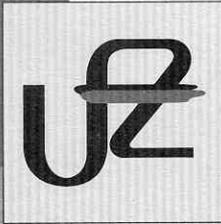


ARCHIVIERUNGSEXEMPLAR

Umweltforschungszentrum GmbH
Bibliothek
Permoserstraße 15
04318 Leipzig



UFZ-Bericht

UFZ-Bericht • UFZ-Bericht • UFZ-Bericht • UFZ-Bericht

UFZ - Umweltforschungszentrum Leipzig-Halle GmbH

Nr. 16/1996

Dissertation

**Untersuchungen zur Situation
des Wohnumfeldes
ostdeutscher Großsiedlungen
am Beispiel von Leipzig-Grünau**

Thomas Keidel, M.A.

ISSN 0948-9452

UFZ-Bericht Nr. 16/1996

Stadtökologische Forschungen Nr. 8

Dissertation zur Erlangung des akademischen Titels Dr. rer. nat.
der Fakultät für Physik und Geowissenschaften der Universität Leipzig

Untersuchungen zur Situation des Wohnumfeldes ostdeutscher Großsiedlungen am Beispiel von Leipzig-Grünau

Thomas Keidel, M. A.

angefertigt am Umweltforschungszentrum Leipzig-Halle
Projektbereich Urbane Landschaften

Betreuung: Prof. Dr. habil. Jürgen Breuste

Archiv



Projektbereich Urbane Landschaften

Der Beschluß über die Verleihung des Doktorgrades erfolgte am 24. Juni 1996

Die Annahme der Dissertation haben empfohlen:

1. Prof. Dr. habil. Jürgen Breuste, Universität Leipzig
2. Prof. drs. Joost Hauer, Universität Utrecht (Niederlande)
3. Dr. Sigrun Kabisch, Umweltforschungszentrum Leipzig-Halle

Bibliographische Beschreibung

Keidel, Thomas

Untersuchungen zur Situation des Wohnumfeldes ostdeutscher Großsiedlungen am Beispiel von Leipzig-Grünau

Universität Leipzig, Diss.,

208 S., 354 Lit., 121 Abb., 7 Anlagen

Referat

Der Stellenwert von Großsiedlungen in Ostdeutschland unterscheidet sich grundlegend von der Situation in den alten Bundesländern. Seit dem politischen Umbruch 1989 erfahren diese Stadtteile ostdeutscher Städte eine veränderte Wertschätzung. Anhand des Beispiels Leipzig-Grünau läßt sich dies neben einem allgemeinen Wertewandel mit dem Entstehen neuer Problemfelder wie Parken von KFZ auf Grünflächen und der Veränderung vorhandener Ausstattungselemente (Umwandlung von Infrastruktureinrichtungen, veränderte Pflegeintensität von Freiflächen) begründen. Neben dem fundamentalen Problem der geänderten Verkehrssituation und Verkehrsmittelbenutzung spielt auch eine andersartige Inanspruchnahme der Freiräume eine Rolle. Durch mangelhafte Pflege ist die Wertschätzung von Grünflächen gering und es bestehen kaum Bedenken diese für andere Zwecke, beispielsweise dem Parken von PKW, zu gebrauchen. Um eine Veränderung dieser Situation bewirken zu können sind umfangreiche Strategien erforderlich. Zum einen muß der Wert der Freiflächen wieder verstärkt in das Bewußtsein der Bewohner verankert werden, etwa indem individuelle, den Bewohnerwünschen entsprechende Gebrauchsmöglichkeiten im Wohnumfeld geschaffen werden. Zum anderen muß auf die neue Verkehrssituation eingegangen werden und grundlegende Strategien zu ihrer Problemlösung entwickelt werden, beispielsweise durch völlige Herausnahme des Verkehrs mit privaten PKW. In Leipzig-Grünau können sich Bewohner zwar vorstellen für solche Veränderungen einen gewissen finanziellen Beitrag zu leisten, aber andererseits besteht kaum Bereitschaft zu einer persönlichen Mitwirkung. Hinzu kommt, daß aufgrund der tatsächlichen Situation im Wohnumfeld (ungepflegte Flächen mit Spontanvegetation) kaum eine Akzeptanz für naturnahe Gestaltungsmöglichkeiten besteht. Wie die Erfahrung anderer Projekte zur Veränderung von Großsiedlungen zeigen, besteht aber die Möglichkeit einen Großteil der Akzeptanzschwierigkeiten zu überwinden. Ungeklärt ist dagegen immer noch, welchen Stellenwert die ostdeutschen Großsiedlungen innerhalb der Stadtstruktur einnehmen werden. Allgemeiner Konsenz besteht in der Auffassung die gut durchmischte Sozialstruktur zu erhalten. Dazu sind aber sowohl Strategien zur Verbesserung der Siedlung notwendig, wie auch Lösungen für die zukünftige Verteilung sozial schwacher Personen, welche aus den modernisierten Altbauquartieren zur Zeit verdrängt werden, zu entwickeln.

Umweltforschungszentrum GmbH
Bibliothek
Permoserstraße 15
04318 Leipzig

96-2014

Vorwort

Die Auseinandersetzung mit den Folgen des Städtebaus in der DDR mündete in Fall des Autors bereits 1991 in eine Magisterarbeit über den innerstädtischen Verfall einer mitteldeutschen Kleinstadt. Die Beschäftigung mit Großsiedlungen am Stadtrand als eine Folge dieser innerstädtischen Blight-Phänomene mußte deshalb fast zwangsläufig erfolgen. Es stellte sich heraus, daß es insbesondere erforderlich ist, die undifferenzierte Übertragung der in Westeuropa gewonnenen Erkenntnisse auf physiognomisch gleichartige Strukturen in Ostdeutschland kritisch zu bewerten (Abb. 1). Die Dissertation soll deshalb einen Beitrag leisten wirkliche Probleme in diesen Baustrukturen aufzudecken und positive Eigenschaften hervorzuheben. Das eigentliche Thema mit seiner Beschränkung auf das Wohnumfeld geht auf eine Anregung von Herrn Prof. Breuste, Umweltforschungszentrum Leipzig-Halle (UFZ), zurück. Eine auf drei Jahre befristete Anstellung als Doktorand am UFZ ermöglichte aufgrund der weitreichenden materiellen Ausstattung und des sehr guten Arbeitsklimas im Projektbereich Urbane Landschaften eine unbeschwerter Forschungstätigkeit. Getrübt wurde die Situation durch die sich verschlechternde finanzielle Lage von Doktoranden speziell an ostdeutschen Forschungseinrichtungen. Während der Arbeiten stand mir Herr Prof. Breuste mit seinem Rat jederzeit zur Verfügung. Eine Schlüsselposition nahm Herr Puckelwaldt, Amt für Stadtanierung und Wohnungsbauförderung der Stadt Leipzig, für mich ein. Durch seine langjährige Tätigkeit in Grünau konnte er sowohl Informationen über die Bauphase und die Alltagsprobleme vor 1989 geben, als auch aktuelle Hinweise über geplante Projekte übermitteln. Durch Kontakte zu verschiedenen Mitarbeitern des Instituts für Länderkunde in Leipzig bekam ich Zugang zu wissenschaftlichen Ergebnissen über die Entwicklung der Gesamtregion Leipzig-Halle. Besonders positiv gestaltete sich auch die Zusammenarbeit mit Herrn Joachim, Geographielehrer am Friedrich-Ratzel-Gymnasium im Wohnkomplex 8 in Grünau. Mit der Unterstützung durch Schüler seiner Schule war es mir unkompliziert möglich umfassende Kartierungen und Befragungen durchzuführen. Sehr zufrieden war ich mit der Zuarbeit von Informationen durch die Praktikanten Herrn Glasze und Herrn Stephan sowie den Diplomanden Herrn Winkler Für die Korrektur des Manuskriptes bedanke ich mich schließlich recht herzlich bei Herrn Altmoos, Frau Koller, Frau Noßmann, Frau Wiest und ganz besonders bei Herrn Zielinski.

Leipzig, im Juli 1996

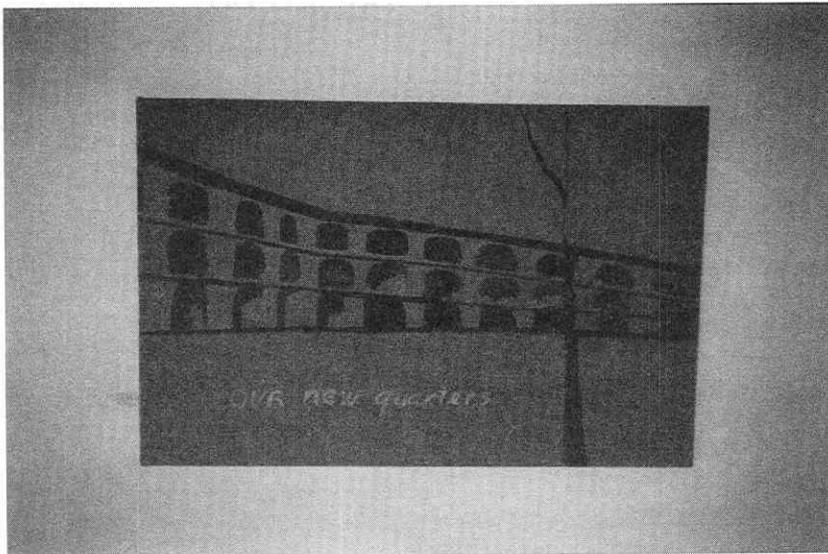


Abbildung 1:

„Our new
quarters“

Foto:

Thomas Keidel

Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis	V
Abbildungsverzeichnis	VI
Abkürzungsverzeichnis	IX
1. Großsiedlungen – bedeutender Faktor für die Zukunft der Städte in Ostdeutschland	1
1.1. Bedeutung der Großsiedlungen für die Stadtentwicklung des 20. Jahrhunderts	1
1.2. Ost-West-Vergleich der Großsiedlungen	4
1.3. Aktualität des Themas	7
2. Faktoren für die Stabilisierung und Entwicklung von Großsiedlungen	11
2.1. Einfluß von Aspekten der Umweltqualität auf die Entwicklung der Großsiedlungen	14
2.1.1. Naturfaktoren	14
2.1.2. Wohnsituation	16
2.1.3. Ordnung und Sicherheit	17
2.1.4. Erholung und Freizeit	17
2.1.5. Ver- und Entsorgung	18
2.1.6. Verkehrssituation	19
3. Das Wohnumfeld – Entwicklungsfaktor von Großsiedlungen	23
3.1. Das Wohnumfeld als stadtstrukturelles Merkmal	23
3.1.1. Stadtstrukturen	23
3.1.2. Freiräume – Freiflächen – Grünflächen	23
3.1.3. Gliederungskriterien für Wohnumfelder	24
3.2. Belastungen des Wohnumfeldes und deren Bedeutung	25
3.2.1. Klima	26
3.2.2. Verkehrssituation	27
3.2.3. Fehlende Grünstrukturen	27
3.3. Ansprüche an das Wohnumfeld und deren Bedeutung	28
3.4. Nutzeransprüche sowie umweltverträgliche Gestaltungsvarianten für das Wohnumfeld	31
3.5. Bedeutung des Wohnumfeldes für die Gesamtentwicklung von Großsiedlungen	32
4. Untersuchungsmethoden für Wohnumfelder	35
5. Leipzig-Grünau – eine ostdeutsche Großsiedlung	39
5.1. Lage und Charakterisierung der Großsiedlung Grünau	41
5.1.1. Entwicklung und bauliche Struktur	41
5.1.2. Sozialräumliche Struktur	50
5.1.3. Eignung als Untersuchungsobjekt	53
5.2. Durchführung einer Wohnumfelduntersuchung in Grünau	54

6.	Wohnumfeldstrukturen in Großsiedlungen am Beispiel von Grünau	55
6.1.	Charakteristische Wohnumfeldsituationen in Großsiedlungen	55
6.2.	Wohnumfeldausstattung der Großsiedlung Grünau	55
6.3.	Entwicklungsmöglichkeiten der verschiedenen Wohnumfeldsituationen	57
7.	Untersuchungsfaktoren des Wohnumfeldes in Grünau	59
7.1.	Charakteristische Gestaltungsmerkmale	59
7.2.	Erfassungsmethoden für die dominanten Gestaltungsmerkmale	59
7.3.	Untersuchungsräume in Grünau	60
8.	Erfassung und Bewertung der Wohnumfeldqualität in Grünau	61
8.1.	Angewandte Methoden	61
8.2.	Einzelergebnisse und deren Beurteilung	63
8.2.1.	Demographische Struktur der befragten Grünauer	63
8.2.2.	Zustand und Nutzung der Grünstrukturen im Wohnumfeld	66
8.2.2.1.	Flächennutzungssituation des gesamten Wohngebietes und deren Bewertung	66
8.2.2.2.	Gestaltung des Wohnumfeldes in Grünau im Vergleich	70
8.2.2.3.	Inanspruchnahme des Wohnumfeldes in Grünau und deren Beurteilung	77
8.2.3.	Verkehrssituation der Großsiedlung Grünau	87
8.2.3.1.	Verkehrsanbindung im Verhältnis zur Gesamtstadt	87
8.2.3.2.	Verkehrsströme innerhalb des Wohngebietes	90
8.2.3.3.	Entwicklung und Nutzung der Verkehrsmittel in Grünau	91
8.2.3.3.1.	Öffentlicher Personennahverkehr	91
8.2.3.3.2.	Fahrrad	98
8.2.3.3.3.	Fußwege	103
8.2.3.3.4.	Motorisierter Individualverkehr	107
8.2.4.	Allgemeine Wunschvorstellungen der Bewohner und deren Zusammenhang mit dem Gebrauch der Verkehrsmittel und der Qualität des Wohnumfeldes	129
8.3.	Gesamtbewertung der Untersuchung und Möglichkeiten der Realisierung von Entwicklungszielen	134
8.3.1.	Chancen und Entwicklungsmöglichkeiten für das Wohnumfeld von Großsiedlungen	134
8.3.2.	Beispielhafte Umsetzung von Nachbesserungsmaßnahmen im Wohnkomplex 8, Leipzig-Grünau	144
9.	Perspektiven für die Großsiedlungen Ostdeutschlands	149
9.1.	Szenarien als Darstellungsmöglichkeit	149
9.2.	Szenarien für ostdeutsche Großsiedlungen am Beispiel Leipzig-Grünau	150
9.2.1.	Aktuelle Entwicklungen in der Großsiedlung Grünau	150
9.3.	Mögliche Perspektiven ostdeutscher Städte	154
9.3.1.	Szenarien für die Stadt Leipzig	154
9.3.2.	Einfluß städtischer, politischer und sozialer Strukturelemente auf die Entwicklung der Stadt Leipzig	156
9.4.	Zusammenhang zwischen der gesamtstädtischen Entwicklung und der Zukunft der Großsiedlungen	163

IV

10.	Vergleichbarkeit und Anwendbarkeit der Ergebnisse	167
10.1.	Übertragbarkeit der möglichen Entwicklungen Leipzig-Grünaus auf andere Großsiedlungen	167
10.2.	Zukunft der Großsiedlungen Ostdeutschlands	167
10.3.	Übertragbarkeit der Szenarien für Großsiedlungen auf andere Stadtstrukturen	168
11.	Fazit	169
12.	Literaturverzeichnis	171
13.	Anhang	189

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Großsiedlungen in Deutschland im Vergleich	5
Tabelle 2	Strukturdaten ausgewählter deutscher Großsiedlungen mit über 10 000 Wohnungen	6
Tabelle 3	Regionale Umweltqualitätsziele für Großsiedlungen am Beispiel Leipzig-Grünau, Naturfaktoren	14
Tabelle 4	Regionale Umweltqualitätsziele für Großsiedlungen am Beispiel Leipzig-Grünau, Wohnsituation	16
Tabelle 5	Regionale Umweltqualitätsziele für Großsiedlungen am Beispiel Leipzig-Grünau, Ordnung und Sicherheit	17
Tabelle 6	Regionale Umweltqualitätsziele für Großsiedlungen am Beispiel Leipzig-Grünau, Erholung und Freizeit	17
Tabelle 7	Regionale Umweltqualitätsziele für Großsiedlungen am Beispiel Leipzig-Grünau, Ver- und Entsorgung	18
Tabelle 8	Regionale Umweltqualitätsziele für Großsiedlungen am Beispiel Leipzig-Grünau, Verkehrssituation	19
Tabelle 9	Regionale Umweltqualitätsziele für Großsiedlungen am Beispiel Leipzig-Grünau, Landschaftsbild/Ästhetik	21
Tabelle 10	Standorte des komplexen Wohnungsbaus in Leipzig	40
Tabelle 11	Anteil der nach 1945 errichteten Gebäude am Gesamtbestand	40
Tabelle 12	Baujahr der Wohnungen in Leipzig	40
Tabelle 13	Einwohnerzahlen Grünauer Wohnkomplexe	48
Tabelle 14	Bevölkerungsdaten der Ortsteile Leipzigs, die Teile der Großsiedlung Grünau umfassen ...	48
Tabelle 15	Flächenbilanz städtebaulicher Wettbewerb Leipzig-Grünau	55
Tabelle 16	Ausgewählte Ergebnisse der Balkon- und Freiflächenkartierung in Leipzig-Grünau.....	73
Tabelle 17	Orte für Freizeitaktivitäten in Magdeburg-Neu Olvenstedt und Rostock Nordwest	84
Tabelle 18	Fahrgastzählung auf der Straßenbahnachse Ratzelstraße am 21. 9. 1982	94
Tabelle 19	Ergebnisse der Fahrzeugzählungen	114
Tabelle 20	Mögliche Maßnahmen zur Vergrößerung der Parkplatzzahl	125
Tabelle 21	Beispiele für die innere Differenzierung der einzelnen Wohnkomplexe in Leipzig-Grünau	137
Tabelle 22	Einwohnerprognose Stadtregion Leipzig	156
Tabelle 23	Wohnungszahl und Wohnungsgröße in Leipzig	158

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Our new quarters	1
Abbildung 2	New Town in Singapur	1
Abbildung 3	Innerstädtische Sanierung in Plattenbauweise (80er Jahre), „Venedig“ Erfurt	4
Abbildung 4	Schematische Darstellung möglicher Windeffekte an hohen Gebäuden	15
Abbildung 5	Anstieg der Motorisierung in Ostdeutschland	20
Abbildung 6	Öffentlichkeitsgrade des Wohnumfeldes	24
Abbildung 7	Einfluß der Gebäudeanordnung auf die Windsituation	26
Abbildung 8	Untersuchungsablauf für eine Wohnumfelduntersuchung	35
Abbildung 9	Standorte des komplexen Wohnungsbaus und großer Einkaufszentren in der Stadtregion Leipzig	39
Abbildung 10	Historische Strukturen und Umgebung des Großsiedlungsstandortes Grünau	41
Abbildung 11	Schwefelmissionen in die Großsiedlung Grünau und im gründerzeitlichen Viertel Plagwitz	42
Abbildung 12	Kulkwitzer See, Blick in Richtung Osten auf den Wohnkomplex 8	43
Abbildung 13	„Gewerbegebiet“ Weidenweg	44
Abbildung 14	Struktur der ehemaligen Gemeinde Schönau	44
Abbildung 15	Dorfkirche Schönau	45
Abbildung 16	Gesamtplanung Wohngebiet Grünau	47
Abbildung 17	Gebäudehöhenanteil Grünau projektiert und 1990 vorhanden	46
Abbildung 18	Wohnungsgrößen der Großsiedlung projektiert und tatsächlich vorhanden	46
Abbildung 19	Gebäudehöhe in Leipzig-Grünau	50
Abbildung 20	Herkunft der Bewohner Grünaus	51
Abbildung 21	Altersstruktur der Bewohner Grünauer Wohnkomplexe und der Stadt Leipzig insgesamt	52
Abbildung 22	Monofunktionale Freiflächen in Grünau	56
Abbildung 23	Altersstruktur – Befragung Grünau 1995 und Gesamtstadt Leipzig 1993	63
Abbildung 24	Haushaltsgröße Grünau Befragung 1993, 1995 und Gesamtstadt Leipzig 1993	63
Abbildung 25	Vorheriger Wohnort der interviewten Grünauer	63
Abbildung 26	Vorherige Wohnform der interviewten Grünauer	64
Abbildung 27	Einzugsjahr der Probanden der Befragung 1995 in die jetzige Wohnung in Grünau	64
Abbildung 28	Wohnort der Befragten 1993 und 1995 sowie prozentualer Anteil der Wohnkomplexe an der Gesamtbewohnerschaft von Grünau	65
Abbildung 29	Nutzung der Gebäude in der Großsiedlung Grünau.....	66
Abbildung 30	Monofunktionale Freiflächen in Grünau.....	67
Abbildung 31	Einkaufszentrum „Jupitercenter“ im Wohnkomplex 7	67
Abbildung 32	Autohandel auf Brachflächen im Wohngebietszentrum	68
Abbildung 33	Abstellfläche eines Autohändlers in einem ehemaligen Obstgarten	68
Abbildung 34	Abweichung der Flächennutzung von der ursprünglichen Planung, Konfliktsituationen	69
Abbildung 35	Zeltprovisorium „Allkauf-Otten“ auf einer projektierten Sportfläche	70

Abbildung 36	„Ansprechend ausgestaltete“ Wohnumfeldsituation im WK 7	71
Abbildung 37	Qualität der Freiflächen vor den Gebäuden im Wohnkomplex 8	71
Abbildung 38	Qualität der Flächen vor den Wohngebäuden und Gebäudeeigentümer im WK 8	72
Abbildung 39	Gesamtzustand ausgewählter Innenhöfe und Qualität der Hofrandgestaltung	73
Abbildung 40	Ausstattungsqualität der Balkone im Wohnkomplex 8	74
Abbildung 41	Innenhoffläche „An der Lautsche“ im Wohnkomplex 8	74
Abbildung 42	Zufriedenheit mit dem Grünflächenangebot insgesamt	75
Abbildung 43	Bewertung der Anzahl der Grünflächen durch die Bewohner	75
Abbildung 44	Einstellung zur zukünftigen Pflege der Grünflächen	76
Abbildung 45	Umgestalteter Wohnhof 17 im Wohnkomplex 8	76
Abbildung 46	Nutzung von Orten für Außerhaus-Aktivitäten durch alle Altersgruppen	78
Abbildung 47	Nutzung von Orten für Außerhaus-Aktivitäten durch Jugendliche bis 20 Jahre	79
Abbildung 48	Nutzung von Orten für Außerhaus-Aktivitäten durch 21–35jährige Bewohner	79
Abbildung 49	Nutzung von Orten für Außerhaus-Aktivitäten durch 36–60jährige Bewohner	80
Abbildung 50	Nutzung von Orten für Außerhaus-Aktivitäten durch Personen über 60 Jahre	80
Abbildung 51	Bevorzugte Orte aller Befragten für bestimmte Freizeitaktivitäten.....	81
Abbildung 52	Bevorzugte Orte Jugendlicher für bestimmte Freizeitaktivitäten	82
Abbildung 53	Wünsche der Bewohner zur Gestaltung der Freiflächen	83
Abbildung 54	Ideen für die Nutzung brachliegender Flächen	83
Abbildung 55	Zukünftige Gestaltung einer Freifläche vor dem Friedrich-Ratzel Gymnasium und eines Spielplatzes im WK 8	84
Abbildung 56	Modal-Split Gesamtstadt Leipzig, Großsiedlung Grünau, westdeutsche Großsiedlungen und Stadt Halle	87
Abbildung 57	Berufspendler in Grünau 1990 und 1995	88
Abbildung 58	Einkaufs- und Behördenzentrum „Ratzelbogen“, Kiewer Straße	89
Abbildung 59	Verkehrsnetz der Großsiedlung Grünau	90
Abbildung 60	ÖPNV-Anbindung der Großsiedlung Grünau	92
Abbildung 61	S-Bahnachse, Haltestelle Stuttgarter Allee	93
Abbildung 62	Typische Linienführung der Straßenbahn in Leipziger Altbaugebieten (Eisenbahnstraße)	93
Abbildung 63	Fahrgäste in den Bussen und Bahnen der Leipziger Verkehrsbetriebe	94
Abbildung 64	Fahrgäste der S-Bahn Leipzig	95
Abbildung 65	Verkehrsmittelampel für verschiedene Städte	95
Abbildung 66	Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln in Grünau	96
Abbildung 67	Fahrradabstellmöglichkeit vor einem Wohnhaus	98
Abbildung 68	Benutzung des Fahrrades in Grünau	99
Abbildung 69	Jahreszeitliche Nutzungshäufigkeit von ÖPNV und Fahrrad	99
Abbildung 70	Radwegeangebot und deren Benutzungshäufigkeit in ausgewählten Städten	100
Abbildung 71	Beparkung eines Radweges in Leipzig (Wurzener Straße)	101
Abbildung 72	Radweg am Karl-Heine-Kanal, Leipzig-Plagwitz	102
Abbildung 73	Fußgängerachse alte Salzstraße im Wohnkomplex 4	103
Abbildung 74	Erledigung von Wegen zu Fuß in Grünau	104
Abbildung 75	Unfallkostendichte in der Stadt Leipzig	105
Abbildung 76	Weg ins „Nichts“ zwischen Kulkwitzer See und Wohnkomplex 8	106
Abbildung 77	Straßennetz Leipzig-Grünau	107
Abbildung 78	Beparkung des Wohnweges Mannheimer Straße, Wohnkomplex 4	109
Abbildung 79	Fahrzeugbesitz in Leipzig-Grünau und Halle, Wohngebiet Heide Nord	110
Abbildung 80	Bevorzugtes Verkehrsmittel der KFZ-Halter für den Berufsweg	111
Abbildung 81	Straßenbelastung in Grünau 1993/1994	112

