskussionsrunden, noch dazu in dem meist vornehmen Ambiente eines Rathauses, in der Bewohnerschaft der Neuen Vahr besonders stark vertreten sind. Sehr häufig sind dies jüngere, mitunter sozial schwächer gestellte Menschen, ebenfalls mit und ohne Migrationshintergrund, teilweise auch ältere Mitbürger.

Für die Verantwortlichen des Mitwirkungsprozesses war es offensichtlich, dass es besonderer Anstrengungen bedarf, z. B. für Werbung, milieuspezifische Ansprache-Strategien oder Gespräche mit ausgewählten Fokusgruppen, wollte man möglichst viele Einwohnergruppen und Milieus für die Bürgermitwirkung begeistern und gewinnen (Kuder 2017).

2. Befragung ausgewählter Experten

Mehrere Interviews mit ausgewählten lokalen Experten und zivilgesellschaftlichen Akteuren erbrachten ein grundlegendes lokales Expertenwissen über den Stadtteil Neue Vahr und deren städtebauliche sowie sozio-ökonomische Strukturen. Darüber hinaus ermöglichten die Gespräche den unmittelbaren Kontakt zu den engagierten und aktiv handelnden Menschen vor Ort und erlaubten einen unverfälschten Einblick in deren Interessen und Einstellungen

gegenüber den aktuellen Herausforderungen in der Neuen Vahr. Die Ergebnisse der Interviews wurden in Berichten aufbereitet und fachöffentlich zur Diskussion gestellt, wodurch das gewonnene lokale Wissen angemessen in die Arbeits- und Mitwirkungsprozesse eingebunden werden konnte.

3. Ausgewählte Milieu- bzw. Fokusgruppengespräche

Anhand der Milieuanalysen und Berichte wurden von der Steuerungsgruppe fünf Fokusgruppen für vertiefende Untersuchungen ausgewählt. Diese aufwändig rekrutierten Gruppen standen stellvertretend für bestimmte Milieus und setzten sich jeweils aus etwa acht Bewohnern zusammen. Dem lag die theoretisch und empirisch begründete Annahme zugrunde, dass die in den Gruppen artikulierten Sichtweisen und Interessen in der klassischen Bürgerbeteiligung oft außen vor bleiben und daher ergänzend in einer solchen Form einbezogen werden sollten. Mit diesen Gruppen, darunter eine Gruppe Jugendlicher sowie mehrere Gruppen mit Vertretern jüngerer kreativer, bürgerlicher und hedonistischer Milieus, gleichermaßen mit und ohne Migrationshintergrund, wurden intensive, durch Leitfäden gestützte Gespräche von jeweils etwa zwei bis zweieinhalb Stunden Dauer durchgeführt.

Gegenstand dieser fachkundig moderierten Gruppengespräche waren die aus den jeweiligen subjektiven Sichtweisen resultierenden Einstellungen, Interessen und Bedürfnisse der Befragten zu aktuellen Handlungsbedarfen und Herausforderungen in der Neuen Vahr.

Ergänzend dazu wurden mit ähnlicher Zielrichtung drei Workshops mit denjenigen Mitarbeitern der GEWOBA geführt, die jeden Tag beruflich mit der Neuen Vahr befasst sind und über einen Fundus an lokalem Wissen verfügen. Die Ergebnisse aus den vielfältigen Workshops und Gruppengesprächen wurden ausgewertet und als Sammlung von lokalem Wissen über Stärken, Schwächen und Handlungserfordernisse in der Neuen Vahr sowie als vertiefende Arbeitsmaterialien für die beteiligten Architektur- und Planungsbüros zur Verfügung gestellt.

Allerdings müssen die Ergebnisse solcher Mitwirkungsformate, wie einschlägige Studien gezeigt haben, nicht immer wegweisende neue Erkenntnisse in den lokalen Sachfragen erbringen, die auf Seiten der Experten nicht auch hätten erkannt werden können. Vielmehr sind es insbesondere die konkreten demokratischen Effekte, die aus einem „Gefragt und gehört werden“, „Ernst genommen und geschätzt werden“ und einem „konstruktiv Beitragen können“ resultieren und unter Gesichtspunkten der

Vertrauensbildung, der Akzeptanz und der Legitimation von Stadtentwicklungspolitik von zentraler Bedeutung sind (Kuder 2017).