VIII

Abbildung 82	Nördlicher „Parkplatz“ an der Krakauer Straße im Wohnkomplex 8	113
Abbildung 83	Auslastung der Stellflächen und Falschparker im Wohnkomplex 8, 1. Zählung	115
Abbildung 84	Auslastung der Stellflächen und Falschparker im Wohnkomplex 8, 2. Zählung	116
Abbildung 85	Gering ausgelasteter Sammelparkplatz in Randlage an der Ratzelstraße, Wohnkomplex 8	117
Abbildung 86	Nur für PKW vorgesehener Parkplatz in Randlage in Erfurt, Wohngebiet Nordhäuser Straße	117
Abbildung 87	Abgestellte Autowracks in Leipzig-Grünau, Wohnkomplex 7	118
Abbildung 88	Rechtswidrig abgestellte KFZ auf einer Brachfläche im Wohnkomplex 8 (Selliner Straße)	118
Abbildung 89	Beparkung des Fuß- und Radweges Alte Salzstraße im Wohnkomplex 8	119
Abbildung 90	Entfernung des gefundenen Stellplatzes von der Wohnung	120
Abbildung 91	Beurteilung der Situation des ruhenden Verkehrs	120
Abbildung 92	Wünsche der Autobesitzer an einen Parkplatz	121
Abbildung 93	Parkpalette und Stellplätze in Randlage in Erfurt, Nordhäuser Straße	121
Abbildung 94	Parkpalette in Erfurt, Nordhäuser Straße	122
Abbildung 95	Bauzustand Parkpalette Erfurt, Nordhäuser Straße	123
Abbildung 96	Vorschläge zur Lösung der Parkplatzproblematik	124
Abbildung 97	Akzeptierte jährliche Stellplatzgebühren	125
Abbildung 98	Gesamturteil Wohngebiet Grünau	129
Abbildung 99	Fehlende Einrichtungen in Grünau	130
Abbildung 100	Wünsche an Grünau insgesamt 1993	132
Abbildung 101	Wünsche an Grünau insgesamt 1995	133
Abbildung 102	Freizeitziele der Grünauer im Sommerhalbjahr am Wochenende	134
Abbildung 103	Individuelle Balkongestaltung im Wohnkomplex 7, Plovdiver Straße	135
Abbildung 104	Hofraum einer Großsiedlung in Garbsen vor und nach der Anlage von Mietergärten	138
Abbildung 105	Mietergärten und Wandbegrünung in Leipzig-Grünau, Wohnkomplex 5.2	139
Abbildung 106	Auslösung und Pflege von individuellen Gestaltungen nach Meinung der Anwohner	142
Abbildung 107	Ursachen für das Fehlen von individuellen Gestaltungen nach Meinung der Anwohner	142
Abbildung 108	Veränderungsmöglichkeiten im Wohnumfeld des Wohnkomplexes 8	145
Abbildung 109	Verkehrskonzept der Planungsgemeinschaft des Rahmenplans Grünau für den WK 8	146
Abbildung 110	Fahrradbüro der Stadt Marl	147
Abbildung 111	Zukünftiges Wohngebietszentrum Leipzig-Grünau (Wohnkomplex 5.2), Stuttgarter Allee	150
Abbildung 112	Kiesbahn Leipzig-Lindenau in den Schönauer Lachen mit Blick auf den Wohnkomplex 5.1	151
Abbildung 113	Vorbehaltsfläche Schwimmhalle im Wohnkomplex 4, Leipzig-Grünau	152
Abbildung 114	Einwohnerentwicklung der Stadt Leipzig	156
Abbildung 115	Einwohnerentwicklung der Großsiedlung Grünau	157
Abbildung 116	Entwicklungssachse Leipzig–Halle	159
Abbildung 117	Gewerbliche Suburbanisierung an der B 186, Rückmarsdorf/Burghausen	161
Abbildung 118	Gewerbliche Suburbanisierung in Key West, Florida, USA	161
Abbildung 119	Wohnsuburbanisierung in Adelaide, Bundesstaat South Australia, Australien	162
Abbildung 120	Perspektive Grünaus aus der Sicht der Bewohner	164
Abbildung 121	Blick in die Zukunft?	169

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AWG	Arbeiterwohnungsbaugenossenschaft
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
et al.	et alii (und andere)
Ew.	Einwohner
ExWoSt	Experimenteller Wohnungs- und Städtebau
ha	Hektar
insb.	insbesondere
k. a.	keine Angabe
KFZ	Kraftfahrzeug
LVB	Leipziger Verkehrsbetriebe
LWB	Städtische Leipziger Wohnungsbaugesellschaft
Mio.	Millionen
mündl.	mündliche
n	bezeichnet die Anzahl der Befragten in den Grafiken
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
PKW	Personenkraftwagen
s. o.	siehe oben
s. u.	siehe unten
Tab.	Tabelle
u. a.	und andere
versch.	verschieden
vgl.	vergleiche
WK	Wohnkomplex
zit.	zitiert
z. B.	zum Beispiel

X

1. Großsiedlungen – bedeutender Faktor für die Zukunft der Städte in Ostdeutschland

Kompakte Neubaugebiete am Rand großer Städte sind ein weltweites städtebauliches Phänomen (Abb. 2). Sie werden als Großsiedlungen, Großwohnsiedlungen, Satellitenstädte oder Neubaugebiete bezeichnet.



Abbildung 2: New Town in Singapur
Foto: Thomas Keidel, Juli 1994

1.1. Bedeutung der Großsiedlungen für die Stadtentwicklung des 20. Jahrhunderts

Der unterschiedliche Stellenwert der Wohngebiete am Stadtrand verdeutlicht sich in der unscharfen Abgrenzung der verwendeten Begriffe (GIBBINS 1988). Randstädtische Großsiedlung, Vorstadt und Satellitenstadt besitzen sehr ähnliche Merkmale. Unterschiedlich ist nur der Grad der politischen Selbständigkeit. Zusätzlich zur Anwendung kommt der Begriff Suburb für Siedlungen in der verdichterten Zone von Verdichtungsräumen. Die Differenz zur Nachbarstadt und neuen Stadt ist ebenso nur planerisch bedingt.

Dadurch, daß insgesamt erhebliche Schwierigkeiten bestehen, eine Struktur einem dieser Begriffe zuzuordnen, soll einheitlich die Bezeichnung Großsiedlung verwendet werden (BECKER u. KEIM 1977). Ein zusätzliches Problem tritt in der verschiedenartigen Auslegung der Bezeichnungen in unterschiedlichen politischen Systemen auf. Das in Ostdeutschland vorwiegend gebrauchte Wort Neubaugebiete für kompakte Siedlungen in Plattenbauweise wird in Westdeutschland auf alle neu errichteten Siedlungen seit 1948 angewendet (FUHRICH u. MANNERT 1994).

Wesentliche, auch von anderen Autoren genannte Elemente greift die folgende Definition von GIBBINS heraus:

Definition: „Mit dem Begriff ‚Großsiedlung‘ bezeichnen wir solche Wohngebiete, die in den 60er und 70er Jahren als separate oder zumindest funktional *eigenständige Siedlungseinheiten* geplant und realisiert wurden. Nicht nur sämtliche Wohnungen, sondern auch die Infrastruktur, Grün- und Freizeitflächen sowie die Verkehrerschließung waren Gegenstand der Planung und Realisierung. Das Erscheinungsbild ist durch eine dichte und *hochgeschossige* Bebauung geprägt. Der *überwiegende Anteil* des Wohnungsangebots besteht aus *Mietwohnungen*, von denen ein hoher Anteil *öffentlich gefördert* ist. Die Siedlung sollte *mindestens* einen Bestand von *500 Wohneinheiten* umfassen“ (GIBBINS 1988, S. 9).

Während GIBBINS Großsiedlungen erst ab den 60er Jahren vorfindet, werden von CZASNY und FEIGELFELD (1991) Siedlungen bereits ab dem Baujahr 1918 hinzugerechnet. Ein gewisses Mindestmaß an Eigenständigkeit und das Vorhandensein vielfältiger Infrastruktureinrichtungen wird auch von ostdeutschen Autoren als Merkmal herangezogen (LAMMERT 1979). Ebenso ist die hochgeschossige und allgemein dichte Bebauung ein einheitliches Kennzeichen. Sowohl in West- als auch in Osteuropa wurden die Mietwohnungen mit öffentlicher Unterstützung errichtet (BREUER u. HUNGER 1992; z. B. in München-Neuperlach zu 80 %, TZSCHASCHEL 1987). Die Größenschwelle ist dagegen nicht eindeutig festzulegen. In den festgesetzten Mindestgrößen drückt sich bereits die unterschiedliche quantitative Bedeutung der Großsiedlungen für die Gesamtstadt aus. Im von der Einwohnerzahl her kleinen Österreich werden bereits Anlagen ab 300 Wohnungen einbezogen, in Westdeutschland beginnt diese Bebauungsform bei 500 Wohnungen und in Ostdeutschland wird eine mögliche Untergrenze bei 2500 Wohnungen angesetzt (GIBBINS 1988, CZASNY u. FEIGELFELD 1991, IRS 1994, FUHRICH u. MANNERT 1994). Die Bezeichnung „neue Stadt“ wird ab 5000 Wohnungen gebraucht (IRION u. SIEVERTS 1991). Bei der Wahl einer geringen Mindestgröße besteht die Gefahr, daß der Begriff auf zu unterschiedliche Strukturen angewendet wird. Die Folge wäre eine pauschale Problemzuweisung auf alle dann darunter subsumierte Siedlungen.

Ihren Ursprung haben die Großsiedlungen im sozialen Wohnungsbau des beginnenden 20. Jahrhunderts (KEIDEL 1995 a). Als Reaktion auf die schlechten Wohnverhältnisse in der gründerzeitlicher Bausubstanz entstanden erste komplett geplante und errichtete Stadtteile um die Jahrhundertwende. Seit den 20er Jahren ist die öffentliche Förderung der mittlerweile schon größeren Anlagen ein einheitliches Kennzeichen. Neben den Wohngebäuden werden bereits in dieser Zeit sowohl Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen wie auch Einrichtungen der sozialen Infrastruktur, z. B. Kindergärten, mit eingeplant (GLEINIGER 1995). In der Sowjetunion wurde ab den 30er Jahren für ein so ausgestattetes Wohnquartier der Begriff sozialistischer Wohnkomplex gebraucht (ISR 1992, IRS 1994).

Durch die zumeist gegebene Stadtrandlage sind die Arbeitsplätze nicht mehr zu Fuß erreichbar, so daß eine funktionale Trennung der Daseinsgrundfunktionen vorliegt. Dieses Prinzip der durch die Charta von Athen unter Führung von LE CORBUSIER geprägten Begrifflichkeit der funktionalen Stadt wurde bis in die 60er Jahre zur Planungsgrundlage zahlreicher Bauvorhaben (LE CORBUSIER zit. in HILPERT 1978, 1984).

Großsiedlungen wurden als ein Weg zur Erfüllung vieler neuer Hoffnungen der Architektur nach 1945 angesehen (GIBBINS 1988). Eine ideale Wohnumwelt für einen „besseren und glücklicheren Menschen“ sollte geschaffen werden (IRION u. SIEVERTS 1994, BEYME et al. 1992). In Westeuropa setzte sich eine Bebauung in Anlehnung an den Siedlungsbau der 20er Jahre durch, in Osteuropa wurde nach einer längeren Orientierungsphase zuerst traditionell gebaut, „konservativer Formalismus“ bzw. „nationale Bautradi-

tion“ (RICHTER 1974, ISR 1992, HEWITT et al. 1993). Dabei entstanden auf der einen Seite repräsentative Bauten in Stadtzentren von Großstädten (Berlin: HAIN 1992, Leipzig: TOPFSTEDT 1992 b). Andererseits waren Wohnstädte wie Eisenhüttenstadt für neue Standorte der Schwerindustrie erforderlich (TOPFSTEDT 1992 a). Phasenverschoben ging man ab Mitte der 50er auch in Ostdeutschland zu einem anderen Leitbild, dem Ideal der aufgelockerten und gegliederten Stadt über (WERNER 1981 u. BEYME 1987, SCHÖLLER 1986, FRINKEN u. FRUNZEK 1990). Trotz unterschiedlicher ideologischer Begründung entstanden in beiden Teilen Deutschlands in Zeilenbauweise errichtete Siedlungen geringer Baudichte (Westdeutschland: GLEINIGER 1995, Ostdeutschland: HOSCISLAWSKI 1991, TOPFSTEDT 1980, 1984 u. 1988). Von der ideologischen Grundkonzeption der „sozialistischen Stadt“ sind jeweils nur Teile umgesetzt worden (HÄUSSERMANN 1995, Beispiel Halle: SEGER u. WASTL-WALTER 1991).

Auch die Zuwendung zu mehr verdichteter Bauweise in den 60er Jahren wurde von beiden Systemen vollzogen, in Westdeutschland primär aufgrund erhöhter Baulandpreise, im Osten aus anderen praktischen ökonomischen Gegebenheiten (Länge der Erschließungseinrichtungen u. a.). Ideologische Gesichtspunkte wie die Gleichheit der Wohnbedingungen für alle Bevölkerungsteile, wurden nur vorgeschoben (zur offiziellen Linie: LAMMERT 1979, Beispiel Berlin: HEINEBERG 1977). Damit rückte man zudem von der noch 1951 verkündeten Verdammung der „Kästen für Norm-Menschen“ ab. Die trotz bereits 1958 geäußelter kritischer Bemerkungen zur Senkung der Baukosten abgeschlossene Typisierung des Wohnungsbaus war eine wesentliche Ursache dafür (LOCK 1991, HUNGER 1994). Diese Wohngebiete aus den 60er Jahre erreichten bereits die Größe von Klein- und Mittelstädten.

Im Unterschied zur Situation in der alten Bundesrepublik sind in der DDR auch in den 80er Jahren weitere Wohnanlagen entstanden. Das zu Beginn der 70er Jahre aufgestellte politische Ziel der Versorgung der Bevölkerung mit angemessenem Wohnraum konnte nur durch Neubau befriedigt werden (zum Wohnungsbauprogramm HOFFMANN 1975, JUNKER 1973). Die jahrelang vernachlässigte ältere Bausubstanz wäre in einem kurzen Zeitraum nicht zu erneuern gewesen. Der eklatante Wohnungsmangel rief nach raschen, jedoch qualitativ nicht unbedingt hoch einzuschätzenden Lösungen (LOCK 1991). Es fehlten Fachkräfte, und die Baubranche war zu diesem Zeitpunkt bereits ausschließlich auf die Großplattentechnologie ausgerichtet. Weitere Gründe waren die leichte Verfügbarkeit von Boden am Stadtrand, die zentralistische Wirtschaftsweise, die für die Planwirtschaft einfachere Wiederholung von Projekten und eine staatliche Gleichmacherei (RICHTER 1974, IRS 1994). Auch aus ideologischen Gründen wollte die DDR zumindest in der Anfangsphase die für erniedrigende Wohnverhältnisse der Arbeiterklasse stehenden gründerzeitlichen Wohnviertel ersetzen (HÄUSSERMANN 1995). Schließlich waren randstädtische Siedlungen ein politisch vorzeigbarer Erfolg für das sozialistische System (IRS 1994). Nicht zuletzt weil die innerstädtischen Quartiere noch bewohnt waren, konnte nur neu erschlossenes Bauland genutzt werden (FEUERLEIN et al. 1992).

Die letzte Phase des Wohnungsneubaus in der DDR war gekennzeichnet durch verstärkte Einsparungsmaßnahmen wie die unzureichende Realisierung von Infrastruktureinrichtungen, einfachste Grünausstattung, Erhöhung der Baudichte durch zusätzliche Gebäude sowie Aufstockung fünfgeschossig geplanter Häuser um eine Etage und Nachverdichtung mit zusätzlichen Gebäuden (HUNGER 1994).

In den 70er und 80er Jahren entstanden Siedlungen in Großstadtdimension, neben Berlin (Marzahn, Hellersdorf) auch in Leipzig (Grünau), Halle (Neustadt), Rostock (Nordweststadt), Chemnitz (Fritz-Heckert-Siedlung) u. a. (Tab. 1 u. 2). Durch den fortgeschrittenen baulichen und funktionalen Verfall auch in kleineren Städten der DDR begann ein Ersatzwohnungsbau in Plattenbauweise am Stadtrand (KEIDEL 1991). Dieser war als Vorlauf für den Abbruch der alten Gebäude im Stadtzentrum und der danach vorgesehenen Neubebauung in genormter Bauweise gedacht. Die neuen Stadtrandsiedlungen erreichten dabei im Verhältnis zur Gesamtstadtgröße ähnliche Dimensionen wie in großen Städten (in Halle: Wohnungen für 150 000 der 324 000 Einwohner, SEGER u. WASTL-WALTER 1991).

Insgesamt hat man in der ehemaligen DDR über 80% der Wohnungsneubauten in randstädtischer Lage in großen Wohngebieten erstellt. Allein zwischen 1971 und 1981 wurden 1,085 Mio. der insgesamt 2,15 Mio. Neubauwohnungen geschaffen. Im gleichen Zeitraum gingen aber 579 000 Wohnungen durch Verfall verloren (SCHÖLLER 1986).

Erst in den 80er Jahren begann in größerem Maßstab eine innerstädtische Sanierung. Bis dahin wurden in den gründerzeitlichen Stadtvierteln vielfach ungeliebte Bevölkerungsgruppen untergebracht, so daß dadurch auch in der DDR eine Segregation stattfand (HÄUSSERMANN 1995). Bis auf wenige Vorzeigeprojekte erfolgte nach dem Abriß der alten Bausubstanz der Neuaufbau in Plattenbauweise, der in Einzelfällen der Umgebung durch Zierelemente etwas angepaßt wurde (Abb. 3 sowie RIETDORF 1989). Eine individuelle Sanierung scheiterte an der durch monofunktionales Planungsdenken nicht zu bearbeitenden ursprünglichen Nutzungsvielfalt, der Schwerfälligkeit des zentralen Planungsapparates und der Baukombinate sowie der Behandlung von Gebäuden als technische Güter, deren normative Nutzungsdauer nach 100 Jahren abgelaufen war, statt einer Bewertung als Kulturobjekte (HUNGER 1994).



Abbildung 3: Innerstädtische Sanierung in Plattenbauweise (80er Jahre), „Venedig“ in Erfurt
Foto: Thomas Keidel, Mai 1995

Die Verwendung der Plattenbauweise zur Errichtung von Großsiedlungen ist insgesamt aber kein osteuropäisches Phänomen. Auch 68% der 3,2 Millionen Sozialwohnungen in Frankreich sind in dieser Form erstellt worden (MORGENROTH 1994). Insbesondere im Großraum Paris spielen neue Städte, in den 60er und 70er Jahren errichtet, eine wichtige Rolle (GOURSOLAS 1980). In Österreich sind insgesamt 210 000 Wohnungen in Großsiedlungen ab 1918 entstanden. Am größten ist die Großfeldsiedlung in Wien mit 6 936 Wohnungen (CZASNY u. FEIGELFELD 1991).

1.2. Ost-West-Vergleich der Großsiedlungen

Trotz ähnlichen äußeren Erscheinungsbildes und einer vergleichbaren Grundkonzeption, z.B. Berücksichtigung der sozialen Situation bei der Wohnungsvergabe (JESSEN 1987), ergeben sich im Ost-West-Vergleich erhebliche Unterschiede.

In den zahlreichen ostdeutschen Großsiedlungen auch kleinerer Städte wohnen insgesamt nicht nur, relativ auf die Gesamtbevölkerungszahl bezogen, mehr Menschen, sondern dieser Siedlungstypus hat sogar

absolut mehr Bewohner als in Westdeutschland (Tab. 1). In Osteuropa erreicht dieser Anteil in der ehemaligen UdSSR 56% und in der ehemaligen Tschechoslowakai 36% (RIETDORF 1993, IRS 1994). Die durchschnittliche Größe einer Siedlung übersteigt den westdeutschen Schnitt erheblich (Tab. 1 u. 2). Die größte Siedlung in der alten Bundesrepublik, München-Neuperlach, kommt im gesamtdeutschen Vergleich hinter Schwerin „Großer Dreesch“ erst an elfter Stelle (FUHRICH u. MANNERT 1994). Dabei liegen deutsche Wohnanlagen insgesamt noch deutlich hinter denjenigen anderer osteuropäischer Länder (z. B. in Polen Nova Huta 250 000 Ew. und Nowe Tychy 350 000 Bewohner, IRION u. SIEVERTS 1991).

Abgesehen von der größenmäßigen Bedeutung unterscheiden sich west- und ostdeutsche Neubaugebiete durch ihre Anlage und Gestaltung (GLEINIGER 1995). Verschiedene Architekten für jeden Wohnblock wie im Märkischen Viertel in West-Berlin tragen zu einem breiteren Gestaltungsspektrum bei (JESSEN 1987). Dagegen sind für die Planung ostdeutscher Anlagen die Bezirke verantwortlich gewesen (zum vorgesehenen Ablauf der Planung KRESS u. RIETDORF 1973). Sie mußten weitgehend aus einem vorgeplanten Sortiment Bauteile verwenden, so daß die Mehrzahl der Unterschiede schließlich durch Einschränkungen der Produktion in den Plattenwerken begründet war (KRESS u. HIRSCHFELDER 1979).