4. Analyse zivilgesellschaftlicher Netzwerke

Eine einfache Netzwerkanalyse zu den institutionellen Landschaften der Kooperation und Kommunikation in der Neuen Vahr, die im Rahmen der Experteninterviews vor Ort erarbeitet wurde, konnte aufzeigen, welche lokale Institutionen (mit Zugang zu bestimmten Sozial- und Milieugruppen) als gut vernetzt gelten können und welche Einrichtungen, Initiativen oder Vereine in den Netzwerken als eher am Rande stehend oder als nicht hinreichend eingebunden zu bewerten sind. Damit ermöglichte die Netzwerkanalyse die Formulierung von Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Netzwerke der Neuen Vahr und zur Stärkung der zukünftigen Zusammenarbeit zivilgesellschaftlicher Einrichtungen bei Fragen der Integrierten Stadtentwicklung.

Erfreulich war bei der Analyse der lokalen Netzwerke vor allem die Erkenntnis, dass es sich im Falle der Neuen Vahr um ein alteingesessenes, engmaschiges und sehr homogenes Netzwerk mit einer weitreichenden sozialen Grundorientierung handelt, wie sich anhand von vielen, auf soziale Belange

ausgerichteten Netzwerkpartnern erkennen ließ. Allerdings ließen sich auch die Grenzen im Bekanntheitsgrad dieses Netzwerks außerhalb ihres Arbeitsfeldes konstatieren. Vor allem die Institutionen der lokalen Bildungslandschaft, die Einrichtungen von und für Menschen mit Migrationshintergrund sowie kaum vorhandene Sportorganisationen zeigten sich in diesem Kontext als Potenziale, die es zukünftig noch intensiver als bisher anzusprechen und in die vielschichtigen Entwicklungsbestrebungen vor Ort einzubinden gilt.

5. Bürgerworkshop „Lass es Vahr (2030) werden!“

Mitwirkungsformate, die einer inklusiven, fair moderierten Beratschlagung verpflichtet sind, seien es offene Foren oder geschlossene Bürgerjurs, erreichen nicht nur jene, denen die Mitwirkung an einer klassischen Bürgerbeteiligung leichtfällt und die sich aktiv in öffentlichen Veranstaltungen einbringen können und wollen. Sie erreichen zudem – zumindest in Teilen – auch jene, denen diese Form öffentlicher Mitwirkung eher schwerfällt, oder, die wenig Interesse an einer Bürgerbeteiligung zeigen. Die Ergebnisse von qualitativ hochwertigen Bürgerbeteiligungen mit repräsentativer Zusammensetzung und fundierten Ergebnissen verfügen, wie zahlreiche Studien gezeigt haben, i. d. R. über ein hohes Maß an

politischem Gewicht, Akzeptanz und demokratischer Legitimation (Kuder 2017).

Vor diesem Hintergrund fand am 5. September 2017 im Bürgerzentrum Neue Vahr der öffentliche Auftaktworkshop für das Planungs- und Mitwirkungsverfahren statt. Unter dem Motto „Lass es Vahr (2030) werden“ waren die Bewohner eingeladen, sich mit der Stadtentwicklung in der Neuen Vahr zu befassen und ihre Kritikpunkte, Anregungen und Interessen frühzeitig in die Agenda des angehenden Planungs- und Mitwirkungsprozesses einzubringen. Umfangreiche, graphisch ansprechend gestaltete Werbematerialien, zahlreiche Poster und Postkarten, die an jeden Haushalt zugestellt wurden, hatten schon vorab auf den Mitwirkungsprozess hingewiesen.

Nachdem die Ergebnisse der Experten- und Fokusgruppengespräche sowie des GEWOBA-Mitarbeiterworkshops vorgestellt und mit den Bürgern diskutiert wurden, bestand im Anschluss die Möglichkeit, sich in sechs Arbeitsgruppen und drei halbstündigen Gesprächsrunden zu den Themenschwerpunkten „Einbindung und Erschließung“, „Grün und Freiräume“, „Nachbarschaft und Struktur“, zu äußern.

Die Kritiken und Anregungen wurden an Pinnwänden erfasst, in schriftlichen Berichten für die Architekten und Planer ausgewertet sowie durch ein „graphic recording“ bildhaft protokolliert.