Tabelle 1: Großsiedlungen in Deutschland im Vergleich (unverändert übernommen)

	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer
Anzahl der Wohnungen in Großsiedlungen	600 000	1 016 000
Anzahl der Einwohner in Großsiedlungen	2 000 000	3 000 000
Anteil der Einwohner in Großsiedlungen an der Gesamtbevölkerung	1,7%	23% Ostberlin 42%
Anzahl der Großsiedlungen bis 5 000 Wohnungen (W)	51	55
Anzahl der Wohnungen in Großsiedlungen bis 5 000 W	166 000	193 000
Anzahl der Großsiedlungen über 5 000 W	14	70
Anzahl der Wohnungen in Großsiedlungen über 5 000 W	127 000	823 000
Größte Großsiedlung in W	20 000	59 000
Anzahl der Großsiedlungen mit mehr als 10 000 Ew.	7	27
Anzahl der Großsiedlungen mit mehr als 100 000 Ew.	–	7

Quellen: BMBau 1991 a, FUHRICH u. MANNERT 1994

Durch den gleichzeitigen Bezug einer großen Zahl von Wohnungen und deren bevorzugte Vergabe an junge Familien (Haushaltsgründungsphase) resultiert eine Konzentration bestimmter demographischer Gruppen. Während in jüngeren Großsiedlungen deshalb zahlreiche Kinder vorhanden sind, in etwas älteren Siedlungen viele Jugendliche, sind in den Großsiedlungen der 60er Jahre mittlerweile Rentner überrepräsentiert (BAATZ 1987, GIBBINS 1988). Ein überproportional hoher Ausländeranteil läßt sich dagegen nur in westdeutschen Siedlungen beobachten (KITZ u. SCHLIEPHAKE 1987; für Garbsen bei Hannover liegt er bei 19,1%, VOGEL 1986). Die schwerpunktartige Verteilung der Altersgruppen trifft nicht nur in Deutschland, sondern des weiteren in anderen Ländern zu (für Österreich: CZASNY u. FEIGELFELD 1991, für Frankreich: GOURSOLAS 1980).

Dagegen sind die sozialen Strukturen kaum vergleichbar. Ideologische Gesichtspunkte spielten in sozialistischen Staaten die entscheidende Rolle bei der Wohnungsvergabe. Von Bedeutung war die Erfüllung eines Mindestanteils von Bewohnern, die der „Arbeiterklasse“ angehörten (KAHL 1992 a). Dabei umfaßte die „Arbeiterklasse“ bereits ein so umfangreiches Berufsspektrum, daß eine soziale Mischung in den Wohngebieten erreicht wurde. Den Rest bildeten die sogenannten „Angehörigen der Intelligenz“ (STAUFBIBEL 1992). In westdeutschen Großsiedlungen ist der soziale Status der Bewohnerschaft dagegen im allgemeinen niedrig. Jede 8. westdeutsche Sozialwohnung, insgesamt fast 500 000 Stück (KIRCHHOFF u. JACOBS 1985), findet sich dort. Auch die Kriminalitätsbelastung liegt in einzelnen Standorten insbesondere bei den älteren Kindern über dem Stadtdurchschnitt (Hamburg-Steilshoop um 56%

höher, MEIER 1985). Dennoch sind Ausnahmen vorhanden. Die Berliner Großsiedlungen sind eher von der Mittelschicht geprägt, das durchschnittliche Haushaltseinkommen liegt im Märkischen Viertel beispielsweise 20% über dem Westberliner Durchschnitt (SCHMOLL 1988).

Tabelle 2: Strukturdaten ausgewählter deutscher Großsiedlungen mit über 10 000 Wohnungen; Ostdeutsche Siedlungen haben im allgemeinen nicht mehr als 1–2% Wohnungsanteil mit fünf und mehr Zimmern; die Unterschiede in den Wohnungszahlen rühren aus unterschiedlichen Quellen her

Siedlung	Bauzeit	Wohnungen min. / max.	Einwohner	EW/ha	Zimmerzahl der Wohnungen			
					1	2	3	ab 4
Berlin Gropiusstadt	1962 bis 1975	17 000	45 000	225		14 %	33 %	53 %
Berlin Märkisches Viertel	1963 bis 1974	16 000	38 000	120		47 %	32 %	21 %
München Neuperlach	bis 1991	19 431	50 000	k. a.	k. a.	k. a.	k. a.	k. a.
Nürnberg Langwasser	bis 1995	13 000	k. a.	k. a.	k. a.	k. a.	k. a.	k. a.
Berlin Falkenhager Feld	bis 1973	11 000	k. a.	k. a.	k. a.	k. a.	k. a.	k. a.
Braunschweig Weststadt	bis 1991	10 900	k. a.	k. a.	k. a.	k. a.	k. a.	k. a.
Bremen Neue Vahr	bis 1962	10 000	k. a.	k. a.	k. a.	k. a.	k. a.	k. a.
Berlin Marzahn	70er bis 80er	59 200	152 000 167 600	282 301	18 %	22 %	36 %	24 %
Berlin Hellersdorf	80er	42 400	131 300	251 290	12 %	20 %	48 %	20 %
Berlin Hohenschönhausen	80er	37 100	111 700	295	18 %	19 %	44 %	19 %
Leipzig Grünau	1976 bis 1987	34 000 38 500	85 000	k. a.	k. a.	k. a.	k. a.	k. a.
Halle Neustadt	60er bis 80er	32 700 40 600	k. a.	k. a.	k. a.	k. a.	k. a.	k. a.
Chemnitz Fritz Heckert	70er bis 80er	31 500	k. a.	k. a.	k. a.	k. a.	k. a.	k. a.
Halle Süd	70er bis 80er	25 900	69 820	258	13 %	11 %	59 %	17 %
Schwerin Großer Dreesch	70er bis 80er	23 100	68 810	261	13 %	25 %	42 %	20 %
Gera Lusan	60er bis 70er	17 600	54 870	243	18 %	15 %	49 %	18 %
Dresden Gorbitz	80er	14 200	42 000	208	k. a.	k. a.	k. a.	k. a.

Quellen: BERNING et al. 1990, BMBau 1991a, FUHRICH u. MANNERT 1994, KLEIBER 1988, TANK 1993, TZSCHASCHEL 1987

1.3. Aktualität des Themas

Die randstädtischen Großsiedlungen stellen ein wichtiges Segment im gesamten Wohnungsbestand dar (BREUER u. HUNGER 1992). Deshalb ist ihre Untersuchung für die Gesamtstadt mit allen ihren Problemen wichtig (zur Wirkung auf die Stadt als Gesamtheit: TANK 1993). Bereits vor 100 Jahren verglich F. RATZEL die Enge der Nistplätze von Tieren und den daraus für bestimmte Arten resultierenden negativen Folgen (z.B. hohe Sterblichkeit) mit den menschlichen Lebensverhältnisse und folgerte: „Wo Thiere colonienweise leben, dicht zusammengedrängt wie Menschen in Stadthäusern, da zeigen sich auch die echten Symptome der Wohnungsnoth.“ (RATZEL 1901, S. 54). Denkbar ist, daß sich ähnliche Folgen aus der hohen Bevölkerungsdichte ostdeutscher Großsiedlungen ergeben könnten. Nicht zuletzt deshalb werden solche Baustrukturen in der öffentlichen Diskussion und auch häufig in der Literatur als problembehaftet dargestellt, besonders was die Entwicklung ihrer Bewohnerzusammensetzung betrifft.

Nach einer zumeist euphorischen Bauphase, es sollte etwas völlig neues, allen wissenschaftlichen Erkenntnissen genügendes geschaffen werden, stellten sich schon kurz nach der Fertigstellung in westdeutschen Siedlungen unerwartete Probleme ein. Neben unmittelbarem „Pfusch am Bau“ (BECKER 1990) lag der Grund zumeist in der kurzen Errichtungszeit der Anlage und dem damit auch gleichzeitigen Einzug einer besonders großen Zahl Mieter (PARSCH 1983). Aus dem historischen Vergleich heraus ist es normal, daß in so schnell geschaffenen ganzen Städten auch Konflikte auftreten (ANGERER 1986). Hinzu kommt, daß viele Siedlungen im Vergleich zur ursprünglichen Planung einen Torso darstellen (Köln Chorweiler statt 87 500 nur 38 578 Ew., Dorsten-Wulfen statt 55 000 nur 14 000 Bewohner, KLEIBER 1988) und die Infrastrukturausstattung lückenhaft ist (TZSCHASCHEL 1987).

Bereits kurz nach dem Einzug in den 60er Jahren übten Bewohner des Märkischen Viertels in Berlin Kritik (BECKER 1990). Obwohl zunehmender Vandalismus, Vereinsamung durch die hohe Konzentration der Bewohner, Überfälle von Banden in den Grünanlagen sowie Fälle von Drogenabhängigkeit schon in einer 1970/71 in Hamburg-Bergedorf durchgeführten soziologischen Untersuchung festgestellt wurden (BRANDL 1989), sank die Aufmerksamkeit für die Stadtrandsiedlungen mit der Rückorientierung auf die innerstädtische Altbausubstanz ab. Solange es für die Wohnungseigentümer nicht zu finanziellen Einbußen kam, waren sie an einer Verbesserung auch nicht interessiert (BAATZ 1987). Erst als in den 80er Jahren ein zunehmender Leerstand von Wohnungen und eine hohe Fluktuation der Mieter beobachtet wurde, begannen sie zu reagieren (bis zu 30% Leerstand pro Jahr in großen Gebäuden, PARSCH 1983). Die Wirtschaftlichkeit der Bausubstanz war zum Teil nicht mehr gegeben (JESSEN 1987). Große Siedlungen waren davon besonders betroffen (SCHMIDT-BARTEL u. MEUTER 1986). Auch im Ausland, etwa Schweden, traten ähnliche Probleme auf (SCHMOLL 1987). In den daraufhin durchgeführten Mängelanalysen (BMBau 1990) stellten sich die ungenügende Anbindung an das Stadtzentrum, die Inselbildung, der mangelhafte Übergang zur Umgebung, die Nichtberücksichtigung ökologischer Aspekte bei der Standortwahl, Lärm, Monotonie, unbestimmte, kaum nutzbare Flächen, hohe Dichte der Gebäude, nur als Abstandsräume genutzte Freiräume sowie ein negatives Image als Ursachen heraus (GRÄFE 1991). Interessanterweise waren einige der jetzigen Kritikpunkte von den Erbauern der Anlagen, wie die funktionale Trennung und die Isoliertheit der Siedlungen von der übrigen Stadt bewußt so gewählt worden (ANGERER 1986). Die heute beklagten erlebnisarmen Freiflächen sind ein Ergebnis der großen Gebäudeabstände, um der Forderung nach möglichst viel „Licht, Luft und Sonne“ genügen zu können (KLEIBER 1988). Die Abkehr von durch traditionelle Städtebaukonzepte formulierten Leitbildern hatte demnach keinen Bestand (KROMREY 1981). Großsiedlungen werden heute als eine Fehlentwicklung des Städtebaus der 60er und 70er Jahre eingestuft (Kommission Stadt 2000 1993). Sie werden als Ergebnis einer Technikfaszination angesehen, die den Menschen nicht mehr ausreichend berücksichtigt hatte (GIBBINS 1988).

Wirklich problematische Situationen gab es aber zu jeder Zeit nur an wenigen Punkten mancher Siedlungen (GRÜNDLER u. WALCHA 1986). Über 75% der Großsiedlungen waren nahezu problemlos (GIBBINS

1988). Dennoch besteht die Gefahr, daß solche sozialen Brennpunkte für das gesamte Gebiet prägend wirken (JACOBS et al. 1994).

Zur Steigerung der Attraktivität entwickelte man Mitte der 80er Jahre Strategien (BECKER 1989 a, BECKER 1990, HEINEBERG 1988). Wesentliche Elemente bestanden in der baulichen Nachbesserung sowie in der Neugestaltung des Wohnumfeldes unter Einbeziehung der Bewohner (BAATZ 1987). Angestrebt wurde eine nutzer- und umweltfreundliche Gestaltung der Großwohnanlagen als städtebauliche Aufgabe (BECKER 1990).

Eine solche Veränderung kann aber nur Teil eines komplexen Maßnahmenbündels sein, das neben der Nachbesserung des Wohnumfeldes und der Gebäude auch die Öffnung für andere Bevölkerungsschichten einbezieht (JESSEN 1987).

In jüngster Zeit ist bereits in der Bauphase versucht worden, eine attraktivere Gestaltung der Wohnumgebung zu realisieren. Dies wird von den Bewohnern erkannt und honoriert, so daß sich die dafür notwendigen Aufwendungen lohnen (NÜTZEL 1993). Dagegen ist seit einer erneuten Phase der Vollvermietung im Westen der Umfang der Aufwertungsmaßnahmen reduziert worden (FUHRICH u. MANNERT 1994).

Auch in Frankreich stigmatisierte man die Grand Ensembles, nachdem durch zunehmende Bauschäden und Vernachlässigung des Wohnumfeldes eine Erhöhung der Kriminalität und der Armutsrate erfolgt sein soll. Fast 30% der Bevölkerung sind Immigranten, 38,6% der Bewohner unter 20 Jahre alt. Deshalb setzte dort nach Pilotstudien in den 70er Jahren bereits ab 1981 die Erneuerung in großem Umfang ein. Dennoch konnten manche Projekte nicht erfolgreich abgeschlossen werden (MORGENROTH 1994). Die Nachbesserung von Großsiedlungen in Schweden hat ebenfalls nicht zu einer Lösung, sondern zu einer Verlagerung wesentlicher Probleme geführt (CARLÉN u. CARS 1988). Teilweise sehr aufwendige Nachbesserungsmaßnahmen an den Gebäuden und im Wohnumfeld sind in der Schweiz in den 80er Jahren durchgeführt worden (SCHILLING u. SCHERER 1991).

In Ostdeutschland wurden ebenso bereits früh Mängel erkannt (CZOK 1969). HENSELMANN rügte schon in den 50er Jahren Fehler bei der Planung von Hoyerswerda wie die schematische Gebäudeanordnung, die Zerschneidung durch Verkehrsachsen u. a. Auch insgesamt übt er Kritik an dem Wohnungsbau der DDR. Dieser würde nicht den Bedürfnissen der Bewohner genügen, von schlechter Qualität sein und insgesamt zu viel kosten (HENSELMANN zit. in SEIPELT u. ECKHARDT 1985). In den 70er und Anfang der 80er Jahren gab es nicht nur in der DDR, sondern auch in anderen Ostblockländern Problemstudien. Sie äußerten sich zu städtebaulichen und sozialen Defiziten (Humanisierung). Anstoß waren aber nicht wirtschaftliche Probleme, sondern eher ein „Unbehagen“ über den unvollkommenen Zustand (IRS 1994).

„Belächelt, bedauert, verspottet – wer im Leipziger Stadtteil Grünau lebt, ist arm dran. 90 000 wohnen in der Platte – sie sind die Vergessenen von Leipzig“ (BERGER 1993, S. 14) – so lautet die Überschrift eines Artikels in der Stadtzeitschrift Kreuzer über die Großwohnsiedlung Grünau in Leipzig, der die Defizite des Wohngebietes herausstellt und zusätzlich durch besonders deprimierende Fotos untermalt. Eine derartige Negativberichterstattung in vorwiegend westlichen Medien seit 1989 führte zur „kulturellen Entwertung“ der vormals hochangesehenen Neubaugebiete in Ostdeutschland (BREUER u. HUNGER 1992). Die Plattenbauten boten ein simples Feindbild und wurden mitsamt ihren Bewohnern als Stein gewordenes stalinistisches Erbe der DDR abgestempelt (HUNGER 1994). Als Begründung dienten zusätzlich tatsächlich vorhandene Defizite im Bereich der Infrastruktur und Bausubstanz (A. u. U. HOHN 1993, zu den tatsächlichen Problemen der Gebäudesubstanz: SPECHT u. Partner 1992) sowie die Monotonie der Gebäude (GERISCHER et al. 1994). Überbetont wurden diese Mängel durch das Anlegen westlicher Maßstäbe (FEUERLEIN et al. 1992). Dies ist als sehr bedenklich einzustufen, da für das Wohlbefinden der Bewohner auch die öffentliche Meinung, also die Fremdeinschätzung der Siedlung wichtig ist (PARSCH 1983). Diese Entwertung von außen fand gleichzeitig mit einem ähnlichen Prozeß bei den Bewohnern der Siedlungen selbst statt. Nicht zuletzt durch das Erleben westdeutscher und anderer europäischer Städte kam den Menschen der Kulturbruch zwischen Großsiedlung und übriger Stadt zu Bewußtsein. Auch die erheblichen

Mietsteigerungen führten zu einer Neubewertung der Wohnbedingungen und der sie umgebenden infrastrukturellen Notversorgung (KAHL u. KABISCH 1992c). Ein weiterer Grund für die plötzliche negative Beurteilung der Großsiedlung ist in der Änderung der Gewohnheiten der Bewohner zu finden. Durch Arbeitslosigkeit verbrachten nun viel mehr Menschen ihre Freizeit im Wohngebiet. Die Wohnung wurde zu eng, die Öde und Monotonie des Umfeldes bewußt wahrgenommen. Psychische Belastungen entstanden (OSTERLOH 1991).

Ähnlich wie in Westdeutschland standen zuerst die bis dahin stark vernachlässigten Stadtzentren und gründerzeitlichen Vorstädte im Mittelpunkt des Interesses (SCHMIDT 1991). Noch drängender als in Westdeutschland waren Maßnahmen geboten, um die Bausubstanz vor dem völligen Verfall zu bewahren (HOHN 1990). Erst nach gewisser Zeit realisierte man wieder die große Bedeutung der randstädtischen Neubaugebiete für die Wohnraumversorgung. Anfängliche Diskussionen über den Abriß der Bausubstanz wurden deshalb, vergleichbar der Situation in Westdeutschland in den 80er Jahren, als unrealistisch erkannt (WINTERS 1989).

Seit kurzer Zeit laufen in Ostdeutschland Programme zur Revitalisierung von Großsiedlungen an. Ein Beispiel ist das ExWoSt-Programm „städtebauliche Entwicklung großer Neubaugebiete in den fünf neuen Bundesländern“ durch das Bundesbauministerium (BREUER u. HUNGER 1992). Ein Ziel ist dabei, die heterogene soziale Zusammensetzung der Bewohner auch in Zukunft möglichst vollständig zu erhalten (HUNGER 1993). Vor der Wende in Ostdeutschland weitgehend unbekannte Probleme westdeutscher Großsiedlungen, wie Vandalismus und Kriminalität (GRÄFE 1991), treten bereits verstärkt auf. Soziale Segregation mit der Folge zunehmender Mietrückstände sowie Leerstand sind dagegen auch deshalb noch nicht zu beobachten, weil fehlende alternative Wohnangebote potentiellen umzugswilligen Bewohnern ein Verlassen der Siedlung kaum ermöglichen (vgl. dazu Szenarien in Kapitel 9.). In den zentralen Bereichen der Städte werden bisher nur unverhältnismäßig teure sanierte Wohnungen angeboten. Auch die Errichtung von Einfamilienhäusern im Umland ist aufgrund des hohen finanziellen Aufwandes nur für wenige attraktiv. Zudem sollte eine Zersiedelung der Landschaft wie in Westeuropa möglichst verhindert werden. Bis zur Wende zeichneten sich ostdeutsche Städte durch eine geringe Flächenausdehnung und einen abrupten Übergang zum agrarisch genutzten Umland aus. Umfangreiche Bauschäden fordern das Handeln der Wohnungseigentümer heraus. Weiterhin ist es notwendig, auf sich wandelnde Bedürfnisse der älter werdenden Bewohner zu reagieren. Anfängliche Überbelegungen der Wohnungen sind bereits größtenteils abgebaut (GRÄFE 1991).

Erste Berechnungen für den Sanierungsaufwand aller Plattenbauten werden mit 170 Milliarden DM in 17 Jahren angesetzt (LVZ 29./30.1.1994). Umfangreiche, teilweise sofort zu behebbende bauliche Schäden sind auch an den zuletzt errichteten Gebäuden festzustellen (KÖHLI 1993, SenBauWo 1992). Die Finanzierung der notwendigen Maßnahmen ist zusätzlich deshalb sehr schwierig, da im Gegensatz zu Westdeutschland die Mieten noch nicht alle Kosten decken, eine in der alten Bundesrepublik mögliche Rücklage für Neuinvestitionen undenkbar ist (JACOBS et al. 1994).

Noch ist weitgehend ungeklärt, wie eine Sanierung ablaufen soll. Trotz erster Forschungsprojekte (Berlin-Hellersdorf, Dresden-Gorbitz) besteht die Realität in einer eher unkoordinierten Tätigkeit der Gebäudeeigentümer und städtischen Ämter. Daraus entstehen Differenzierungen innerhalb der Siedlungen. Die bereits aufgewerteten Gebiete entsprechen zum Teil nicht den Wünschen der Bewohner (dazu Beispiele in Leipzig-Grünau im Kapitel 8.). Marktwirtschaftliche Gesichtspunkte spielen die größte Rolle. Oft wird nicht erkannt, daß eine simple Übertragung westlicher Vorstellungen unmöglich ist (vgl. die nun folgende Untersuchung sowie BREUER u. HUNGER 1992). Die insgesamt notwendige Grundlagenforschung wird kaum betrieben, obwohl komplexe Problemlagen ganzheitliche Entwicklungskonzepte erforderlich machen. Diese müssen spezifische Lösungswege enthalten, die sich nicht unmittelbar aus den Forschungsergebnissen zu westdeutschen Großsiedlungen ableiten lassen. Beispielsweise sind neue Rechts- und Förderinstrumente sinnvoll (BREUER u. HUNGER 1992).

Während ostdeutsche Großsiedlungen aufgrund der Finanzkraft der Bundesrepublik vergleichsweise gute Chancen einer weiteren Entwicklung haben, sind für manche Neubaugebiete in anderen ehemaligen Ostblockstaaten nicht einmal ausreichende Mittel zur Abgeltung laufender Kosten vorhanden (BIZUKOW 1993). Infolgedessen werden z.B. litauische Großsiedlungen nur an wenigen Stunden in der Woche mit warmem Wasser versorgt (eigene Erhebung). Die Defizite der Wohngebiete wie unzureichende Infrastrukturausstattung und mangelndes Arbeitsplatzangebot sind zwar auch in anderen Staaten erkannt, eine Veränderung ist aber nicht zu erwarten (z.B. für Bratislava: MLÁDEK 1994, für Polen: GRUDZINSKI 1993). Eher ist davon auszugehen, daß sich der Zustand der Gebäude, der Wohnumgebung und der Ausstattung mit funktionierenden Infrastruktureinrichtungen weiter verschlechtert. In Studien zu russischen Großsiedlungen wird eine gewisse Resignation hinsichtlich der Lösung der Probleme deutlich (BODENSCHATZ et al. 1992).

2. Faktoren für die Stabilisierung und Entwicklung von Großsiedlungen

Städte sind der Ausgangspunkt zahlreicher negativer Umwelteinflüsse. Unbelastete Stoffe werden von ihnen kontaminiert an die Außenwelt zurückgegeben (WERHEIT 1995). Die Umweltprobleme in den Stadtregionen der Erde sind deshalb besonders dringend zu lösen (ERIKSEN 1983). Städtische Ökosysteme unterscheiden sich wesentlich von natürlichen Ökosystemen (zum Begriff Ökosystem selbst vgl. etwa ADAM 1984). Von vier möglichen Ökosystemtypen besitzt das „brennstoffgetriebene, urban-industrielle Ökosystem“ dabei mit Abstand den höchsten Energiefluß (10–100mal höher als andere Systeme, ODUM 1980). Allein schon deshalb ist es unumgänglich, die städtischen Ökosysteme in ihrem Aufwand zu reduzieren. Hinzu kommt, daß diese durch Menschen geschaffenen Ökosysteme im Gegensatz zu dem „vom Menschen mit Zusatzenergie versorgten sonnengetriebenen Ökosystem“ unvollständig sind, da die meisten Komponenten weder innerhalb des Systems erzeugt noch abgebaut werden. Deshalb ist zumindest eine Aufwertung hin zu einem „sonnenunterstützten, brennstoffgetriebenen Stadtökosystem“ zu befürworten (ODUM 1980).

Ökologie selbst ist als „Lehre vom Haus“, im weiteren Sinne „vom Haushalt“ zu übersetzen. Für den Menschen ist der Haushalt die Wohnstätte, wo er sich bevorzugt aufhält und seine Lebensbedürfnisse befriedigen kann. Sein Interesse gilt in verstärktem Maße einer bewußten Gestaltung dieses Platzes. Aufgrund individueller Beziehungen zu diesem Ort wird Vertrautheit und Wohlbefinden ausgelöst. Der Mensch findet dort entsprechend anderen Lebewesen seine Umwelt. Aus diesem Grund wird heute Ökologie allgemein als „Lehre von der Umwelt“ verstanden (NEUMANN 1989). Folgerichtig ist auch eine der drei Hauptrichtungen der ökologischen Stadtforschung die Mensch-Umwelt-Problematik, die sich sowohl mit kleinräumigen Beziehungen der unmittelbaren Umgebung einzelner Menschen wie auch mit der Gesamtsituation auf der Erde, beispielsweise Forschungen zur „Tragfähigkeit der Erde“, beschäftigt (LICHTENBERGER 1993).

Die Wohnumwelt läßt sich nach objektiven und subjektiven Kriterien unterteilen. Die objektive Wohnumwelt kann durch baulich-räumliche wie auch soziologische Gesichtspunkte charakterisiert werden. Dagegen ist die subjektive Wohnumwelt geprägt durch die Qualitätswahrnehmung ihrer Bewohner (NEUMANN 1992a). Die subjektive Wahrnehmung der Merkmale der objektiven Wohnumwelt hat Einfluß auf das Verhalten der Menschen. Dieses wiederum beeinflusst den Zustand der Wohnumwelt. Die Beziehung zwischen Mensch und Umwelt ist somit wechselseitig (NÜTZEL 1993).

Die Wahrnehmung der Umwelt selbst ist vielfältig. Sie kann als die Art und Weise, wie Informationen zusammengetragen und interpretiert werden, verstanden werden. Diese Informationen lassen sich auf verschiedene Weise gliedern (nach der Zeit, der Entfernung, der symbolischen Bedeutung u. a., NÜTZEL 1993).

Die Umweltwahrnehmung wird beeinflusst von Faktoren wie Dichte, Grad der Privatheit (z. B. vier Abstufungen zwischen dem individuellen Lebensraum und der ausschließlichen Öffentlichkeit, FLADE 1987, siehe auch Kapitel 3.), Anregungsintensität (Zahl der Reize), Orientierung (markante Punkte) und Ortsbezogenheit (gefühlsmäßige Bindung, NÜTZEL 1993).

Ziel einer umweltgerechten Entwicklung ist deshalb die Integration des Menschen in die Umwelt selbst (FISCHER 1983). Das Umwelthandeln beruht demnach nicht allein auf den objektiven Bedingungen der

Umweltbelastung, sondern es folgt erst auf ein entsprechendes Umweltbewußtsein hin (MACKENSEN 1993). Ökologische Qualität ist aus diesem Grund ein wichtiger Aspekt der Lebens- und der Wohnqualität.

Die entscheidende Bedeutung des ökologischen Umbaus der Industriegesellschaft ist als wichtige Aufgabe für die Zukunft allgemein erkannt worden. Dennoch wird immer noch auf Gefahren reagiert und versucht Symptome zu kurieren (WERHEIT 1995). Einer gesamtheitlich ökologisch orientierten Entwicklung der Städte wird noch keine ausreichende Beachtung geschenkt (HAHN u. SIMONIS 1995). Diese Stadtentwicklung stellt sich die Aufgabe, „die stofflichen und energetischen Austauschvorgänge aus allen Funktionen von Siedlungskörpern in übergeordnete Kreisläufe des Naturhaushaltes derart einzufügen, daß ein ökologisches Gleichgewicht hergestellt und langfristig gewahrt wird“ (NEDDENS 1986, S. 11). Insbesondere ist Wert darauf zu legen, daß der Bezug zum Raum hergestellt wird bzw. erhalten bleibt (NEDDENS 1986).

Schon in der Antike, beispielsweise beim Bau der Akropolis in Athen, wurde versucht, durch Berücksichtigung von charakteristischen Vegetationselementen (z.B. heiligen Bäumen), Quellen, Steinen u.a. eine Beziehung zwischen den Bauten und der Umgebung herzustellen („Genius loci“ LYNCH 1975, NEDDENS 1986).

Die Verwendung von ökologisch orientierten Leitbildern führt zu einem ökologisch und ökonomisch ausgeglichenen Stadt-Umland-Raum. Zum anderen bewirken solche Leitbilder dezentral-integrierte Stadtteile (kleine Zentren ohne lange Wege, überlegte Anordnung der Infrastruktureinrichtungen u.a.), die ihre Basis im Nachbarschaftsgedanken haben und ein mehr ökologisch orientiertes Bauen (NEDDENS 1986).

Die Grundlage für die Umsetzung dieser Leitbilder bildet die ökologische Planung. Sie möchte durch lokale Maßnahmen einen Beitrag zur Reduzierung allgemeiner Umweltprobleme leisten. Schwierigkeiten sollen vor Ort gelöst und nicht verlagert werden (z.B. Abwasser, KASTRUP 1995). Zentrale Fragestellungen dieser integrativen Planungsform sind nach SUKOPP u. WITTIG (1993):

- Eignung von Flächen für bestimmte Nutzungen
- Empfindlichkeit von Flächen gegenüber bestehenden Nutzungen
- Belastungen auf einer Fläche
- Benennung der Konflikte aus der Eignung, Empfindlichkeit und Belastung

Somit ist es notwendig, eine Bewertung von Raumstrukturen vorzunehmen. Schwierig ist dabei beispielsweise die Abwägung ökonomischer Interessen und Naturbelange, etwa die Zukunft von innerstädtischen Brachen. Hinzu kommt die nicht einfache Aufgabe, Strukturen, die nach überkommenen Leitbildern gestaltet wurden, für ökologische Ziele zu benutzen.

Leitlinien bei der Umsetzung einer ökologischen Planung sind die Optimierung des Energieeinsatzes, die Vermeidung unnötiger sowie die Zyklisierung unerläßlicher Stoffflüsse, der Schutz aller Lebensmedien, die Erhaltung und Förderung der Natur und die kleinräumige Strukturierung und reichhaltige Differenzierung von Städten (SUKOPP u. WITTIG 1993). Dazu ist es neben einer wohlüberlegten Auswahl einzubeziehender Fachbereiche grundlegend, zahlreiche für die weitere Entwicklung der Städte bedeutsame Daten zu erheben. Nach deren Auswertung können daraus planungsrelevante Zusammenhänge abgeleitet werden (GROHÉ u. TIGGEMANN 1985).

Obwohl der ökologische Umbau von Städten als eine zentrale Aufgabe für die Zukunft anzusehen ist, weil von ihm eine wichtige stabilisierende Funktion ausgeht, ist ein solches Leitbild noch begrenzt theoretisch entwickelt und in der Praxis kaum erprobt (HAHN 1994, HAHN u. SIMONIS 1995).

In der folgenden Untersuchung stehen die menschlichen Lebensbedingungen im Vordergrund. Durch eine Verbesserung der stadtökologischen Situation kann eine Aufwertung der Lebensumstände erwartet werden, so daß damit auch die Attraktivität von Neubaugebieten steigen kann.

In der Planungspraxis werden bestimmte Strategien besonders häufig in Zusammenhang mit dem Verständnis für den ökologischen Stadtumbau angeführt. Dazu gehören in Anlehnung an HAHN u. SIMONIS (1995):

- Einfließen des Verständnisses für die Natur in die Planung
- Beachtung und dem Menschen Sichtbar-machen von Energie- und Stoffkreisläufen
- den „Genius loci“, die individuelle Umgebung, stärker in den Planungsprozeß einzubeziehen
- die Umweltpolitik von einem reagierenden Image abzurücken und Strategien für die Vorsorge zu entwickeln
- Entwurf kleinteiliger Nutzungsstrukturen unter Einbeziehung der Bewohner
- ökologische Erfahrungen auf internationaler Ebene auszutauschen

Innerhalb der Städte spielen Verbesserungen der Umweltsituation eine wichtige Rolle. Veränderungen im Bereich der Stadttechnik und Stadtgestaltung nehmen dabei ein wesentliches Handlungsfeld ein, welches im einzelnen folgende Maßnahmen beinhaltet (BONGARTZ u. RICHTER 1992):

- Verbesserung der Flächennutzung (Reduzierung des Flächenverbrauchs, Grünflächenkonzepte)
- Optimierung des Verkehrs (Lärmreduzierung, Emissionsreduzierung, verminderter Ressourcenverbrauch, geringe Flächeninanspruchnahme)
- Anpassung der Energieversorgung an ökologische Gesichtspunkte (Einsparungsmaßnahmen, Verwendung von erneuerbaren Energiequellen)
- Ökologisierung des Bereichs Bauen und Wohnen (Baumaterialwahl, Orts- und Landschaftsbildschutz, bedürfnisgerechtes Bauen)
- Optimierung des Bereichs Abwasser und Abfall (z.B. Verringerung des Schadstoffeintrages)

Um Veränderungen durch eine ökologische Stadtentwicklung realisieren zu können, ist es notwendig, eine Vielzahl von Maßnahmen möglichst gleichzeitig durchzuführen. Dabei sind sowohl erprobte Methoden zu verwenden als auch neue Handlungsstrategien im Rahmen von Experimenten zu testen (HAHN u. SIMONIS 1995).

In Ostdeutschland steht eine ökologische Stadtentwicklung grundsätzlich vor anderen Problemen, aber auch beispielsweise durch die andere Art der Raumnutzung bis 1989 vor anders zu beurteilenden Entwicklungsmöglichkeiten als in Westdeutschland. Prägend für ostdeutsche Städte war eine Vernachlässigung bestimmter Strukturen. Die extensive Grundstückspflege bewirkte neben einem geringeren Versiegelungsgrad die Ausbreitung von Ruderalgesellschaften insbesondere in gründerzeitlichen Wohngebieten (BREUSTE 1986). Dadurch sind aus stadtökologischer Sicht höherwertige Strukturen entstanden (GELBRICH u. WIEGANDT 1991). Unter dem Einfluß des neuen Gesellschaftssystems sind diese nun in ihrer Substanz gefährdet.

Die kompakte Stadtgestalt und eine geringe Flächenausnutzung ostdeutscher Städte sind wesentliche Merkmale und Potentiale für eine ökologische Stadtentwicklung. In Leipzig sind beispielsweise seit 1945 einzig durch den Bau der Großsiedlungen kleinere Gebiete zum Stadtgebiet hinzugekommen (für den Bau von Leipzig-Grünau 175 ha, das Stadtgebiet erreichte damit die Größe von 14380 ha, Stadt Leipzig 1994 a).

Auf der anderen Seite wurde die Umweltqualität in den Städten durch erhebliche Schadstoffbelastungen herabgesetzt. Während immer noch in zahlreichen Gebäuden veraltete Heizsysteme gebraucht werden, sind stark emittierender Industrieanlagen als Ergebnis der wirtschaftlichen Umstrukturierung kaum noch vorhanden. Ebenfalls konnte die Verunreinigung von Wasser durch Betriebsstillegungen sowie die Verbesserung der Kläreinrichtungen verringert werden.

2.1. Einfluß von Aspekten der Umweltqualität auf die Entwicklung der Großsiedlungen

Die Umweltqualität der Stadtstruktur Großsiedlung wird ebenso wie andere städtische Teilräume von einer Vielzahl von Faktoren beeinflusst (zu den Umweltbelastungen durch menschliche Siedlungstätigkeit: NEUMANN 1989). Eine Verbesserung des ökologischen Zustandes läßt sich über die Erarbeitung von Qualitätszielen und daraus abgeleiteten Handlungsstrategien herbeiführen (zu möglichen Handlungsbereichen: WERHEIT 1995). Handlungsbedarf für eine Verbesserung der Umweltqualität besteht gleichfalls in Großsiedlungen, sowohl in Deutschland als auch im Ausland (CZASNY u. FEIGELFELD 1991).

2.1.1. Naturfaktoren

Tabelle 3: Regionale Umweltqualitätsziele für Großsiedlungen am Beispiel Leipzig-Grünau, Naturfaktoren

Bereich	Problemsituation	Ziele	Methodenauswahl
Klima	problematische sommerliche Temperaturüberhöhung	Normalisierung der Temperatur	Entsiegelung, Anlegen von Alleen, Veränderung der Hausaußenfläche, Wand- und Dachbegrünung, Anlage von offenen Wasserflächen
	Düseneffekte	Verringerung, Vermeidung	Errichtung von Hindernissen (Hecken, Zäune u. a.), Änderungen an den Gebäuden/Umbau/Neubau
Luft	Schadstoffbelastung durch den KFZ-Verkehr	Senkung der Belastung, Vermeidung	Verkehrsberuhigung, Einbau von Filteranlagen, Verkehrsvermeidung, Stützung des ÖPNV
Boden	Bodenverdichtung, Wasserentzug	Verbesserte Infiltration	Entsiegelung, Anlegen von Rigolen
Wasser	Belastung durch Verunreinigungen	Reinigung, geringerer Wasserverbrauch	Vermeidung von Abwasserbelastung, Reinigung der vorhandenen Belastung, Regenwassernutzung
Vegetation	standorttypische Pflanzen, zu wenig Bäume	standortangepaßte, bedarfsgerechte Pflanzungen in unterschiedlichem Pflegeaufwand	Pflanzung von standortangepaßter Vegetation, Ermöglichen von spontanen Entwicklungen

Quelle: eigener Entwurf in Anlehnung an Stadt Leipzig 1993 a

Luft, Energie, Wasser und andere natürliche Elemente dienen in Städten einem antropogen geprägten Stoffkreislauf (zu Beispielen: KRUSCHE 1984). Diesen biotischen und abiotischen Komponenten natürlicher Ökosysteme kommt in Städten eine veränderte Bedeutung zu (KAERKES 1985). Durch vielfältige von Menschen verursachte Prozesse die Lärm, Abfall und Emissionen erzeugen treten in Städten Umweltprobleme potenziert auf. Entstandene Abfälle und Abwässer werden nicht innerhalb der Städte in eine erneut nutzbare Form umgewandelt, sondern unverändert an das Umland abgegeben (ISR 1989). Das Klima in Städten erfährt durch den menschlichen Einfluß einige wesentliche Anomalien wie höhere Lufttemperatur, geringere Windhäufigkeiten und Stärken, häufigere Niederschläge u. a. (ERIKSEN 1983).

Die Versiegelung der Oberflächen, die Stellung und Größe der Gebäude und auch Wärmeemissionen verursachen eine ständige Temperaturüberhöhung (NEUMANN 1989). In der kalten Jahreszeit kann dadurch Heizenergie eingespart werden und der weniger häufige Einsatz von Auftaumitteln entlastet die Umwelt. Die Vegetationsperiode verlängert sich, es treten mehr wärmeliebende Pflanzen auf. Auch die Zahl der „Grilltage“, um 21 Uhr noch mindestens 20 °C, ist höher. Als negativ anzusprechen sind in der warmen Jahreszeit ein erhöhtes Schwüleempfinden und Wärmestaueffekte (Tab. 3, KUTTLER 1993). Stadtklimafunktionskarten weisen Großsiedlungen ähnlich innerstädtischen dicht bebauten Bezirken als Regionen mit starker Temperaturüberhöhung aus (Stadt Leipzig 1991, FREYER et al. 1995). Bei näherer Betrachtung sind aber entscheidende Unterschiede festzustellen. Zwar heizen sich auch in Großsiedlungen die Gebäude erheblich auf. Durch die allgemein lockere Bebauung kommt es aber nicht zur Entstehung von flä-

chenhaftem Wärmestau. Der Versiegelungsgrad der Oberfläche ist insgesamt im Vergleich zu gründerzeitlichen Stadtvierteln geringer. In Leipzig-Grünau liegt er maximal bei 40%, durchschnittlich um 30% (J. BREUSTE 1994 b). Ähnliche Werte wurden in Dresden festgestellt (45%). In gründerzeitlichen Quartieren in Dresden erreicht der durchschnittliche Grad der Versiegelung dagegen je nach Hofüberbauung Werte zwischen 62 und 86% (HEBER 1995). Eine umfassende Entsiegelung oder die Schaffung neuer Grünflächen in Großsiedlungen ist deshalb mit klimatischen Erfordernissen nicht zu begründen.

Die lockere weiträumige Gebäudeanordnung in Großsiedlungen am Stadtrand bewirkt im Bezug auf die Stärke der Winde geradezu eine Umkehrung des typischen Stadteffektes (zur lokalen Windsituation in Leipzig MAYER u. MATZARAKIS 1995). Während insgesamt in Stadtgebieten 10–20% niedrigere Windgeschwindigkeiten im Vergleich zum Umland erreicht werden (KUTTLER 1993), sind Großsiedlungen durch ihr ausgeprägtes Relief von Windgeschwindigkeitsunterschieden innerhalb des Baugebietes gekennzeichnet (Abb. 4). Windböen treten häufiger und stärker auf (zur Klimasituation in der Großsiedlung Hellersdorf HEMEIER u. THELEN 1992). Dadurch reduziert sich die Wahrscheinlichkeit einer möglichen Überwärmung von Freiräumen. Zusätzlich wird durch nächtliche stadtwärts gerichtete Flurwinde die zu meist weniger verschmutzte Luft aus dem Umland in die Stadtrandzone eingeweht (KUTTLER 1993, ADAM 1984). Andererseits aber ist die Aufenthaltsqualität durch Zugluft in Teilen der Freiräume gemindert. Die Errichtung von geeigneten Hindernissen (Zäune, Hecken, neue Gebäude) kann eine Verringerung der negativen Düseneffekte bewirken.

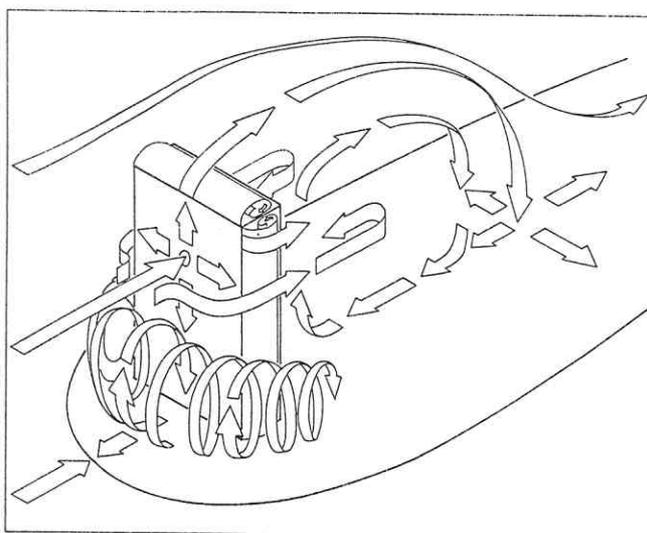


Abbildung 4: Schematische Darstellung möglicher Windeffekte an hohen Gebäuden
Quelle: NEUMANN 1989

Die Qualität der Luft, des Bodens und des Wassers ist in Städten durch hohen Schadstoffeintrag zeitweise stark herabgesetzt (eine grundlegende Beschreibung der Belastungspalette findet sich beispielsweise in FELLEBERG 1991). Großsiedlungen befinden sich gegenüber zentralen Bereichen der Städte dabei durchaus noch in einer günstigen Situation. Der Gefährdungsindex für die Großsiedlungen in Leipzig weist diese als Zonen mäßiger Gefährdung aus (vgl. Karte in FREYER et al. 1995). Aufgrund der Stadtrandlage und der fehlenden Belastung durch individuelle Heizsysteme müßte die Luftqualität erheblich besser als in innerstädtischen Bereichen sein. Trotz existierender Kaltluftbildung im Westen der Großsiedlung Grünau in Leipzig trifft dies dort in den Wintermonaten nicht zu (siehe Klimafunktionskarte in Stadt

Leipzig 1991 sowie Abb. 11 in Kapitel 5.). Emissionen von KFZ haben aufgrund der lockeren Bebauung keine punktuell stark beeinträchtigende Wirkung. Dennoch sollte über eine weitere Schadstoffreduzierung nachgedacht werden. Maßnahmen im Bereich des fließenden und ruhenden Verkehrs stehen dabei an erster Stelle.

Dadurch, daß das Terrain der Wohnungsstandorte an der städtischen Peripherie vorher im allgemeinen agrarisch genutzt wurde, sind Probleme mit kontaminierten Böden kaum zu finden. Dagegen führte der Einsatz schwerer Baufahrzeuge zu einer starken Bodenverdichtung. Es kommt deshalb oft zu oberflächlichem Wasserstau. Hier sollte durch Entsiegelungsmaßnahmen und Anlegen von Rigolen Abhilfe geschaffen werden. In dem Großsiedlungsstandort Zwickau-Eckersbach wird zur Zeit im Rahmen einer ergänzenden Bebauung ein neues Regenwasserableitungssystem installiert. Die oberirdische Ableitung in Sammelbecken soll dazu beitragen, daß der als Vorfluter dienende Eckersbach nicht mehr die gesamte Wassermenge aufnehmen muß und so Überschwemmungen nach Starkregenereignissen vermieden werden können (KAISER 1995).

Verunreinigungen des Wassers durch direkten Schadstoffeintrag gibt es vorwiegend in innerstädtischen Bereichen, wo vielfältige Nutzungsstrukturen und mangelhafte Abwassertrennung Schwierigkeiten bereiten. Großsiedlungen belasten das Wasser eher indirekt durch hohe Abwasserabgabe, deren Ursachen die aufwendige Sanitärausstattung und die mangelhafte Versickerungsleistung des Bodens sind. Neben den oben angesprochenen bodenverbessernden Maßnahmen müssen Veränderungen an und in den Gebäuden zur Einsparung von Wasser durchgeführt werden. Die getrennte Ableitung des Regenwassers sollte selbstverständlich sein (KAISER 1995).