Abb. 3: Bürger-Workshop am 5. September 2017, Foto: Thomas Kuder, © vhw e. V.

Rund 70 Bewohner der Neuen Vahr sind der Einladung gefolgt und haben sich über vier Stunden konzentriert mit der künftigen Entwicklung der Großsiedlung befasst. Soweit ersichtlich, haben trotz des etwas erhöhten Altersdurchschnitts letztlich Menschen aus fast allen stadtgesellschaftlichen Kreisen, Altersgruppen und lokalen interkulturellen Kontexten aktiv am Workshop teilgenommen. Vor allem Mitbürger aus jüngeren, oftmals sozial schwächer gestellten Milieus waren, neben denjenigen aus den eher traditionellen Milieus, in erfreulicher Stärke vor Ort vertreten.

Prozessarchitektur: Mitwirkung der Bürger als Anknüpfungspunkt

Die Ergebnisse der Gruppengespräche, der Interviews und des Workshops wurden in Berichten und Präsentationen für den weiteren Planungsprozess zur Verfügung gestellt. Zudem wurden die Ergebnisse des Bürgerworkshops im nachfolgenden Planungsworkshop vom Oktober 2017 präsentiert und zur Diskussion gestellt. Abgerundet wurde die Arbeit der Planer durch Expertisen sowie Rückmeldungen aus Sicht der Bürger zu den Zwischenständen der Planung, die in die Workshops und fachöffentlichen Diskurse prozessbegleitend eingespeist wurden.

Die zusammengefassten Ergebnisse des Mitwirkungsverfahrens lassen sich mit vier thematischen Schwerpunkten skizzieren, die einen mal mehr, mal weniger intensiven Eingang in die Diskussionen und Entwicklungsvorstellungen fanden: an erster Stelle steht dabei das strittige Thema des Verkehrs, gefolgt von den Themen „Städtebau und Wohnen“, „Infrastruktur“ sowie „Grün- und Freiflächen“.

Das dominierende Thema des Verkehrs wurde von den Bürgern der Vahr wie kein anderes Thema in gegensätzlichen Positionen diskutiert. Auf der einen Seite wurden insbesondere von den Nutzern des Automobils die Qualitäten der verkehrsgerechten Stadt hervorgehoben, z. B. die hervorragende Anbindung an das übergeordnete Straßennetz und die schnelle stadtweite Erreichbarkeit von Zielen. Aber auch die Hemmnisse einer verkehrsgerechten Stadt wurden kritisiert, z. B. störende Ampel- und Stauphasen auf den Hauptstraßen und das mangelnde Angebot an Stellplätzen.

Auf der anderen Seite wurden vielfach auch die gewaltigen Probleme moniert, die eine verkehrsgerechte Stadt heute im eingangs aufgezeigten Sinne mit sich bringt: die wachsende Flächendominanz des motorisierten Individualverkehrs, die kaum zu bewältigenden Automassen, die Umwelt- und Gesundheitsbelastungen oder die stadt-

räumlichen Barrieren, die vom Verkehr geschaffen werden. Zudem wurde, ganz im Sinne einer Ablösung dieses für immer mehr Bürger überkommenen Leitbildes, die Förderung der E-Mobilität und des Carsharings angeregt sowie Verbesserungen im Liniennetz und in der Taktfrequenz des überlasteten ÖPNVs nachgefragt. Häufig wurden auch die Sanierungsbedarfe für marode Fahrradwege und der Wunsch nach dem Ausbau des Radwegenetzes und der Radverkehrsinfrastruktur artikuliert.

Das Thema Städtebau und Wohnen war geprägt durch die Ambivalenz zwischen dem Wunsch auf Innenentwicklung bzw. neue bezahlbare, vor allem familienge-rechte Wohnangebote, der vor allem von jüngeren Mitbürgern geäußert wurde, und der Ablehnung jeglicher „Nachverdichtung“ vor allem durch die älteren Mitbürger, die vehement für den Schutz und Erhalt der „aufgelockerten und grünen Stadt“ sowie deren Lebensqualität für die Bewohner plädierten. Hier zeigt sich die schon eingangs erwähnte Diskrepanz in der Handlungs- und Denklöge der Bürger einerseits und der Verwaltung und Politik andererseits: Mit der Wohnungsnot in den städtischen Zentren und den steigenden Werten innerstädtischer Grundstücke einhergehend, scheint für Politik, Verwaltung und Wohnungswirtschaft die Nutzung

wertvoller innerstädtischer Ressourcen zumindest für eine moderate Innenentwicklung fast schon zwangsläufig eine Überlegung wert zu sein, während für die Bürger Aspekte wie die Qualität ihres Wohnumfeldes und Quartiers einen sehr viel höheren Stellenwert einnehmen.