2.1.2. Wohnsituation

Tabelle 4: Regionale Umweltqualitätsziele für Großsiedlungen am Beispiel Leipzig-Grünau, Wohnsituation

Bereich	Problemsituation	Ziele	Methodenauswahl
Qualitativ und quantitativ ausreichender Wohnraum	kleine mangelhaft ausgestatteten Wohnungen	Erhöhung der Qualität und Quantität	Neubau von anderen Wohnungszuschnitten, Veränderung und Erneuerung vorhandener Wohnungen, Verbesserung des Umfeldes
Identifikation mit dem Wohngebiet	eintöniges Wohnumfeld	individuell gestaltete Wohnquartiere	differenzierte Gestaltung, unterschiedliche Aktivitäten und Gruppen, Förderung von Wohngebietsinitiativen, Heraushebung historischer Unterschiede, qualitative Aufwertung
Stadtteilzentrum	nahezu nicht vorhanden	Einrichtung	diversifiziertes Angebot nach Bewohnerwünschen in den Bereichen Einkauf und Freizeit (Sport, Kultur)

Quelle: eigener Entwurf in Anlehnung an Stadt Leipzig 1993 a

Mängel der Wohnqualität sind auf den ersten Blick von geringer ökologischer Bedeutung. Schlecht ausgestattete kleine Wohnungen lassen sich in allen Baustrukturen zumeist mit baulichen Maßnahmen aufwerten. Auch ein monoton gestaltetes Wohnumfeld kann verändert werden. Schließlich lassen sich fehlende Einkaufs- und Kultureinrichtungen ergänzen (Tab. 4). Trotzdem sollte bedacht werden, daß insgesamt im vorhandenen Baubestand ökologische Qualitätskriterien weitgehend fehlen und auch bei Veränderungen nur in unzureichendem Maße berücksichtigt werden. Deshalb ist es notwendig bei Um- und Neubauten in der Auswahl des Baumaterials strenge Richtlinien anzulegen.

2.1.3. Ordnung und Sicherheit

Tabelle 5: Regionale Umweltqualitätsziele für Großsiedlungen am Beispiel Leipzig-Grünau, Ordnung und Sicherheit

Bereich	Problemsituation	Ziele	Methodenauswahl
Sicherheit	Verbrechen	Erhöhung der Sicherheit vor Verbrechen	Verstärkung der Polizeipräsenz, Veränderung eines „aggressiven“ Umfeldes, Beleuchtung, betriebsfähige Telefonzellen
Ordnung und Sauberkeit	dreckig, unordentlich, chaotische Parksituation	Wohnumfeld ohne herumliegende Abfälle, geregeltes Parken der KFZ	wilde Parker abschleppen, Abfallbeseitigung, Reinigung der Wege, Entfernung von Autowracks

Quelle: eigener Entwurf in Anlehnung an Stadt Leipzig 1993 a

Defizite in der Sicherheit vor Verbrechen in einzelnen Stadtteilen lassen sich nicht direkt mit städtebaulichen und architektonischen Gesichtspunkten in Verbindung bringen (FLADE 1984). Sie beeinflussen aber die Formen des menschlichen Zusammenlebens. Die funktionale Trennung bewirkt beispielsweise, daß in den Abendstunden manche innerstädtische Viertel ohne Publikumsverkehr sind. Solche entleerten Freiräume bieten für kriminelle Handlungen günstige Bedingungen (FELLENBERG 1991). Ökologisch orientierte Bauweisen sind somit kein Garant für eine geringere Verbrechensrate, solange Veränderungen in der Funktionsverteilung innerhalb der Städte unterbleiben. Entsprechend konnte MEIER (1985) keine Beziehung zwischen Baustruktur und Kriminalitätsbelastung feststellen.

Die Herstellung von Ordnung und Sauberkeit kann in unterschiedlicher ökologischer Qualität verwirklicht werden (Tab. 5). Beispielsweise stellen die auf den ersten Blick „unordentlichen“ Ruderalfluren ökologisch hochwertige Strukturen dar, deren Akzeptanz durch die Bewohner wünschenswert ist.

2.1.4. Erholung und Freizeit

Tabelle 6: Regionale Umweltqualitätsziele für Großsiedlungen am Beispiel Leipzig-Grünau, Erholung und Freizeit

Bereich	Problemsituation	Ziele	Methodenauswahl
Freiflächen	Verbauung bestehender Freiflächen im Wohngebiet und der Umgebung	dauerhaftes Freihalten von Flächen	Ausweisung von Alternativstandorten, Festlegung von erlaubten Nutzungen, Bewertung von Freiflächen, Reduzierung von Bauvorhaben
Erholung	kaum Erholungsangebote in der Nähe der Wohnungen	vielfältige Erholungsmöglichkeiten im Wohnumfeld	Einrichtung differenzierter Grünflächen, Verbesserung der Anbindung an Erholungsflächen und deren Ausbau
Freizeit	fehlende Angebotsvielfalt	umfangreiche Sport- und Freizeitmöglichkeiten	Ausbau des Kulkwitzer Sees, der Wohngebietsparks, der Sportmöglichkeiten u. a.
Gemeinschaft	teilweise fehlende Angebote	Gemeinschaftseinrichtungen für alle Altersgruppen	Errichtung von neuen Gemeinschaftseinrichtungen, Ausbau vorhandener Einrichtungen
Kinder und Jugendliche	kaum Möglichkeiten zu Aktivitäten	weitreichendes Angebot für Kinder und Jugendliche	Schaffung neuer und Aufwertung bestehender Einrichtungen, z. B. Veränderung von Spielplätzen und Schulhöfen

Quelle: eigener Entwurf in Anlehnung an Stadt Leipzig 1993 a

Innerhalb einer Stadt gibt es Räume mit einem geringen Erholungspotential, wie zentrumsnahe Viertel ohne große vielseitig nutzbare Freiflächen und Stadtrandzonen mit einer guten Freiraumausstattung. Weite Wege zu größeren Erholungsräumen am Stadtrand sind von den Bewohnern zurückzulegen. Die

vorhandenen Grünflächen müssen daher möglichst vielfältige Freizeitangebote für die Bevölkerung bereitstellen. Zusätzlich sind ihre bioklimatisch-hygienischen Funktion und die Schutzfunktion gegen Immissionen und Wind für die Menschen bedeutend (ALBERTSHAUSER 1985).

Im Vergleich zu innerstädtischen Gebieten weisen die Neubaugebiete am Stadtrand zwar meist eine quantitativ gute Ausstattung an Grünflächen auf. Teilweise erhebliche Ausstattungsdefizite reduzieren ihre Nutzbarkeit für die Anwohner aber erheblich. Auch der bescheidene Pflegestandard wird von den Anwohnern negativ wahrgenommen (Tab. 6, GRÜNDLER u. WALCHA 1986). Manchmal fehlt nicht nur eine geeignete Ausstattung, sondern die Flächen sind überhaupt nicht gestaltet bzw. als Abstellplatz für PKW einer Freizeitnutzung entzogen. Persönliche Freiräume wie Mietergärten finden sich erst ansatzweise in wenigen Siedlungen.

Vielfach fehlen naturnahe Flächen und Freizeitinfrastruktur, darunter auch Sporteinrichtungen (BRANDL 1989). Dabei spielen Angebote für Kinder und Jugendliche eine besondere Rolle, weil diese durch die spezielle demographische Situation in den Neubausiedlungen der 70er Jahre zur Zeit besonders stark präsent sind (PARSCH 1983).

Die vorhandene floristische Ausstattung der Gebiete erfolgte zumeist in Anlehnung an optische Gesichtspunkte. Eine starke Diversität der Artenzahl ist deshalb nur selten von ökologisch herausragender Bedeutung (KEIDEL et al. 1996). Bäume sind beispielsweise eher zufällig verteilt (HAHN 1994).

Eine Trennung in persönliche, halböffentliche und öffentliche Strukturen erfolgte fast nie, so daß Nutzungsgrenzen völlig verwischt sind (zu den verschiedenen Graden von Öffentlichkeit und zum Gebrauch von Wohnumfeldern siehe Kapitel 3.). Solche Strukturen finden sich nicht nur in deutschen Großsiedlungen, sondern auch in anderen Ländern (MORGENROTH 1994).

Wirklich für die Erholung nutzbare Grünflächen sind dagegen aufgrund großer Entfernungen schwierig zu erreichen. Kleingärten stellen besonders in Ostdeutschland eine Alternative dar. Leipzig besaß beispielsweise 1993 33 618 Parzellen, jedem 5. Haushalt stand damit eine solche Erholungsfläche zur Verfügung (Stadt Leipzig 1994a). Die dadurch entstandene Wochenendmobilität hat zu einer Verstärkung der Verkehrsproblematik geführt. Die Freizeit wird trotz erheblichen Zeit- und Wegeaufwandes nicht in Wohnungsnähe verbracht (BRANDL 1989 für Hamburg, BREUSTE 1989 für Halle, vgl. auch Kapitel 8.). Flächenreserven, zum Teil Vorbehaltsflächen für Infrastruktureinrichtungen im Wohngebietsinneren, bieten oftmals günstige Voraussetzungen zur Beseitigung von Nachteilen in randstädtischen Neubaugebieten. Dabei ist es möglich, ökologische Kriterien in unterschiedlichem Grad zu berücksichtigen.

2.1.5. Ver- und Entsorgung

Tabelle 7: Regionale Umweltqualitätsziele für Großsiedlungen am Beispiel Leipzig-Grünau, Ver- und Entsorgung

Bereich	Problemsituation	Ziele	Methodenauswahl
Energieverbrauch	zu hoher Energieverbrauch	sparsamer Energieverbrauch	Verbesserte Wärmedämmung, Information über Energiesparmöglichkeiten, Reduzierung des Verkehrs insb. mit PKW, Nutzungsoptimierung, Energiezählereinbau, Heizungsthermostate, Ausbau von Heizkörpern in Hausfluren, Solarenergiegebrauch
Wasserverbrauch	hoher Wasserverbrauch	geringer Wasserverbrauch, Regenwasserrecycling	Einbau von Wasserkontrollenrichtungen, Wasserreduzierungseinrichtungen, Aufklärung
Abfall	starke Abfallerzeugung, Müllbehälter wirken negativ auf das Wohnumfeld	geringes Abfallaufkommen, umweltgerechte Entsorgung (z. B. Recycling)	Aufklärung, weiter verbessertes Recycling, Optimierung der Müllbehälter-Standorte

Quelle: eigener Entwurf in Anlehnung an Stadt Leipzig 1993a

Der Energieverbrauch in Städten ist oftmals zu hoch. Wasser und Heizenergie lassen sich durch bauliche Veränderungen einsparen (Tab. 7). Die Ergänzung der Infrastruktureinrichtungen und die Verbesserungen der Erholungsmöglichkeiten in Wohnungsnähe führen zu einer Verringerung dann nicht mehr notwendiger Wege. Schließlich ist eine Reduzierung des Abfallaufkommens in allen Bereichen ein grundsätzliches Erfordernis (ADAM 1984).

2.1.6. Verkehrssituation

Tabelle 8: Regionale Umweltqualitätsziele für Großsiedlungen am Beispiel Leipzig-Grünau, Verkehrssituation

Bereich	Problemsituation	Ziele	Methodenauswahl
Erreichbarkeit	zeitaufwendige Verkehrsverbindung zum weit entfernten Stadtzentrum	schnelle und häufige Verbindungen in das Stadtzentrum und in das Umland, vielfältiges Angebot in Wohnungsnähe	Beschleunigung des ÖPNV, Radwege, Angebotsverbesserung vor Ort (Kultur!)
Lärm	Belastung durch Lärm	geringe Lärmbelastung	Lärmvermeidung, Errichtung von Schutzwällen, Einbau lärmindernder Oberflächen, Umleitung von Verkehrsströmen

Quelle: eigener Entwurf in Anlehnung an Stadt Leipzig 1993a

Verkehrsprobleme in den Städten haben ihre Ursache vor allem in der Aufsplittung der Daseinsgrundfunktionen Arbeiten, Wohnen, Versorgung auf jeweils unterschiedliche Teilgebiete. Die Verkehrssituation in Großsiedlungen unterscheidet sich somit erheblich von der in innerstädtischen Gebieten. In der Nähe des Stadtzentrums sind für die Anwohner viele Einrichtungen günstig zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar. Größere Entfernungen können rasch mit öffentlichen Verkehrsmitteln (hohes Angebot, viele Haltestellen) zurückgelegt werden. Der Gebrauch privater PKW für Wege innerhalb der Stadt ist deshalb kaum notwendig. Diese werden eher für Ausflüge in das Umland in Anspruch genommen.

Der Aufbau von Großsiedlungen am Stadtrand war durch die ungünstige Zuordnung von Wohnen und Arbeiten auch bereits in der DDR fahrverkehrserzeugend. Aufgrund der größeren Entfernung zum Stadtzentrum können die Arbeitsstätten nicht mehr zu Fuß und nur in geringem Maße mit Fahrrädern erreicht werden. Beschäftigungsmöglichkeiten in Wohnungsnähe gibt es normalerweise nur wenige. Eine Ausnahme findet sich in München-Neuperlach, wo die Firma Siemens in unmittelbarer Nachbarschaft einen neuen Betriebsteil errichtet hat (TZSCHASCHEL 1987). Ansonsten müssen öffentliche Nahverkehrsmittel und private KFZ in Anspruch genommen werden. Im Vergleich zu innerstädtischen Quartieren verdoppelte sich der Anteil des PKW auf Kosten der Fußwege schon vor 1989 in Ostdeutschland (VOIGT 1987). Insgesamt ist die Anbindung an die älteren Stadtteile qualitativ unzureichend (Tab. 8, SCHÖLLER 1986). Während in Westdeutschland die Planung auf den PKW ausgerichtet war und qualitativ hochwertige öffentliche Verkehrsmittel nur in geringerem Maße und oftmals erst nach jahrelanger Verzögerung gebaut wurden (GIBBINS 1988), richtete man ostdeutsche Großsiedlungen bereits in der Planung vorwiegend auf schienengebundene Nahverkehrsmittel aus. Solange sehr geringe Fahrpreise die Benutzung der qualitativ schlechten Busse und Straßenbahnen (Fahrzeit, Ausstattung) stützten und die Ausstattung der Haushalte mit PKW niedrig war, gab es Probleme durch individuellen Kraftfahrzeugverkehr selten. Seit der Wende sind die Tarife der öffentlichen Verkehrsmittel drastisch angestiegen. Gleichzeitig erhöhte sich für viele die Verfügbarkeit eines PKW (leichtere Beschaffbarkeit, günstigeres Preis-Leistungs-Verhältnis). Schon kurz nach der Wende wurden die für einen viel späteren Zeitpunkt geplanten PKW-Bestandszahlen weit übertroffen. Der erst für das Jahr 2010 prognostizierte „Sättigungsmotorisierungsgrad“ von einem PKW je Wohnung wurde in Leipzig schon 1990 erreicht (Abb. 5, VOIGT 1987). Bei den vor 1989 prognostizier-

ten Fahrzeugdichten wurde durchaus berücksichtigt, daß je nach Siedlungsstruktur sehr verschiedene Motorisierungsgrade zu erwarten sind. Während für 1990 in Erfurt 196 PKW pro 1 000 Einwohner prognostiziert wurden, sollten in Rostock 280 und in Frankfurt an der Oder sogar 402 erreicht werden (SCHMIDT 1980).

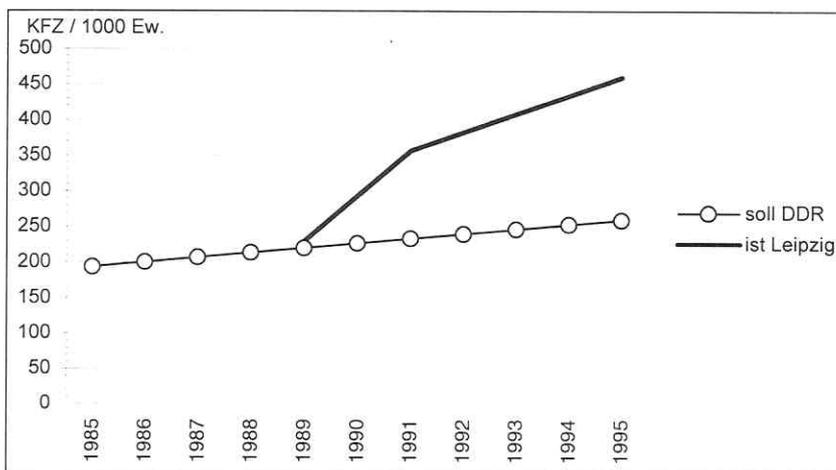


Abbildung 5: Anstieg der Motorisierung in Ostdeutschland

Quellen: VOIGT 1987, GORMSEN 1992

Weitere spezifische Probleme ostdeutscher Großsiedlungen bestehen in den Anlagen für den fließenden Verkehr. Bereits vor der Wende war die Anbindung an das gesamtstädtische Straßennetz nicht ausreichend. Hinzu kamen Probleme innerhalb des Wohngebietes, wo beispielsweise Sammelstraßen nur in geringerer Dimension als vorgesehen gebaut worden sind. Durch die starke Zunahme des Autobestandes haben sich die Probleme weiter verschärft. Hinzugekommen sind mit der Wende 1989 neue anders gerichtete Verkehrsströme. Ein wesentlicher Grund liegt in der Errichtung von Einzelhandelseinrichtungen im stadtnahen Umland. Da eine direkte Anbindung an das Netz des ÖPNV kaum erfolgt ist, werden die für einen Zielverkehr jener Größe nicht vorgesehenen Straßen sehr stark belastet (vgl. Ergebnisse in Grünau im Kapitel 8.).

Während die Stadtrandsiedlungen das Problem „ruhender Verkehr“ tagsüber nicht kennen, ist es in innerstädtischen Stadtteilen zu dieser Tageszeit besonders problematisch. Zahlreiche Bewohner der Außenbezirke strömen in die Zentren, je nach Stadtstruktur und Qualität des ÖPNV weitgehend mit privaten KFZ. Auch in den Abendstunden sind solche Probleme je nach Nutzung des Gebietes vorhanden.

Lösungen sind auf vielfältige Weise möglich. Einerseits sollte durch Ausbau der Vor-Ort-Infrastruktur bereits Verkehr vor seinem Entstehen gebannt werden, andererseits sollten leistungsfähige alternative Verkehrsmittel für unvermeidbare Fahrten angeboten werden. Trotz der großen Probleme werden noch 1994 Verkehrskonzepte für die großen Städte der ehemaligen DDR vermißt (HAHN 1994).

Eng verbunden mit der Verkehrsmittelnutzung ist der Lärmpegel in Städten. Nachdem die Industrieanlagen weitgehend zu separaten Standorten an der städtischen Peripherie zusammengefaßt worden sind, bleibt als Hauptproblem der Verkehrslärm. Dieser muß dabei je nach Stadtgebiet unterschiedlich bewertet werden.

Die Stadtrandgebiete erfahren vorwiegend tagsüber eine Belastung durch intensiv genutzte Sammelstraßen und überregionale Ausfallstraßen. Die Wohnquartiere werden von Anliegerstraßen durchzogen, die meistens nicht als Durchfahrtswege genutzt werden können. Eine höhere Verkehrsbelastung am Tage entfällt. Nur in den Abendstunden kann in Fällen mangelnden Parkraumangebotes ein erhöhter Parksuchverkehr entstehen. Die öffentlichen Verkehrsmittel sind ebenso in für die Anlieger kaum belästigenden

Sammeltrassen angelegt worden. Davon ausgenommen sind vielfach die lärmintensiven Straßenbahnen in den neuen Bundesländern. Neue Fahrzeuge würden hier Abhilfe schaffen.

In den zentralen Stadtvierteln sind dagegen vielfältige Belästigungen durch den motorisierten Fahrzeugverkehr zu erwarten. Sowohl am Tage als auch in den Abendstunden entsteht erheblicher Zielverkehr. Während tagsüber die höchsten Belastungen von den Hauptverkehrsstraßen ausgehen, ist es in den Abendstunden in manchen Vierteln der Parksuchverkehr (Besucher von Kultureinrichtungen und Gaststätten). Das überkommene Verkehrsnetz macht es zudem der Stadtplanung nicht einfach, verkehrsfreie Bereiche zu schaffen, ohne daß das aus verkehrsberuhigten Straßen abgeleitete Fahrzeugaufkommen andernorts eine zusätzliche Belastung bewirkt.

Tabelle 9: Regionale Umweltqualitätsziele für Großsiedlungen am Beispiel Leipzig-Grünau, Landschaftsbild/ Ästhetik

Bereich	Problemsituation	Ziele	Methodenauswahl
Integration in die Umgebung	starker Kontrast	optisch günstige Gestaltung des Ortsteiles	Ausbildung der Stadtränder mittels geeigneter Bepflanzung, Veränderung an den Gebäuden, Schaffung von Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer in die Umgebung
Abwechslungsreichtum	Monotonie	abwechslungsreiche Wohnquartiere	unterschiedliche Gestaltung des Gebäudeäußeren und des Wohnumfeldes

Quelle: eigener Entwurf in Anlehnung an Stadt Leipzig 1993 a

Ein letzter Qualitätszielbereich ist im Erscheinungsbild des Stadtteiles zu suchen (Tab. 9). Während innerstädtische Gebiete vielfältige Strukturen auf engem Raum bieten, sind Großsiedlungen zumeist sehr monoton angelegt. Um so stärker ist dann der Kontrast mit der ländlichen Umgebung (z. B. in Grünau).

Der Umfang der Berücksichtigung der vorgestellten Umweltqualitätsziele hat eine entscheidende Bedeutung für die Weiterentwicklung der Großwohnsiedlungen. Bei der Reihenfolge der Umsetzung sollten nicht nur Aspekte der eigentlichen Verbesserung der Umweltsituation, sondern auch die Bedürfnisse und Wünsche der Bevölkerung berücksichtigt werden.

Die in der Einleitung angesprochenen Probleme in westdeutschen Großsiedlungen Mitte der 80er Jahre lösten eine Vielzahl von Reaktionen aus. Die Maßnahmen lassen sich in folgende Gruppen unterteilen (BECKER 1989 a):

- Maßnahmen an den Gebäuden
- Maßnahmen im Wohnumfeld
- Mietenkorrektur
- Veränderungen bei der Verwaltung und Bewirtschaftung
- Beratungs- und Betreuungsangebote
- Imagewerbung

Für die Auswahl der realisierten Nachbesserungen in Großsiedlungen Westdeutschlands spielten wirtschaftliche Aspekte die Hauptrolle. Es konnte dadurch sowohl der Leerstand von Wohnungen reduziert werden als auch eine Aufwertung des Images der Großsiedlung und der Zufriedenheit der Bewohner insgesamt erreicht werden. Eine Verbesserung der ökologischen Situation war nicht Ziel der Wohnungseigentümer, so daß nur teilweise Veränderungen in diese Richtung sichtbar wurden. An manchen Stellen führten die Maßnahmen sogar zu einer Verschlechterung. Beispiele wären sowohl in einer aufwendigen Fassadenkosmetik als auch in der Anlage zusätzlicher Gebäude und dem unökologischen Umbau vorhandener Bausubstanz zu sehen. Positiv dagegen ist die vielfach verbesserte Wohnumfeldgestaltung. Durch Fassadenbegrünung und verstärkte Bepflanzung ist der Wert der Grünausstattung angehoben worden.

Ökologisch orientierte Veränderungen sind weniger in den Großsiedlungen in West- wie auch Ostdeutschland zu erkennen, sondern in Stadtteilen mit gründerzeitlicher oder noch älterer Bausubstanz. In

einer Vielzahl durch staatliche Stellen geförderte Projekte in westdeutschen Städten spielte die Umgestaltung der Gebäude selbst und das Umfeld eine Rolle (GIBBINS 1988). Die Maßnahmen in der Wohnumgebung bezogen sich dabei zum einen auf den Straßenraum, etwa Verkehrsberuhigung, Entsiegelung und Begrünung sowie zum anderen auf den Hofraum, dort ebenso Entsiegelung, Begrünung und zusätzlich Veränderung der Grundstücksabgrenzungen u. a. (BRÜNING 1993). Im Rahmen von Entsiegelungsvorhaben verwirklichte man auch eine direkte Regenwasserversickerung (BORGWARDT u. LIESECKE 1992). Die Verbesserungen betrafen zum Teil nicht nur einzelne Wohnquartiere, sondern den gesamten zentraleren Stadtraum. In Erlangen förderte man beispielsweise ein gesamtstädtisches alternatives Verkehrskonzept. Überprüft werden muß nun, inwieweit diese Ergebnisse auf die insgesamt weniger stark zergliederten Großsiedlungen übertragen werden können. Noch fehlen dort weitgehend Strategien für die Entwicklung von Freiräumen, obwohl sie für die Zukunft dieser Stadtteile eine wichtige Rolle spielen (SCHULTZ 1992).

3. Das Wohnumfeld – Entwicklungsfaktor von Großsiedlungen

3.1. Das Wohnumfeld als stadtstrukturelles Merkmal

3.1.1. Stadtstrukturen

Strukturelle Unterteilungen sind in vielfältiger Art für städtische Gebiete möglich. Differenzierungskriterien können dabei das äußere Erscheinungsbild (Grund- und Aufriß) wie funktionale und soziale Merkmale sein. Gebiete mit gleichartiger Bebauung können verschiedenartigsten Zwecken dienen. Diese Nutzungen haben wie die Bebauung selbst weitreichenden Einfluß auch auf die Umweltsituation.

Komplexe Stadtstrukturtypen werden deshalb herangezogen, um Aspekte beider Merkmalsbereiche zu vereinigen. Von Aufriß und Grundriß her werden beispielsweise Blockrandbebauungen von Zeilenbebauungen und Einzelhaussiedlungen unterschieden. Eine weitere Differenzierung erfolgt nach der Nutzungssituation, etwa ob gewerbliche oder Wohnnutzung vorliegt. Die Einflüsse auf die Umgebung sind bei gewerblicher Nutzung andere als bei Wohnnutzung. Problematisch ist es, den gegenseitigen Einfluß unterschiedlicher Stadtstrukturen zu beurteilen. Die Grenzräume bedürfen deshalb einer besonderen Aufmerksamkeit.

3.1.2. Freiräume – Freifläche – Grünfläche

Stadtstrukturen der oben beschriebenen Art sind in sich gegliedert. Grundlegend ist dabei zwischen bebauten und nicht bebauten Flächen zu unterscheiden. Einfamilienhausbebauung hat beispielsweise einen erheblich höheren Anteil unbebauter Flächen als gründerzeitliche Blockbebauung.

Diese bebauungsfreien Räume werden allgemein als Freiflächen bezeichnet (zur Definition: SCHULTZ 1992). Andere Abgrenzungen stellen den möglichen Gebrauch von Raumstrukturen in den Vordergrund (LYNCH 1975). Für LYNCH sind Freiflächen diejenigen Räume, die für vielerlei Aktivitäten offen sind („openess“). Es kann sich dabei auch um bebaute Flächen handeln. Andererseits grenzt diese Definition vorgefertigte, gestaltete Freiflächen aus (z. B. Müllabladepplätze).

Deshalb bevorzugt GARBRECHT (1974) eine Aufzählung derjenigen Flächen, die er zu den Freiräumen rechnet. Dabei geht er auf der einen Seite über die Definition von LYNCH hinaus, verzichtet aber auf manche in der allgemeinen Definition mögliche Flächen. Im wesentlichen werden bei ihm durch den Menschen vorwiegend in seiner Freizeit genutzte Räume betrachtet, Wege sind dabei mit eingeschlossen. SCHMIDT (1987) schränkt in ähnlicher Weise Freiräume, die im folgenden synonym mit dem Begriff Freiflächen gebraucht werden sollen, auf die dem Aufenthalt, der Bewegung, der Erholung, der Bildung und der Erziehung dienenden Flächen ein.

Grünflächen sind als spezielle Freiräume zu betrachten. Voraussetzung ist die Nutzung als Grünstruktur bzw. die Inanspruchnahme zu Erholungszwecken (SCHULTZ 1992). Hinzugerechnet werden die darin eingebetteten befestigten Wege (GREINER u. GELBRICH 1976).

Freiräume findet man auch in der unmittelbaren Nähe von Wohngebäuden. Sie übernehmen wesentliche Aufgaben bei der Kontaktbildung und damit dem „Heimisch-Fühlen“ (FISCHER 1983). Weitere Funktionen sind die Gewährleistung von guter Belichtung und Belüftung, Ausgleich von Temperaturunterschie-

den, Raum für Freizeitmöglichkeiten, aber auch Flächen für Ver- und Entsorgung sowie für den ruhenden Verkehr (NÜTZEL 1993).

Der Freiraum in unmittelbarer Zuordnung zu den Wohngebäuden mit seinen Ergänzungselementen (Treppenhäuser, Hauseingänge, Vorplätze, Höfe, Grünflächen und Parkplätze) und seinen Anlagen für individuelle und gemeinschaftliche Freizeitaktivitäten (z. B. Spiel und Sport) wird als *Wohnumfeld*, die *engere Wohnumgebung*, der *engere Wohnbereich* bezeichnet (GROSSHANS 1984). Ausschlaggebend ist die visuelle Beziehung zur jeweiligen Einzelwohnung (SCHMIDT 1987, HUNGER 1982). Es ist aber in jedem Fall der Bereich außerhalb der Wohnung. GROSSHANS (1984) verwendet daher den Begriff „Außenhaus“ zusätzlich.

Weiter entfernte Freiräume, eventuell bereits anderen Stadtstrukturen angehörig, lassen sich unter der Bezeichnung *erweitertes Wohnumfeld* zusammenfassen. Wohnumfeld soll in ähnlicher Weise wie der Begriff *Wohnumwelt* gebraucht werden. Diese wird vergleichbar den Wohnumfeldern in verschiedene Teilräume gegliedert (HECK 1981). Nach der Wohnung folgt die engste Wohnumwelt, dann die engere Wohnumwelt und schließlich die weitere Wohnumwelt. Abgrenzungskriterien sind die verschiedenartigen Ausprägungen der Daseinsgrundfunktionen. In der Wohnumwelt drückt sich die räumliche gegenständliche Umwelt als täglich wahrgenommene, unmittelbar erlebte Umgebung aus (FISCHER 1983).

3.1.3. Gliederungskriterien für Wohnumfelder

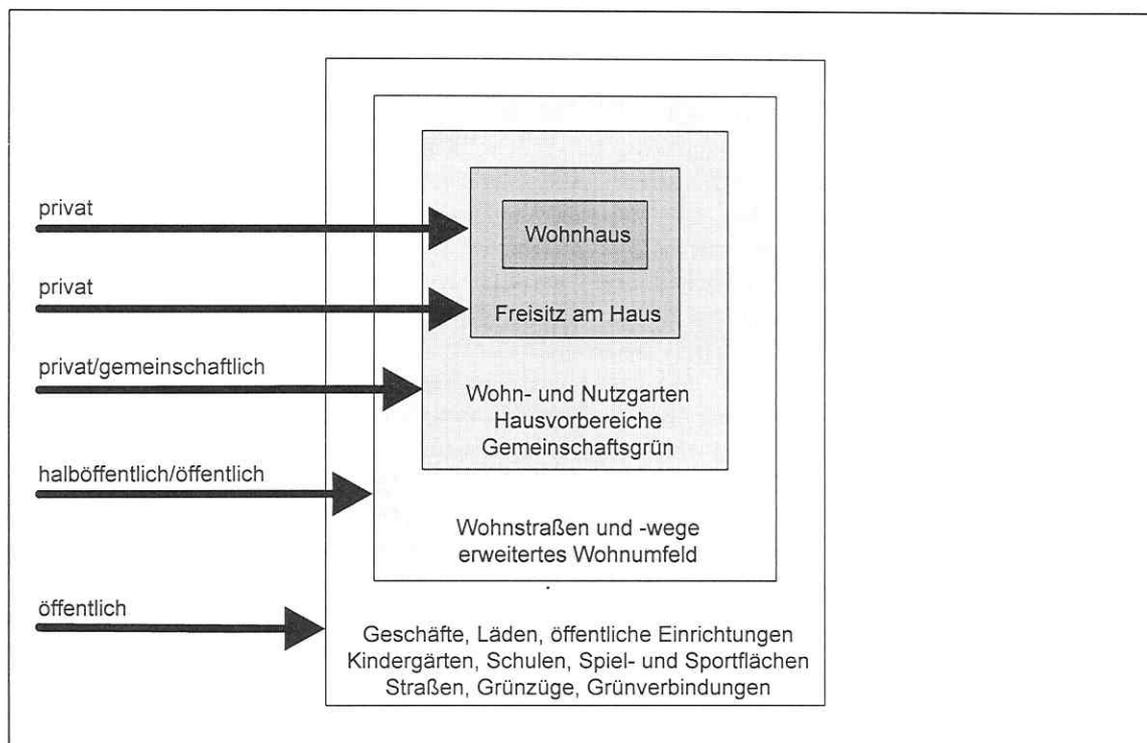


Abbildung 6: Öffentlichkeitsgrade des Wohnumfeldes
Quelle: Bayerisches Staatsministerium des Innern 1990

Wohnumfelder sind in bezug auf den möglichen Gebrauch durch Menschen, in Abhängigkeit von seinen Persönlichkeitseigenschaften, seiner Arbeitstätigkeit und seiner Familiensituation zu differenzieren (HUNGER 1982). Es bietet sich an, den Grad der Zugänglichkeit (Öffentlichkeit) als Abgrenzungskrite-

rium festzulegen, weil daraus unmittelbar die möglichen Nutzungen resultieren (Abb. 6 sowie FLADE 1987).

- Der *private Freiraum* ist der Ort der kleinen sozialen Umwelten, der einander gut Bekannten (SELLE u. SUTTER-SCHURR 1993). Beispiele sind der Balkon, die Veranda, die Terrasse und der Mietergarten. Sie stellen eine temporäre Erweiterung der Wohnung dar und werden für häusliche Aktivitäten genutzt. Voraussetzungen für ihr Entstehen sind eine Wohnnutzung im Erdgeschoß bzw. ein direkter Zugang aus der Wohnung, die Besonnung, die Kleinteiligkeit des Außenraumes und ein Sichtschutz (FISCH et al. 1984). Hier ist die rechtliche Nutzung und Strukturierung des räumlichen Ausschnittes der Realität eingeschränkt durch die Verfügungsmacht des Haus- und Wohnungseigentümers, durch das vorhandene Einkommen, die soziale Kontrolle der Nachbarn und anderes (BERTELS 1987). In zentralen Stadtbereichen sind privat nutzbare Freiräume deshalb vielfach ein Privileg reicherer Leute (SPITTHÖVER 1982).
- *Halbprivat nutzbare Räume* sind Wohnhöfe, Schmuckhöfe, kollektive Gärten. Sie sind oft in den Höfen der Altbauviertel zu finden und werden für vielfältige Dinge wie Spiele, Renovierungsarbeiten u. a. genutzt. Das entscheidende Abgrenzungskriterium ist die Zuordnung der Fläche zu einer Hausgemeinschaft (FISCH et al. 1984).
- *Halböffentliche Räume* befinden sich oft in Siedlungen der 20er Jahre als großzügige Innenhöfe. Auch Blockparks gehören dazu. Die Voraussetzung ist die Zuordnung zu Kommunikationsbereichen mit eingeschränkter Öffentlichkeit (z. B. Stichstraßen). Getragen werden sie beispielsweise von Mietervereinen oder Genossenschaften (FISCH et al. 1984). Halböffentliche Räume können über Zugangsregelungen bestimmt werden, sie haben fließenden Übergang zu offenen und privaten Räumen, besitzen oft eine „Insideröffentlichkeit“ (BERTELS 1987).
- Der jedermann zugängliche *öffentliche Raum* ist ein „Ort der unvollständigen Integration“ und Offenheit der sozialen Intentionalität (SELLE u. SUTTER-SCHURR 1993). Er bietet also einen Mix diverser weitgehend nebeneinander sich abspielender Funktionen und ist in seiner Nutzbarkeit zumeist unbestimmt.

Problematisch ist die Festlegung des Übergangs zwischen privatem und öffentlichem Bereich. Ist dies erst im Außenhausbereich der Fall oder schon an der Wohnungstür? Es wurde versucht, mit dem halböffentlichen Raum einen Bereich zu definieren, wo die Bewohner zwar keine Eigentums- und Besitzrechte haben, aber ein geschütztes Verfügungsrecht (GROSSHANS 1984).

Die Baustrukturen eines Wohngebietes besitzen in unterschiedlicher Ausprägung die verschiedenen Öffentlichkeitsgrade. Einfamilienhaussiedlungen haben meistens nur privat zugängliche Räume, während in Mehrfamilienhaussiedlungen der öffentlich zugängliche Raum überwiegt.

Je öffentlicher die Freiräume sind, um so seltener ist auch ihre Nutzung. Private Freiräume werden zudem besser gepflegt. Aus diesem Grund ist es sinnvoll halbprivate und private Räume vorzuziehen (FISCH et al. 1984). Besonders in Neubaugebieten besteht in bezug auf intime, private Räume ein großer Nachholbedarf (BERTELS 1987).

3.2. Belastungen des Wohnumfeldes und deren Bedeutung

Bereits von außen werden zahlreiche Einflüsse in das Wohnumfeld hineingetragen. Je nach deren Auswirkung sollen sie negativ oder positiv bewertet werden. Die negative Beurteilung ist als eine Belastung aufzufassen. Diese ungünstig einzuschätzenden Einflüsse betreffen Schadstoffe aus der Luft und dem Boden sowie Lärm (NÜTZEL 1993, Kapitel 2.). Daneben entstehen aus der Symbiose zwischen Wohnumfeld und angrenzender Bebauung heraus zahlreiche gegenseitige Effekte. Diese endogenen Belastungen sind sowohl in der Größe und Anordnung der Gebäude begründet (z. B. Wind) als auch in stärkerem Maße durch die dort lebenden Menschen (z. B. deren Abwasser, Abfälle, Luftbelastung). Je nach Bewohnerzu-

sammensetzung ist eine unterschiedliche Nutzungsintensität des Wohnumfeldes zu erwarten. Kinder und Jugendliche beanspruchen das Wohnumfeld in anderer Weise als alte Menschen. Entsprechend sollte die Ausstattung und Gestaltung mit der zu erwartenden Benutzerstruktur korrespondieren. Durch eine gezielte Gestaltung (z. B. neue Einrichtungen für Jugendliche) ist es möglich, spezielle Gruppen besonders zu berücksichtigen und den Benutzerkreis in bestimmte Richtungen zu lenken.

Die Belastungen und der Gebrauch des Wohnumfeldes in Großsiedlungen unterscheiden sich in vielfältiger Weise von denen in innerstädtischen Quartieren. Während die exogene Belastung mit Luftschadstoffen infolge der fehlenden Emissionen durch Wärmeerzeugung normalerweise geringer ist, kommt es durch die homogene Zusammensetzung der Bewohnerschaft zu einem einseitigen Nutzungsdruck (z. B. viele junge Menschen).

Der Gebrauch des Wohnumfeldes durch die Bewohner und die damit verbundene bewohnergerechte Infrastruktur ist nicht als Belastung aufzufassen, da der Wert des Wohnumfeldes gerade im Grad seiner Nutzbarkeit liegt. Dagegen ist zu prüfen, inwieweit sich durch äußere Einflüsse auf die Freiräume und durch deren Mißbrauch entstandene Mängel mit geeigneten Maßnahmen reduzieren oder völlig vermeiden lassen.

3.2.1. Klima

Stadttypische klimatische Anomalien treten in Großsiedlungen in vergleichsweise geringerem Umfang auf (Kapitel 2.). Daher ist auch das Wohnumfeld weniger bedeutenden Einflüssen dieser Art ausgesetzt. Zwar läßt sich ein gewisser Temperaturanstieg beobachten, der aber nicht mit der Situation in innerstädtischen Gebieten zu vergleichen ist und durch die andere Gebäudeanordnung und Freiraumgestaltung auch weniger negative Effekte freisetzt (FREYER et al. 1995). Eine Ausnahme davon ist die Ausbildung von Zugwindeffekten aufgrund der Gebäudehöhe und Gebäudeanordnung. Neben der direkten Windwirkung auf sich im Wohnumfeld aufhaltende Personen kommt es auch zu Aufwirbelungen von Staub und Gegenständen (HEMEIER u. THELEN 1992). Die Folge ist eine verminderte Nutzbarkeit von Balkonen und eine geringere Aufenthaltsqualität im wohnungsnahen Freiraum. Windkanaluntersuchungen (Abb. 7), wie sie heute bei großen Bauvorhaben vorgenommen werden, sind im Rahmen der Bebauungsplanung von Großsiedlungen in der ehemaligen DDR nicht durchgeführt worden (KETZEL 1995, FEZER et al. 1977).

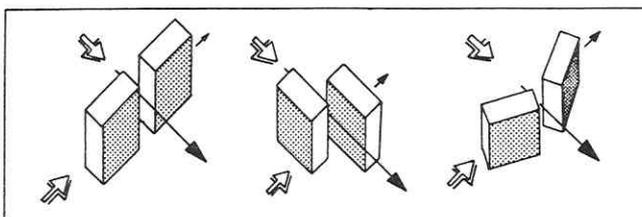


Abbildung 7: Einfluß der Gebäudeanordnung auf die Windsituation

Quelle: NEUMANN 1989

Dennoch bestehen Möglichkeiten, auch nachträglich eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität zumindest im Wohnumfeld herbeizuführen. Im Vorfeld dazu ist es notwendig, kritische Bereiche durch Beobachtung und Befragung zu ermitteln. Danach lassen sich geeignete Gegenmaßnahmen, wie Pflanzungen, neue Gebäude u. a. treffen.

3.2.2. Verkehrssituation

Die Nutzbarkeit und ökologische Qualität eines Wohngebietes wird über das zu berücksichtigende KFZ-Aufkommen, durch parkende Fahrzeuge und fließenden Verkehr, mitbestimmt. Dies trifft gerade auf Großsiedlungen zu (Kapitel 2.).

Das Wohnumfeld stellt den Ort dar, wo die Verknüpfung zwischen Wohnung und Verkehrsmittel hergestellt wird. Je nach Verkehrsart sind dazu unterschiedlich aufwendige Installationen zu treffen. Diese reichen von Haltestellen des ÖPNV und deren Trassen über Straßennetz und Abstellflächen für private PKW bis zu Fahrradständern, Radwegen und Fußwegen. Diese zweckgebundenen Teile des Wohnumfeldes sind des öfteren nur für diese eine Nutzung zu gebrauchen. Hinzu kommt ein negativer Einfluß auf den Gebrauchswert des Umfeldes (z. B. durch Abgase und Lärm).

Die Schwierigkeit besteht zum einen, solche Flächen möglichst zu minimieren, um noch genug Freiraum für andere Nutzungen zur Verfügung zu haben, zum anderen sie so anzuordnen, daß Konflikte und gegenseitige Einflüsse möglichst vermieden werden. Schlechte Lösungen auf diesem Gebiet führen nicht selten zur völligen Unbrauchbarkeit der übrigen Flächen und tragen damit zur Abwertung des Wohngebietes bei. Auch eine mangelhafte Berücksichtigung in Anspruch genommener Verkehrsträger führt zu negativen Veränderungen im Wohnumfeld. Während in westdeutschen Großsiedlungen Abstellmöglichkeiten für KFZ in ausreichend großer Stückzahl zumeist vorhanden sind, hat sich seit 1989 in Ostdeutschland eine sehr bedenkliche Lage entwickelt. Die nur für einen auch perspektivisch in der DDR geringen Motorisierungsgrad ausreichenden Abstellplätze sind insbesondere in Wohnungsnähe mittlerweile so überlastet, daß die Fahrzeugführer ohne Bedenken Wege anderer Verkehrsteilnehmer (Radwege und Fußwege) für sich in Anspruch nehmen und zusätzlich ehemals mit Grün bestandene und ungenutzte Flächen besetzen. Diese Konflikte in unmittelbarer Wohnungsnähe könnten zum Teil durch eine verstärkte Nutzung weiter entfernt gelegener Abstellplätze reduziert werden. Neben dem höheren Wegaufwand ist der schlechte bauliche Zustand vieler Plätze ein Benutzungshemmnis. Auch die wenigen in ostdeutschen Neubaugebieten errichteten mehrgeschossigen Anlagen werden nicht genutzt (Kapitel 8.2.3.).

Es ist deshalb zu prüfen, inwieweit die ursprüngliche Planung des Verkehrsnetzes noch den heutigen Anforderungen gerecht wird und wo erhebliche Veränderungen notwendig sind. Dabei ist zu überlegen, ob nicht ein völlig alternatives Verkehrskonzept eine günstigere Lösung darstellt. HAHN (1994) stellt daher die ungelöste Stellplatzfrage als Hauptproblem im Dresdener Neubaugebiet Gorbitz heraus. Der Mißbrauch von Grünanlagen und Fußwegen als Parkplätze für Autos hat dort einen bedeutenden Verlust an Wohnumfeldqualität zur Folge.

3.2.3. Fehlende Grünstrukturen

Eine wesentliche Funktion des Wohnumfeldes liegt in der Bereitstellung eines Angebotes für die Freizeitgestaltung der Bewohner. Dies ist in Großsiedlungen oft nur sehr eingeschränkt der Fall (Kapitel 2.). Die mangelhaften Nutzungsmöglichkeiten dieser Freiräume führen zu deren schlechter Akzeptanz und fördern Zerstörung und Verschmutzung. Es ist deshalb notwendig, mehr Einrichtungen im Freizeit- und Erholungsbereich anzubieten, die von den Bewohnern auch angenommen werden. Beispielsweise sind dies Sportanlagen für verschiedene Altersgruppen, ruhige Sitzbereiche für ältere Leute, Treffpunkte, Betätigungsmöglichkeiten wie Kleingärten und Bastelecken.

Auch in der ehemaligen DDR wurden für die Grünausstattung der Wohnsiedlungen Richtwerte zur Größe und Ausstattung formuliert (LAMMERT 1979). Eine ganz andere Frage ist aber, inwieweit die Vorgaben beachtet wurden und ob die damals ermittelten Nutzeransprüche überhaupt den Bedürfnissen der Bewohner entsprachen.

3.3. Ansprüche an das Wohnumfeld und deren Bedeutung

Die auch als soziale Belange bezeichneten Wünsche und Bedürfnisse der Bewohner spielen eine wesentliche Rolle (GAULY u. GREPEL 1995). Die „Flucht“ aus dem Wohngebiet, normalerweise mit dem PKW in den Kleingarten (BREUSTE 1989) oder in das entferntere Umland deuten auf eine geringe Aufenthaltsqualität des Wohnumfeldes hin (KÜHNE 1992, vgl. dazu die Ergebnisse der Erhebung in Grünau in Kapitel 8.). Naherholungsziele müssen die Defizite im Wohnumfeld kompensieren, obwohl es ökonomischer und ökologischer wäre, diese in der Nähe zu erfüllen (Kompensationstheorie von SCHNELL 1987). Bis zu 90% verbringen ihre Freizeit am Wochenende nicht im Wohngebiet, viele sogar nicht einmal in der Stadt (KÜHNE 1986). Neben der Erholung und dem Besuch von Freunden und Bekannten spielt auch die Monotonie der Bausubstanz eine Rolle. An der Mobilität sind häufig Personen beteiligt, die gerade im Freizeitbereich Mängel erkannt haben (für Berliner Neubaugebiete: NEUMANN 1992 b). Nur weniger bewegliche Gruppen wie Kinder und Jugendliche sowie alte Menschen, die nicht über schnelle individuelle Verkehrsmittel und eine ausreichende finanzielle Ausstattung verfügen, müssen mit einem mangelhaft ausgestatteten wohnungsnahen Freiraum auskommen. Die einzige Alternative für diese Gruppen ist die Wohnung selbst.