Einig waren sich die Bürger allerdings in Fragen der Sanierung und Modernisierung der Wohnungsbestände und Beseitigung der Defizite in der sozialen Infrastruktur und Betreuung, vor allem bezogen auf Kindertagesstätten und fehlende Sportangebote.

Die Grün- und Freiflächen sowie die Wasserflächen der Vahr werden von den Bürgern als eine der wichtigsten Qualitäten erachtet und wertgeschätzt. Sie bedürfen aber, so die Stimmen der Bürger, aufgrund des ungebremsten Pflanzenwachstums und aufgrund von Verschmutzungen der Umwelt, z. B. durch illegale Müllentsorgung, einer intensiven Landschaftspflege. Angeregt wurde, den Erholungswert der Flächen zu verbessern und neue Spielplätze, Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten zu schaffen.



Abb. 4: Graphic Recording, Quelle: Sketchnotes by Diana 2017

Milieubasierte Thesen zur Planung

Für die Arbeit der Architektur- und Planungsbüros lassen sich nach Reflexion dieser Anregungen und Bedenken der Bürger der Neuen Vahr im Lichte der Milieuforschung folgende Ableitungen vornehmen:

1. Die Milieus in der Vahr sind grundsätzlich als eher bodenständig einzuschätzen und gehören nicht unbedingt zu jenen Milieus, die sich einem schnellen, radikalen Wandel gegenüber aufgeschlossen zeigen. Das legt eine gewisse Behutsamkeit nahe, wenn es um Fragen der Neuausrichtung der Stadtentwicklung geht, besonders bei Fragen des Individualverkehrs oder der Digitalisierung. Eine Schlüsselposition kommt bei innovativen Vorhaben dem Zentrum zu, mit seiner eher jüngeren, kreativen Bewohnerschaft.

2. Das Auto stellt auch in der Vahr das dominante Verkehrsmittel dar. Der Rückbau des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) sollte daher gemäß überwiegendem Bürgerwunsch auf innere Optimierung der Verkehrsflächen und nur bedingt auf (behutsamen) Rückbau ausgerichtet sein und radikale Umbrüche vermeiden. Der Stärkung und Förderung alternativer Angebote (ÖPNV, Radverkehr, E-Mobilität ...) steht jedoch – auch mit Blick auf einen langfristigen Wandel im städtischen Verkehrswesen – nichts im Wege.

3. Die Grün-, Frei- und Wasserflächen erfreuen sich außergewöhnlicher Beliebtheit und stellen ein zentrales Potenzial der Neuen Vahr dar, das es nicht nur weiterhin sorgfältig zu pflegen gilt, sondern auch in Aspekten der Landschaftsgestaltung, der Ökologie und der Freiraumqualifizierung weiterzuentwickeln gilt. „Urban Gardening“ stellt derzeit kein artikuliertes Bedürfnis der Bewohner dar, dem es dringend nachzugehen gilt. Es spricht allerdings nichts gegen experimentelle Angebote, ggf. auch als Zwischennutzung. (Kaum belegbare) Erfahrungen zeigen, dass Menschen mit Migrationshintergrund und jüngere, urbane Menschen gerne, sofern möglich, einen Garten z. B. für den Anbau von Lebensmitteln nutzen.

4. Viele Bewohner der Neuen Vahr gehören nicht zu jenen Milieus, die sich einer digitalen Transformation gegenüber sehr aufgeschlossen zeigen oder als Pioniere der Digitalisierung gelten können. Diese dürften eher eine Minderheit darstellen. Der Prozess des digitalen Wandels sollte somit, will er erfolgreich sein, behutsam eingeleitet werden. Dabei spricht nichts gegen experimentelle Angebote im Sinne einer „Smart City“. Sozialräumlich besonders geeignet erscheint hier das Zentrum der Vahr, mit eher jungen und kreativen, d. h. digital aufgeschlossenen Bewohnern.



**Abb. 5: Neue Vahr -
Leitbilder für die Stadt der Zukunft
Foto: © GEWOBA, 2018**

5. Die widersprüchlichen Positionen gegenüber einer weiteren Innenentwicklung sind gekennzeichnet durch den Wunsch auf Angebotserweiterung für Eigentumsbildung und familiengerechtes Wohnen, durch Modernisierung und Neubebauung einerseits und die vehemente Ablehnung einer Verdichtung der Wohnsiedlung durch Neubau andererseits. Diese widersprüchlichen Positionen legen es nahe, den künftigen Prozess der Aushandlung zum Thema Innen-

entwicklung diskursiv anzugehen und ggf. behutsam, in einem moderaten, auf familienorientierte Nachfrage ausgerichteten Umfang anzudenken.

Zu allen Themenbereichen – Verkehr, Städtebau und Wohnen, Infrastruktur sowie Grün- und Freiflächen – wurden von den Architektur- und Planungsbüros konkrete gegenwartsbezogene und auch zukunftsweisende Vorschläge zur Stadtentwicklung

erarbeitet. Zudem wurde auch die Frage der städtischen Digitalisierung mitbedacht. Ausgehend von den städtebaulichen und funktionalen Strukturen der Siedlung führte der Weg über die kritische Reibung mit den Anregungen und Bedenken der Bürger aus der Gegenwart und weiter bis zu den schrittweisen Perspektiven für die zukünftige Stadtentwicklung. Diese, so die Einschätzung der Verantwortlichen, dürfte jedoch nicht nur bis 2030, sondern durchaus auch bis 2035 wichtige stadtentwicklungspolitische Impulse setzen können.

Die Rückspiegelung der Ergebnisse

Von größter Wichtigkeit in einem Planungs- und Mitwirkungsprozess ist nicht nur die Einspeisung der Ergebnisse in den repräsentativ-politischen Kontext einer Stadt und deren Strukturen und Prozesse, sondern auch die politische Selbstverpflichtung von Behörden, Politikern und Stakeholdern, den Bürgern eine nachvollziehbare, gut begründete Rückmeldung über die letztendlichen Ergebnisse eines Planungsprozesses und den weiteren Umgang damit zu gewähren.

Diese begründete Rückspiegelung der Ergebnisse an die Bürger ist oft mitentscheidend für die Akzeptanz und politische Legitimation eines Mitwirkungsprozesses über

den engen repräsentativ-politischen Rahmen hinaus auch für eine breite Bürgerschaft. Dabei gilt es vor allem, die Übernahme von Ideen, Anregungen und Bedenken der Bürger in die Zukunftspläne ebenso zu begründen, wie die ggf. für erforderlich erachteten Abweichungen.

Vor diesem demokratietheoretischen Hintergrund wurde von den Verantwortlichen des Planungs- und Mitwirkungsprozesses in der Vahr eine Präsentations- und Diskussionsveranstaltung am 28. Mai 2018 durchgeführt. Auf dieser – unter dem weiterentwickelten Motto „Lass es Vahr 2035 werden“ – breit beworbenen öffentlichen Veranstaltung wurden die Ergebnisse, die von den Planungsbüros und Architekten erarbeitet wurden, öffentlich präsentiert, mit den Anregungen der Bürger aus dem Mitwirkungsprozess rückgekoppelt und einer den Planungsprozess abschließenden und den Umsetzungsprozess einleitenden Diskussion unterzogen.

Fazit

Vor dem Hintergrund des idealtypischen Städtebaus der Moderne in der Vahr hat die Weiterentwicklung dieser Großsiedlung, wie eingangs als typisch beschrieben, eine „reflektierende Aneignung der Geschichte“ und die Rückbesinnung auf ur-

sprüngliche Leitvorstellungen und vorherrschende räumlich-funktionale sowie baulich-räumliche Zusammenhänge in der Zeit ihrer Errichtung erforderlich erscheinen lassen. In diesem Kontext wurden die alten strukturellen Leitgedanken, z. B. der Erschließung, städtebaulichen Struktur, Infrastruktur, Grünachsen oder städtebaulichen Eingänge in das Quartier, aufgegriffen und heutigen Bedarfen, z. B. bei Kitas, Spielplätzen oder Freizeitzentren, entsprechend weiterentwickelt.