Besonders problematisch wird dieses Bewohnerverhalten dadurch, daß je nach dem Errichtungszeitpunkt der Bausubstanz ein anderer Schwerpunkt in der Altersstruktur der Bewohner vorzufinden ist. Jüngere Wohngebiete sind daher von diesem „Fluchtverhalten“ am Wochenende besonders stark betroffen, während man in Gebieten mit älterem Wohnungsbestand immobilere Personen im Rentenalter häufiger antreffen kann.

Die Folgen dieser erzwungenen Mobilität belasten die Umwelt aufgrund der vorwiegenden Nutzung eines PKW. Ziel einer Wohnumfeldverbesserung muß deshalb sein, für alle Alters- und Sozialschichten spezielle Angebote im Wohnumfeld bereitzustellen. Selbst für Kinder reicht es beispielsweise nicht aus, nur einen Spielplatz zu errichten. Sie wollen zusätzlich Zonen haben, wo sie sich unbeobachtet aufhalten können. Ähnliche Wünsche nach versteckten Ecken werden von Jugendlichen artikuliert (FISCHER 1983). Eine wesentliche Grundlage für die bedarfsgerechte Erneuerung der Wohnumfeldsituation besteht deshalb in der Analyse der Bewohnerstruktur. Für die meistens jüngere Bevölkerung eines erst vor wenigen Jahren errichteten Gebietes muß auch eine entsprechende Gestaltung vorgenommen werden. Im Laufe der Jahre ist das Wohnumfeld der sich verändernden Bewohnerstruktur mit ihren individuellen Bedürfnissen anzupassen. In Berliner Großsiedlungen beobachtete SCHMOLL (1988) ein Sinken der Bewohnerzahl durch Fortzug von Kindern, Tod und Partnertrennung. Es ist deshalb unumgänglich in regelmäßigen Abständen sich ein Bild über die Bewohner und ihre Wünsche zu machen (GROSSHANS 1984). In Ostdeutschland fehlen bisher weitgehend Untersuchungen zum Freizeitverhalten von Kindern und Jugendlichen (OSTERLOH 1991). Die Unterschiede zwischen den Ansprüchen einzelner Bewohnergruppen sind erheblich (dazu Übersichtstabelle in ALBERTSHAUSER 1985, S. 48 ff.):

a) Kinder

Kinderaktivitäten sind sehr vielfältig. Sie bestehen nicht nur aus rennen und toben (HART 1982). Das Lernen und Begreifen steht bei Kindern im Vordergrund. Je älter die Kinder werden, um so weiter werden ihr Spielradius und um so größer ihre Ansprüche (FISCHER 1983). Kinder suchen Erfahrungen mit Gegenständen und Personen, brauchen einen vielseitigen Bewegungsraum (NÜTZEL 1993). Sie benötigen Überraschungsmomente. Dabei benutzen sie die Wege beispielsweise zum ziellosen Radfahren (OSTERLOH 1991).

Spielplätze sind nur für kleinere Kinder Alltag, ältere benutzen sie ausschließlich als Treffpunkte (HUF 1992). Die eigentliche Freizeit wird kaum noch dort verbracht. Bereits für 10–14jährige Kinder sind sie nicht mehr wichtig. Es werden statt dessen Haustüren, Treppenaufgänge, Ecken, Nischen, Bepflanzungs-

mauern, Gullys, Rohre und besonders Mülltonnen zum spielen genutzt (GROSSHANS 1984). Sie wollen sich ihre Freiräume selbst zurecht machen. Diese Freiräume und Wasserflächen (Tümpel) sollten sich *in der Nähe* befinden. Die halbwildlichen Zustände ruderaler Flächen sind für Kinder besonders geeignet (LÖTSCH 1984). Diese von Planern „vergessenen“ Räume sind deshalb oft am wertvollsten. Natur ist dabei insgesamt für Kinder wichtig (HART 1982). Brachflächen werden von jungen Menschen insgesamt positiver beurteilt als von älteren Personen (GEBHARD 1993). Die Suburbs bieten deshalb wenig Attraktionen für Kinder (HART 1982).

b) Jugendliche

Jugendliche und ältere Kinder suchen die Gemeinschaft Gleichaltriger. Dazu benötigen sie abgeschlossene eigene Aufenthaltsbereiche, wo sie unbeobachtet agieren können. Da sie ein Bestreben zu mehr Selbständigkeit entwickeln, lehnen sie vorgefertigte Strukturen ab. Wenn ihnen nicht die Möglichkeit zur Schaffung eigener Räume nach ihren Vorstellungen gegeben wird, funktionieren sie vorhandene Strukturen um (FISCHER 1983, HUF 1992). Die Umorientierung innerhalb der Entwicklungsstufen der gesellschaftlichen Bindung (z. B. Lösung vom Elternhaus), die zunehmende Mobilität und die körperliche und geistige Entwicklung machen es außerordentlich schwer, für diese jungen Menschen ein bedarfsgerechtes Wohnumfeld bereitzustellen (ALBERTSHAUSER 1985).

Großsiedlungen weisen für diese Altersgruppe ein besonders hohes Angebotsdefizit auf, das ein Auslöser für eine zunehmende Kriminalisierung dieser Gruppe sein kann. Dabei gilt aber zu bedenken, daß Jugendliche eine besonders stark vertretene Altersklasse innerhalb der Bevölkerung in Großsiedlungen darstellen (KÜHNE 1992).

c) Erwachsene im Berufsleben

Als Ausgleich für die berufliche Anspannung benötigen Erwachsene vielfältige abwechslungsreiche Einrichtungen (KÜHNE 1992). Die Weiterentwicklung ihrer Persönlichkeit sowie die Entspannung und Unterhaltung stehen im Vordergrund (FISCHER 1983). Ein besonderes Bedürfnis nach Ausgleich haben dabei berufstätige und kindererziehende Erwachsene (KÜHNE 1992).

Nicht berufstätige Erwachsene mit Kindern möchten dagegen Räume vorfinden, wo sie ihre Kinder unbeaufsichtigt spielen lassen können. Daneben werden Aufenthalts- und Kommunikationsräume gesucht, die zusätzlich als Arbeitsraum (für Haushaltstätigkeiten) dienen können. Probleme werden insbesondere von Frauen in der geringen Sicherheit mancher Freiräume gesehen (NÜTZEL 1993).

d) Rentner

Menschen im Rentenalter unterscheiden sich von allen anderen Gruppen, da jetzt der Wohnbereich der bestimmende baulich-räumliche und soziale Lebensbereich ist. Wichtig ist für ältere Leute ein Aufenthaltsbereich, wo gleichzeitig vielseitige Kontakte möglich sind (FISCHER 1983).

Für die Zukunft der Großsiedlung werden sie eine wachsende Gruppe darstellen. Dabei ist ihre innere Differenzierung zu berücksichtigen, die unterschiedliche Bedürfnisse und Wünsche impliziert. Zu unterscheiden sind ältere Arbeitnehmer, Vorrühständler und Frührentner, jüngere Rentner und die Ältesten (GROSSHANS 1988).

Die Aufgabe der Freiraumplanung besteht nun darin, die Nutzungsansprüche der einzelnen Bewohnergruppen zu befriedigen, ohne daß Konflikte auftreten. Beispielsweise können Passanten mit fahrradfahrenden Kindern kollidieren. Ältere Menschen nehmen vielfach Lärm negativ wahr (HUF 1992). Neben dieser altersabhängigen Wohnumfeldgestaltung ist weiterhin das noch schwierigere Problem einer Berücksichtigung der Ansprüche von unterschiedlichen, dort wohnenden sozialen Schichten zu realisieren.

Es gibt dort soziale Teilschichten, die eigentlich aufgrund ihrer finanziellen Situation in der Lage wären, die Großsiedlung zu verlassen. Die Frage stellt sich, welcher Teil dieser Bewohner auf jeden Fall ausziehen will, also bisher nur „zwangsweise“ dort wohnen mußte, und welcher Teil durch vielfältige Nachbesserungsmaßnahmen in dem Wohngebiet gehalten werden kann. Für die Wohnumfeldgestaltung ostdeutscher Großsiedlungen ist es deshalb von besonderer Bedeutung, die zukünftige Zusammensetzung der Bewohner zu kennen. Zwei wesentliche Alternativen sind möglich:

1. Auch zukünftig verlassen bis auf Ausnahmen kaum Bewohner die Siedlungen. In diesem Fall ist die schwierige Aufgabe zu lösen, für möglichst alle unterschiedlichen Bewohneransprüche eine attraktive Wohnumgebung zu gestalten. Eine weitere Steigerung der Motorisierung ist zu erwarten, und es ist notwendig, in diesem Fall grundsätzliche Lösungen für den ruhenden Verkehr zu finden, um Teile des Straßenraumes für eine Neugestaltung des Wohnumfeldes nutzen zu können. Bisher sehen viele Bewohner im Wohnumfeld nur den Platz, wo sie ihr Kraftfahrzeug abstellen können. Eine Akzeptanz für eine intensivere Grüngestaltung auf Kosten von vorhandenem Parkraum kann deshalb kaum von allen erwartet werden (siehe Kapitel 8.).
2. Hoch qualifizierte und bessergestellte Bewohnergruppen verlassen das Wohngebiet. Dann ist es möglich, daß durch die geringeren finanziellen Möglichkeiten der übriggebliebenen Mieter die Zahl der PKW zurückgeht. Ob die Bewohner selbst bei geringen finanziellen Ressourcen auf das Auto verzichten (d. h., sie müßten wirklich zu arm dafür sein) ist eine ungeklärte Frage. Andererseits sollte für Mieter, die sich am Tage, etwa weil sie arbeitslos sind, im Wohngebiet aufhalten, ein vielfältiges Angebot an aktiven Betätigungsmöglichkeiten bereitgehalten werden. Berufstätige Bewohner benötigen dagegen völlig andere Ausstattungselemente, um sich von ihrer Arbeit zu erholen.

Umgekehrt wird die zukünftige Gestaltung des Wohnumfeldes einen Einfluß auf die Bevölkerungsstruktur der Siedlungen haben. Dabei ist von einer wechselseitigen Beeinflussung Bewohner–Freiraum auszugehen. Schlecht gestaltete Strukturen fördern kaum die Aneignung durch die Menschen. Mit einer weiteren Vernachlässigung des Umfeldes ist zu rechnen, bis schließlich die Umgebung in einem Zustand ist, wo der Bewohner das Wohngebiet verläßt. Dagegen sind erfolgreiche Verbesserungen in der Nähe der Wohnung für viele ein Anreiz, an der weiteren Gestaltung aktiv teilzunehmen, so daß in kurzer Zeit das ganze Wohnumfeld aufgewertet werden kann. Es ist anzunehmen, daß diese Verbesserungen von den an der Erstellung beteiligten Bürgern geschützt werden und insgesamt auf größere Akzeptanz stoßen. Wohngebiete in Großsiedlungen können durch die künftigen Gestaltungsvarianten eine zunehmende Differenzierung erfahren.

Eine Rolle für die Gestaltung der Freiräume spielt die Art der Freizeit, die dort potentiell verbracht werden soll. Für die tägliche Erholung am Feierabend ist eine andere Ausstattung notwendig als für die Wochenenderholung und für eine mehrtätige Urlaubszeit. Die zuletzt genannten Freizeitphasen benötigen beispielsweise Angebote, die eine längere abwechslungsreiche Beschäftigung ermöglichen (GREINER u. GELBRICH 1976).

Ansprüche an das Wohnumfeld gehen aber nicht nur von den Bewohnern aus. Durch die Realisierung einer vielfach auch erwünschten Funktionsmischung innerhalb eines solchen Wohngebietes mittels der Ansiedlung von Gewerbebetrieben und Handelseinrichtungen muß das Wohnumfeld den veränderten Ansprüchen genügen (HAHN 1994).

Auch die Wohnungseigentümer, im Falle ostdeutscher Großsiedlungen sind es Genossenschaften oder städtische Wohnungsbaugesellschaften, haben bestimmte Vorstellungen. Es ist zu ermitteln, was ihrer Meinung nach mit gering genutzten Freiflächen geschehen soll. In erster Linie wird zu erwarten sein, daß diese Gebiete möglichst wirtschaftlich verwertet werden sollen. Ob die Eigentümer dabei auch an Freizeitmöglichkeiten für ihre Mieter denken ist eher zu bezweifeln. Allerdings kann eine Aufwertung des Wohnumfeldes den Wohnwert deutlich erhöhen. Ein positives Beispiel ist das Märkische Viertel in Ber-

lin. Hier wurde mit marktwirtschaftlichen Methoden versucht, daß Verhältnis zu den Mietern nachhaltig zu verbessern. Man ist auf deren Wünsche eingegangen. Dabei ist es durchaus möglich gewesen, wirtschaftliche Gesichtspunkte in der Realisierung der Vorhaben zu berücksichtigen (BRÜNING 1993).

3.4. Nutzeransprüche sowie umweltverträgliche Gestaltungsvarianten für das Wohnumfeld

Neben den oben angesprochenen sozialen Belangen sind zusätzlich ökologische Bedürfnisse zu berücksichtigen. Die Schwierigkeit besteht darin, diese unterschiedlichen Ansprüche zu befriedigen. Durch die Festlegung von Zielen für eine anzustrebende ökologisch orientierte Entwicklung ist es möglich, konfliktbeladene Wünsche (z. B. wohnungsnahe Parkplätze) herauszuarbeiten und deren Realisierung abzuwägen:

- ökologisch verträgliche Verkehrsgestaltung
- naturverträgliche und gebrauchswertorientierte Flächennutzung
- Sicherung von Erholungsflächen im Nahbereich
- Lärmschutz
- Durchgrünung bebauter Bereiche
- Umwelterziehung durch Naturintegration im Wohnumfeld (Naturerlebnis)
- Verringerung der Bodenversiegelung
- Verbesserung des Mikroklimas
- Verbesserung der Energiebilanzen
- Integration der Lebensräume von Pflanzen und Tieren in die Wohnumgebung (Arterhaltung)

Soziale und ökologische Belange schließen sich in bestimmten Konstellationen durchaus nicht aus. Günstig ist der Fall, wo nur wenig Bestand berücksichtigt werden muß. Ein Beispiel dafür ist die kleinstmögliche Gliederung der Hofräume durch Vegetation. Sie würde dem Bedürfnis nach intimen Räumen nachkommen und ein Biotop für zahlreiche Tiere darstellen. Zusätzlich wäre eine Verbesserung des Kleinklimas zu erwarten (GAULY u. GREPEL 1995).

In zahlreichen anderen Situationen ist dagegen kaum mit einer einvernehmlichen Lösung zu rechnen. Ein weitreichender Konflikt mit ökologischen Zielsetzungen entsteht durch den Wunsch nach dem Gebrauch privater PKW. Zusätzliche Brisanz geht von den Folgen der PKW-Nutzung auf das Wohnumfeld und damit insbesondere auf die Bewohner ohne eigene KFZ aus.

Um eine ökologisch orientierte Veränderung herbeizuführen, ist es deshalb erforderlich, die Bewohner von der Wichtigkeit der Ziele zu überzeugen. Solange gegen den Willen der Betroffenen gearbeitet wird, ist zu erwarten, daß diese, soweit es für sie möglich ist, die Siedlung verlassen. Ein „Kiez“ ist mit dieser Vorgehensweise nicht zu schaffen. Für HAHN (1994) ist es deshalb ein wichtiger Grundsatz, um ökologische Ziele durchzusetzen, die Bewohner an allen Entscheidungen mitwirken zu lassen.

Aus diesem Grund ist im Vorfeld zu untersuchen, wie hoch die Umweltakzeptanz der Bewohner ist und ob sie überhaupt für Umweltfragen sensibilisiert sind. In die gleiche Richtung zielt die Frage nach der Akzeptanz von Spontanvegetationsflächen oder von Flächen mit geringem Pflegegrad. Aus solchen Voruntersuchungen kann bereits der mögliche Erfolg potentieller Maßnahmen abgeschätzt werden.

Die Aufgeschlossenheit für Verbesserungen im Bereich des Umweltschutzes hat beispielsweise in Ostdeutschland seit 1989 deutlich abgenommen. Noch 1989 stand für die Leipziger der Wunsch nach einer sauberen Umwelt hinter dem Bedürfnis nach Aufrechterhaltung des Weltfriedens (ideologisch motiviert?) an zweiter Stelle (HEINZ u. SCHOLZ 1995). Seit der Wende rücken nun andere Probleme wie Arbeitsplatzsicherheit in den Vordergrund (HORBACH 1993). Deshalb wird es nicht einfach sein, die Bewohner der Großsiedlungen zu einem umweltverträglichen Handeln zu bewegen, vor allem nicht auf Kosten ihrer gestiegenen Mobilität.

3.5. Bedeutung des Wohnumfeldes für die Gesamtentwicklung von Großsiedlungen

Das sich für die meisten Bewohner weiter erhöhende Freizeitvolumen könnte in zunehmendem Maße in einem attraktiven Wohnumfeld verbracht werden (GRÜNDLER u. WALCHA 1986). Die Qualität des Wohnumfeldes beeinflusst damit in entscheidendem Maße den Wohnwert und die Wohnqualität einer Wohnung (SCHMIDT 1987). Das Wohnumfeld wird als eine Kompensation für die besonders in randstädtischen Siedlungen zu kleinen Wohnungen gebraucht, damit beispielsweise handwerkliche Arbeiten durchgeführt werden können (NÜTZEL 1993). Wenn die Voraussetzungen für die Inanspruchnahme der unmittelbaren Wohnumgebung fehlen, ist zu erwarten, daß die Betroffenen das Wohngebiet zumindest temporär verlassen, um diese Tätigkeiten ausführen zu können (BLANKENFELD et al. 1994).

Ein positives Wohnumfeld ist ein wesentliches Element für die Identifikation der Bewohner mit ihrer Wohnumwelt und beeinflusst auch ihre Leistungsbereitschaft (HUNGER 1982). Das psychische Wohlbefinden der Menschen wird berührt. Beispielsweise ist der Kontakt mit der Natur eine wesentliche Voraussetzung dafür (GEBHARD 1993).

Ob Räume von Menschen angenommen werden hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab. Grundlage der Bewohnerurteile zum ganzen Stadtquartier ist die Zufriedenheit mit der eigenen Wohnung. Vor der Wende lag sie in ostdeutschen Großsiedlungen sehr hoch (GRÄFE 1991, fast 90% in Grünau, KAHL 1992 d). Sogar die Bewohner westdeutscher Großsiedlungen sind trotz des höheren Durchschnittstandards auf dem Wohnungsmarkt weitgehend mit ihren Wohnungen einverstanden, obwohl diese kleinere Mängel aufweisen (bescheidene Wohnungsgröße, Hellhörigkeit u. a., BRANDL 1989). Beispielsweise erreicht in München-Neuperlach der Anteil zufriedener und sehr zufriedener Mieter über 80% (TZSCHASCHEL 1987). Mittlerweile konnte in Westdeutschland nach umfassenden Sanierungen auch in den Altbauquartieren die Wohnungsqualität insgesamt angehoben werden. Unterschiede liegen nun hauptsächlich in der Höhe des Mietpreises sowie in der Größe der Zimmer (KLEIBER 1988).

Der Grad der Zufriedenheit wird deshalb jetzt eher durch den Gesamteindruck des Wohngebäudes und die Wohnumgebung gebildet. Für die Gebäude sind dabei sowohl bauliche Kriterien (Gebäudezustand, Ausstattung mit Fahrstuhl, Kellerräume etc.) als auch soziale Kriterien, etwa die soziale Stellung der Mitbewohner im Haus, zu berücksichtigen. Der Vergleich zwischen ostdeutschen Plattenbauten und sanierter gründerzeitlicher Wohnbausubstanz kann daher immer öfter zu einem positiveren Urteil für die innerstädtischen Quartiere führen.

Das Wohlbefinden der Bewohner ist weiterhin abhängig von der Einbindung in die Wohnumgebung, der Zahl stabiler und verlässlicher Nachbarschaftsbeziehungen. Da diese von der sozialen Stellung der Bewohner abhängig sind, brauchen unterschiedliche Mieter verschiedene Wohnumfelder (PARSCH 1983). Die soziale und demographische Bewohnerstruktur hat somit einen wesentlichen Einfluß auf die Nutzung (HUNGER 1982, HART 1982).

Die unmittelbare Umgebung um das Haus in Großsiedlungen besitzt durch die Größe der Freiräume und der Verkehrstrennung grundsätzlich bessere Gestaltungsmöglichkeiten als die Wohnumgebung in innerstädtischen Quartieren. Nach der Beseitigung der Mängel in den Wohnumfeldern der Großsiedlungen könnte auf diese Weise insgesamt durchaus ein Vorteil gegenüber der Altbausubstanz entstehen.

In älteren Baustrukturen (Altstädten, gründerzeitlichen Stadtvierteln) werden bereits seit längerem Wohnumfelder intensiv bearbeitet. Für viele Städte existieren umfangreiche Untersuchungsergebnisse, etwa für Bochum (GROHÉ 1985). In dem Bochumer Konzept zur Wohnumfeldverbesserung wurden eine Vielzahl Fördermittel für etwa 60 Gebiete vergeben. Diese waren in ein Gesamtkonzept für die Planung und Durchführung der vielgestaltigen Maßnahmen einbezogen (TIGGEMANN 1984). In Nürnberg-Gostenhof wurde die „vereinfachte Sanierung“ (mit geringem Mittel- und Zeitaufwand) erfolgreich erprobt (BMBau 1985).

Auch für die randstädtischen Neubaugebiete gab es schon 1975 an der TU Dresden Überlegungen, eine Verbesserung der bereits in dieser Zeit erkannten Hauptproblematik, unzureichende unattraktive Gemeinschaftseinrichtungen, Umweltbelastungen durch den fließenden Verkehr und ungenügende Nutzbarkeit und Gestaltung der Freiflächen zu erwirken (GRÄFE 1991). In solchen Gebieten bestehen wegen des größeren Raumangebotes gute Chancen, die vielfach vorhandene Qualitätsreihenfolge, positive Beurteilung der Wohnung, schlechte Beurteilung des Gebäudes und katastrophale Bewertung des Wohnumfeldes zu verändern (für Berlin: WINTERS 1989). Das unmittelbare Wohnumfeld hat weiterhin Bedeutung bei der Beurteilung des gesamten Stadtteils. Ein Negativimage eines Stadtteils kann durch Verbesserungen des Wohnumfeldes abgebaut werden. Ein schlechtes Wohnumfeld führt zu pauschal schlechten Urteilen für einen ganzen Stadtteil durch Besucher (BRÜNING 1993).

Das Ziel einer Untersuchung sollte daher eine naturverträgliche und gebrauchswertorientierte Flächengestaltung unter Berücksichtigung möglichst vieler Interessen sein. Veränderungen im nahen Wohnumfeld finden dabei am ehesten die Aufmerksamkeit der Bewohner. Dort können mit geringem ökonomischem Aufwand hohe Gebrauchswerte geschaffen werden (HUNGER 1982). Mit begrenzten finanziellen Mitteln lassen sich erste wirkungsvolle Maßnahmen, beispielsweise vernetzte Fuß- und Radwege oder die Gestaltung von Räumen für Freizeitaktivitäten in Wohnungsnähe realisieren (Friedrich-Ebert-Stiftung 1993). Auch im Jahr 1985 befragte Landschaftsplaner nannten den Abbau von Mängeln im Wohnumfeld vor der Instandhaltung und Mietermitwirkung als besonders geeignete Maßnahme für eine Verbesserung der Wohnsituation (BECKER 1990).