Darauf aufbauend erfolgte dann bei den Themen, bei denen es notwendig schien, eine kritische Distanzierung und Annäherung an die Gegenwart – über die reflektierende Auseinandersetzung und kritisches Hinterfragen vielleicht als überholt, vielleicht aber auch als zeitgemäß erscheinender Strukturen aus heutiger Sicht, vor allem aber aus Bürgersicht. Modernisierungsdefizite und die Nachfrage nach größeren, familiengerechten Wohnungen und nach Möglichkeiten zur Eigentumsbildung vor Ort wurden dabei ebenso thematisiert, wie städtebauliche Probleme, z. B. qualitativ unterbewertete Hinterhöfe, verhinderte Fußwege oder überdimensionierte Parkplätze.

In besonderem Maße zeigte sich das Erfordernis der Diskontinuität und Abkehr von Fehlentwicklungen und nicht intendierten Nebenfolgen tatsächlich im Diskurs über

die verkehrsgerechte Stadt. Diese kann, darüber war man sich einig, in klassischer, auf das Auto zentrierter Form keine Zukunftsorientierung mehr bieten. Vielmehr wird eine behutsame Neujustierung notwendig, mit alternativen Straßenquerschnitts- und Stellplatzkonzepten, Verkehrsberuhigung, modernen Sharing-Modellen und Mobilitätszentren, neuen Fahrrad (Fern-)trassen und der Optimierung von ÖPNV-Angeboten. Und womöglich bald mit Flugtaxi-Haltestellen, wenn man den Aussagen der zuständigen Staatssekretärin folgen mag.

Die Weiterführung in eine sich vielleicht schon abzeichnende Zukunft unterliegt auch, wie eingangs angedeutet, den Herausforderungen verschiedener Systemimperative sowie der Perspektivenvielfalt unterschiedlicher Akteure, besonders bei der Frage der künftigen Innenentwicklung und Nachverdichtung durch Wohnungsneubau. Diese Vielfalt an unterschiedlichen Perspektiven erfordert intensive Kommunikations- und Aushandlungsprozesse, die mit Abschluss des aktuellen Planungsprozesses noch längst kein Ende gefunden haben, vielleicht sogar jetzt erst beginnen. Aber wie auch immer sich diese Aushandlungsprozesse zwischen Wohnungswirtschaft, Politik, Verwaltung und Bürgerschaft auch gestalten mögen:

Lass es Vahr 2035 werden!

Literatur:

Beck, Ulrich (1996): Wissen oder Nicht-Wissen? Zwei Perspektiven "reflexiver Modernisierung", in: Beck, Ulrich; Giddens, Anthony; Lash, Scott: Reflexive Modernisierung. Eine Kontroverse; Frankfurt a.M.

Habermas, Jürgen (1985): Die Neue Unübersichtlichkeit. Frankfurt a.M.

Kuder, Thomas (2017): Bürgerbeteiligung neu justiert! Fair, informiert und gleichberechtigt zum "besseren" Ergebnis. vhw werkSTADT Nr. 16, Berlin.

Impressum

vhw werkSTADT

ISSN 23670819

Erscheinungsort: Berlin

Herausgeber

vhw-Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e. V.

Vorstand: Prof. Dr. Jürgen Aring

Sitz der Redaktion

Bundesgeschäftsstelle des vhw e. V.

Fritschestraße 27/28

10585 Berlin

Telefon: +49 30 390473-230

Telefax: +49 30 390473-190

werkstadt@vhw.de

www.vhw.de

Autor

Thomas Kuder

vhw Seniorwissenschaftler, Clusterkoordinator

Grundlayout

DCM Druck Center Meckenheim GmbH

www.druckcenter.de

Erscheinungsweise

unregelmäßig

Bezug

Alle Ausgaben der **vhw werkSTADT** sind unter:

<http://www.vhw.de/publikationen/>
kostenfrei herunter zu laden.

Titelbildquelle

© vhw e. V., 2018