Dabei muß sowohl über die Veränderung der in Gebrauch befindlichen entwickelten Flächen nachgedacht werden (optimale Anbindung von Gewerbe und Wohnen an das Verkehrsnetz, Verringerung der Versiegelung der Freiflächen, Verbesserung vorhandener Nutzungen) als auch über Strategien zur Entwicklung noch vorhandener Restflächen im Wohngebiet und am Wohngebietsrand (freigehaltene Bauflächen, Nachnutzung von Altindustrie- und Militärgeländen, Brachen als Folge von Baueinstellungen ursprünglich beabsichtigter Vorhaben). Deshalb stellt HAHN (1994) für den Stadtteil Dresden-Gorbitz die Notwendigkeit eines mittel- und langfristigen Aufwertungskonzeptes heraus.

4. Untersuchungsmethoden für Wohnumfelder

Die Untersuchung von Wohnumfeldern in Großsiedlungen kann in vielfältiger Weise vorgenommen werden (SCHULTZ 1992). Die Erfassung der tatsächlichen Zustände und die Hinführung zu Aussagen, die auf bestimmten Stichproben beruhen ist auch in diesem Falle eine Haupteigenschaft der anzuwendenden Methoden.

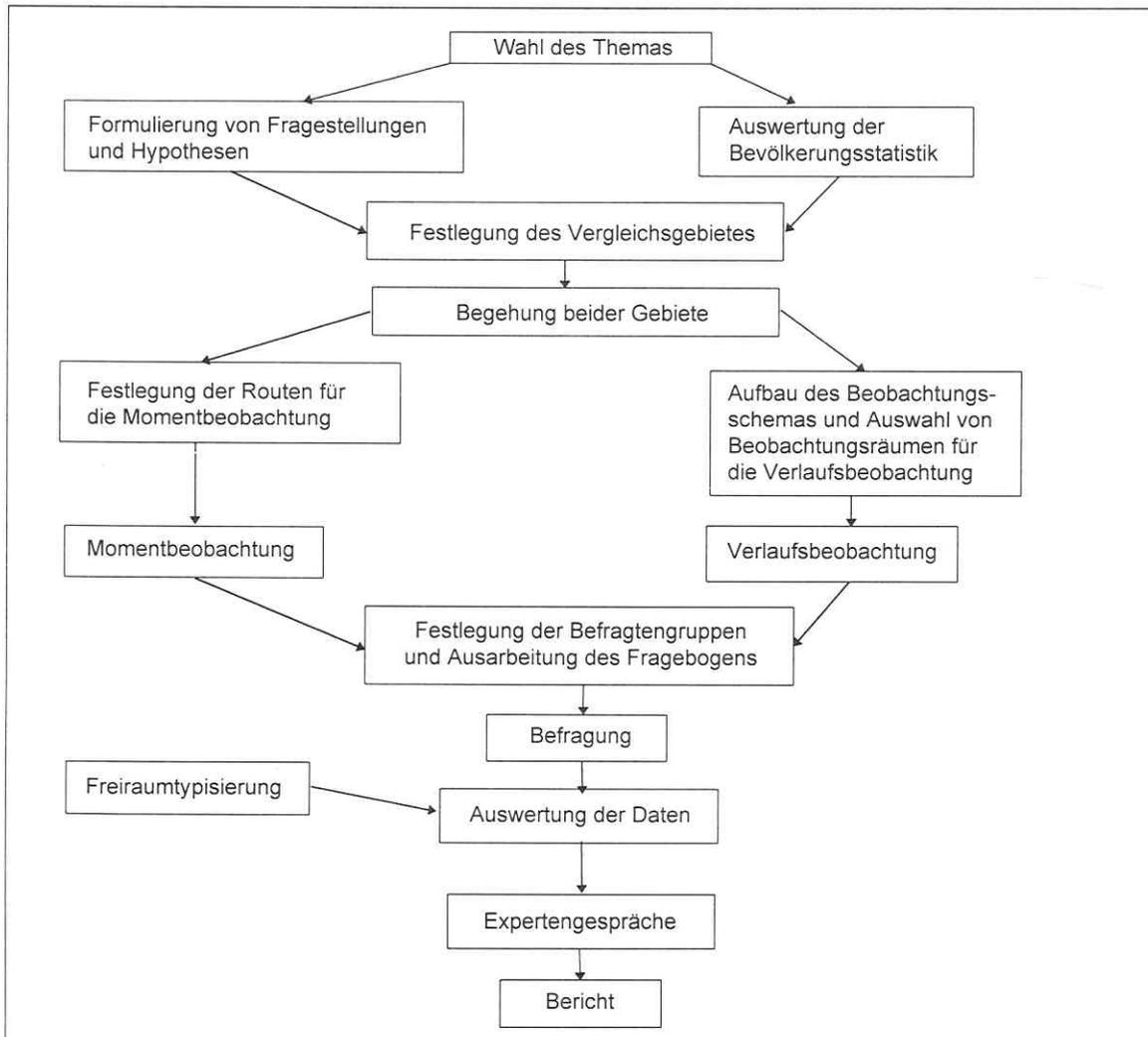


Abbildung 8: Untersuchungsablauf für eine Wohnumfelduntersuchung
Quelle: NÜTZEL 1993

Die Methoden selbst sind dabei als ein spezielles System von Regeln aufzufassen, das die Tätigkeit bei der Erlangung neuer Erkenntnisse und der praktischen Umgestaltung der Wirklichkeit organisiert (FRIEDRICHS 1985). Die Schwierigkeit besteht nun darin, für einen bestimmten Zweck die geeigneten Vorgehensweisen auszuwählen (zu verschiedenen Methoden: HANTSCHEL u. THARUN 1980, FRIEDRICHS 1985, KROMREY 1991).

Die Eigenschaft der Methoden in der Sozialwissenschaft, beliebig erweiterbar und kombinierbar zu sein (FRIEDRICHS 1985), wird bei Wohnumfelduntersuchungen intensiv genutzt und deshalb ein Methodenmix empfohlen (HERLYN u. HUNGER 1994). HUNGER (1982) kommt zu dem Ergebnis, daß durch ein optimiertes standardisiertes Methodenspektrum am besten gezielte Informationen zu erhalten sind. Auch andere soziologische Untersuchungen in Ostdeutschland orientierten sich in den 80er Jahren an die von HUNGER angewendete, an der Hochschule für Architektur und Bauwesen in Weimar entwickelte Standardmethodik. Dabei wurde insbesondere der dort empfohlene kombinierte Methodeneinsatz, Dokumentenanalyse, Beobachtungen, Befragungen und Gespräche hervorgehoben (KÜHNE 1986). Die folgende Untersuchung versucht nicht zuletzt deshalb, ebenfalls eine Kombination von verschiedenen Methoden anzuwenden.

NÜTZEL (1993) legt in einer vergleichenden Untersuchung zur Nutzung und Typisierung des Wohnumfeldes ein Schema zugrunde (Abb. 8). Nach der Festlegung des Untersuchungsgegenstandes und der Wahl der Untersuchungsgebiete beginnt sie mit einer Zustandserfassung im Rahmen einer Begehung der Gebiete. Anschließend werden Informationen über die Nutzung der Strukturen gewonnen. Erst danach wird festgelegt, welche Inhalte für eine vertiefende Befragung über die Nutzungssituation relevant sind und auf wen diese Befragung anzuwenden ist. Eine Freiraumtypisierung ist bei der Auswertung der Daten hilfreich. Schließlich werden Expertengespräche für die Verifizierung und Ergänzung der Aussagen des abschließenden Berichtes herangezogen.

Neben statistischen und historischen Informationen hat eine bereits im Vorfeld stattfindende Dokumentenanalyse die Ermittlung von Daten für die Analyse sozialer Prozesse wie soziale und demographische Struktur der Bewohner, Wohndauer u. a. zum Ziel. Soweit die entsprechenden Merkmale aufbereitet vorliegen, erspart eine Analyse viel Zeit und besitzt eine höhere Genauigkeit als die Kartierung solcher Merkmale (HUNGER 1982). Dennoch muß beachtet werden, daß diese Art der Quellen von höchst unterschiedlicher Qualität sind (HANTSCHEL u. THARUN 1980). Besonders in Ostdeutschland stößt man oft auf Probleme bei der Beschaffung älterer Daten (KEIDEL 1991).

Nach der Auswahl des Untersuchungsgebietes stellt sich zuerst die Frage nach Anordnung und Ausstattung der Raumstrukturen. Ein erster Eindruck läßt sich mit einer Kartierung des Gebietes gewinnen. Diese dient weiterhin der Vervollständigung des grundlegenden Datenbestandes, sowohl bei Datenlücken als auch der Ermittlung von zusätzlichen, nicht in Dokumenten verfügbaren Informationen. Ebenfalls sind die kurzfristigen Änderungen in der Raumstruktur nur über eine Kartierung zu erfassen. Zu berücksichtigen ist bei einer solchen Kartierung die sorgfältige Vorbereitung, um eine einheitliche Datenerhebung zu gewährleisten (HANTSCHEL u. THARUN 1980).

Parallel zur eigentlichen Kartierung des Wohnumfeldes bietet sich eine Erfassung der Verkehrssituation im Wohnumfeld an, da sie unmittelbare Folgen für die Nutzbarkeit der Wohnumgebung hat. Dazu genügt es, die Verkehrssituation durch Zählungen zu erfassen. Es ist nicht notwendig, etwa mit der Anwendung der Bezettelungsmethode, die Herkunft der Fahrzeuge herauszuarbeiten, da keine überregional wirksame Örtlichkeiten im Wohngebiet vorhanden sind (zu möglichen Methoden: VOIGT 1987, zur Anwendung der Methodik in Ost- und Westdeutschland: KUTTER 1991).

Die Bewertung der Kartierung stellt einen nächsten Schritt dar. Sie dient bereits der Beurteilung des Wohnumfeldes. Vertiefende Informationen sollen hier bereits mit einer Befragung von Betroffenen ermittelt werden. Diese Bewertung bezieht sich auf die Ausstattung, die Erhaltungsqualität und die Pflegeintensität.

Eine Ergänzung zur Kartierung ist die Beobachtung. Sie dient der Erfassung von Aktivitäten. Dabei ist zu unterscheiden, ob der Beobachter aktiv an den Handlungen teilnimmt oder passiv im Hintergrund bleibt. Sie ist besonders geeignet, um die Nutzungsintensität des wohnungsnahen Freiraumes zu erfassen sowie

das Spektrum der Nutzungsprozesse qualitativ und quantitativ zu ermitteln und fördernde sowie hemmende Einflüsse herauszufiltern (Beobachtungsmethode am Beispiel von Leipzig in HUNGER 1982). Diese Methode ermöglicht ein unmittelbares Erfassen von Verhaltensakten und wirkt in ihrer passiven Anwendung nicht störend auf die Verhaltensweisen. Hinzu kommt, daß nur ein minimaler organisatorischer, ökonomischer und technischer Aufwand erforderlich ist (FISCHER 1983). Es ist aber zu beachten, daß die Beobachtung zielgerichtet und geplant vorgenommen wird, um im nachhinein vergleichbare Ergebnisse hervorzubringen (FRIEDRICHS 1985).

Die weitere Vertiefung sollen Befragungen betroffener Bürger und zur Verifizierung der Interviews Expertengespräche bieten. Dabei spielen Besonderheiten der Bewohnerstruktur (z.B. PKW-Besitz) und emotionale Merkmale wie die Wohnzufriedenheit eine Rolle. Diese Vorgehensweise bietet die Möglichkeit, in kurzer Zeit umfangreiche soziale Daten zu bekommen. Sie ist besonders effektiv in der Koppelung mit anderen Methoden (HUNGER 1982).

Weiterhin können durch Befragungen der Bewohner Gründe ihres Verhaltens ermittelt werden. Beispielsweise werden Hinweise auf das zur Verfügung stehende Freizeitbudget der Mieter und bevorzugte Orte für die verschiedenen Freizeitarten (Feierabend, Wochenende, Urlaub) gegeben. Zu beachten gilt bei der Befragung, daß die Antworten der Probanden zum Teil erhebliche Abweichung von der Realität besitzen (KROMREY 1991).

Aus diesen umfangreichen Daten läßt sich mit Hilfe einer Faktorenanalyse das Wohngebiet einschätzen (KROMREY 1981). Die erzielten Ergebnisse ermöglichen eine Abwägung zwischen den Wünschen der Bewohner und den technisch und ökologisch realisierbaren Varianten. Die Entwicklung möglicher Leitbilder für die zukünftige Gestaltung der Wohnumwelt ist ein Ziel (KROMREY 1981). In Abhängigkeit von der perspektivischen Realisierung einer Ideallösung gestattet die Untersuchung, den Einfluß des Wohnumfeldes auf die Zukunft der gesamten Großsiedlung festzustellen.

5. Leipzig-Grünau – eine ostdeutsche Großsiedlung

Der fortschreitende bauliche Verfall der in Leipzig besonders zahlreich vorhandenen Bausubstanz aus der Gründerzeit (Tab. 11 und 12) erforderte es immer dringender, alternativen Wohnraum für die dort ansässige Bevölkerung zu schaffen (Stadt Leipzig 1973). Die Sanierung der alten Gebäude war weder finanziell und technisch durchzuführen (es fehlten handwerklich orientierte Baufachleute) noch politisch gewollt, zumindest bis Ende der 70er Jahre (zur Stadtentwicklung Leipzigs nach 1945: TOPFSTEDT 1992 b).

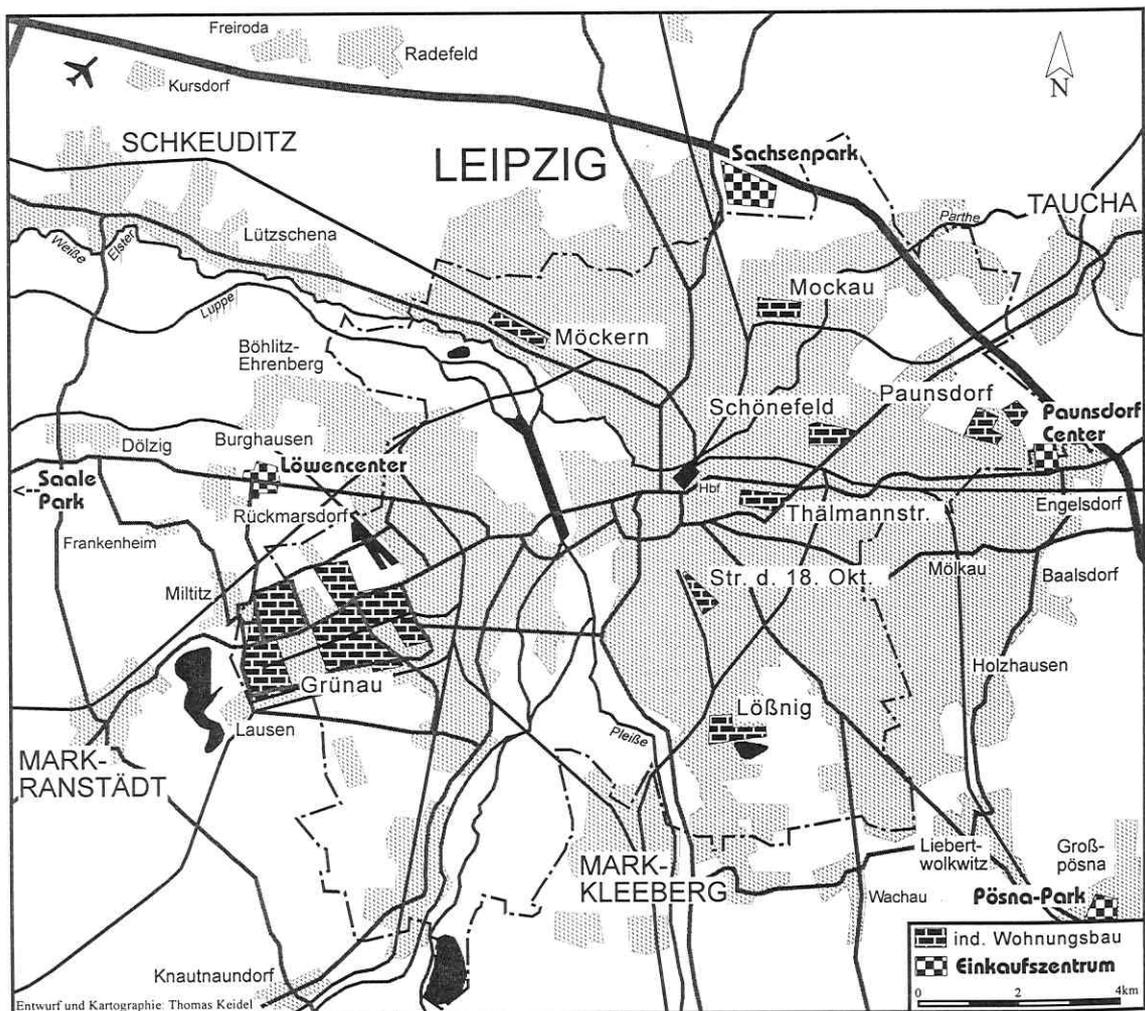


Abbildung 9: Standorte des kompl. Wohnungsbaus und großer Einkaufszentren in der Stadtregion Leipzig
Quelle: KEIDEL 1995 a

Neubaukomplexe sind bereits in den 60er Jahren in Leipzig entstanden. Diese sind zwar deutlich kleiner als die in den 70er Jahren errichteten Gebiete, von der Größe her sind es aber dennoch bereits Großsiedlungen (FEUERLEIN et al. 1992 sowie Tab. 10 u. Abb. 9). Mit solchen kleineren Standorten war aber die Schaffung von ausreichendem Wohnraum für alle Bewohner heruntergewirtschafteter gründerzeitlicher Wohnviertel nicht möglich. Einzig auf landwirtschaftlich genutzten Flächen am Stadtrand gab es ausreichend Raum für neue Wohngebiete. Das Anfang der 70er Jahre aufgestellte Ziel, bis 1990 genügend Wohnungen bereitzustellen, und die danach herausgegebene Richtlinie für den komplexen Wohnungsbau beschleunigte die Realisierung der Großvorhaben (JUNKER 1973).

Tabelle 10: Standorte des komplexen Wohnungsbaus in Leipzig

	Wohnungszahl
Grünau	38 500
Paunsdorf	7 300
Schönefeld	5 500
Mockau	4 700
Lößnig	3 200
Möckern	2 800

Quelle: FUHRICH u. MANNERT 1994

Bei der Auswahl des Bauplatzes für „Vorhaben des komplexen Wohnungsbaus“ sollten möglichst geringe standortbedingte Investitionskosten entstehen. Der Zeitaufwand zum Stadtzentrum, zu den Arbeitsstätten und Erholungsgebieten sollte minimal sein, das Bauland sparsam verwendbar, ein rationeller Ablauf der Gesamtinvestition gegeben und eine von der Umweltsituation günstige Wohnlage vorhanden sein (KRESS u. RIETDORF 1973).

Im Leipziger Raum standen für solche Bauvorhaben nur im Osten und Westen ausreichend Flächen zur Verfügung. Im Norden und Süden waren bis unmittelbar an das Stadtgebiet Braunkohletagebaue vorgesehen. Während der Ostraum mit dem Standort Paunsdorf erst in den 80er Jahren in Angriff genommen wurde, kam es in den 70er Jahren zur Bebauung des Westraumes. Dennoch blieb der Anteil von nach 1945 errichteten Gebäude in Leipzig trotz einer relativen Verdoppelung der Neubautätigkeit im Vergleich zu anderen Städten zurück (Tab. 11).

Tabelle 11: Anteil der nach 1945 errichteten Gebäude am Gesamtbestand

	1971	1980
Leipzig	11,8%	27,2%
Halle	15,1%	29,6%
Chemnitz	21,7%	42,0%
Erfurt	22,7%	42,1%

Quelle: SCHMIDT 1980

Tabelle 12: Baujahr der Wohnungen in Leipzig

	1975	1990 geplant
vor 1918	141 000	85 000
1919 bis 1945	47 615	46 615
1945 bis 1970	26 734	26 734
ab 1970	10 651	96 651

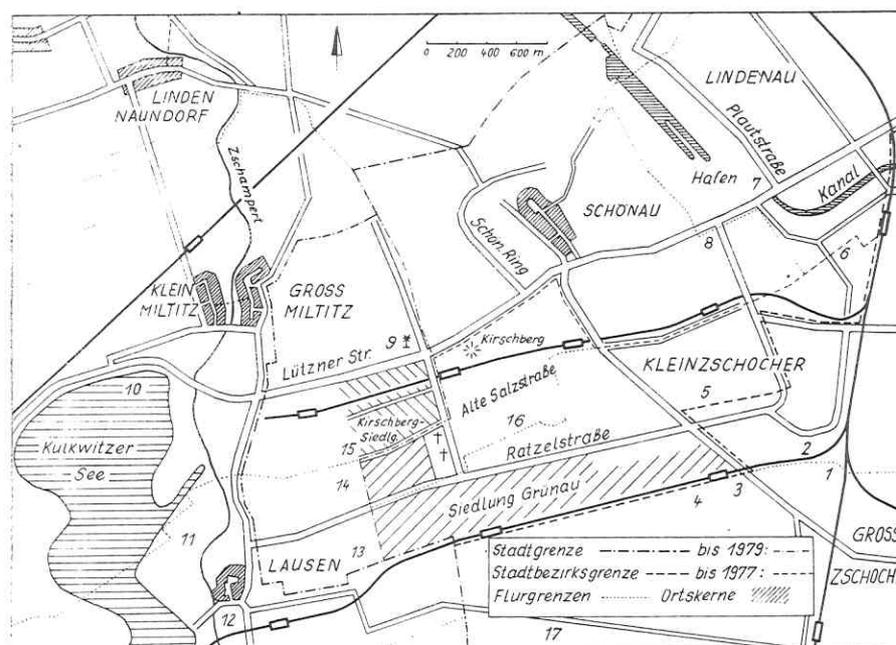
Quelle: SCHMIDT 1980

Der Anteil des auf randstädtischen Großstandorten errichteten Wohnungsneubaus an der gesamten Neubautätigkeit war 1980 in Leipzig im Vergleich zu anderen Städten erheblich höher (etwa 80%, der Durchschnitt lag bei 60%, SCHMIDT 1980). Dadurch verschoben sich die stadträumlichen Proportionen in negativer Weise (USBECK 1994). Es war vorgesehen, bis 1990 den Anteil der älteren Bausubstanz durch Abriss und randstädtischen Neubau weiter zu reduzieren (Tab. 12). Erst ab 1980 begann dann „wie geplant“ die verstärkte innerstädtische Rekonstruktion (ACKERMANN u. STEIN 1975).

5.1. Lage und Charakterisierung der Großsiedlung Grünau

5.1.1. Entwicklung und bauliche Struktur

Die Bevorzugung des Westraumes wird im städtebaulichen Wettbewerb an erster Stelle mit dem Abbau der strukturellen Disproportion in der Wohn- und Arbeitsstättenverteilung begründet (vgl. im folgenden Stadt Leipzig 1973, FISCHER 1986). Die Zahl der Industriebeschäftigten im Vergleich zur Anzahl der Einwohner war in den westlichen Stadtteilen Plagwitz und Lindenau erheblich größer als in der übrigen Stadt.



Der Stadtteil Grünau

- | | | |
|---|--------------------------------|-----------------------|
| 1 Ehemaliger Grauwackesteinbruch Großschocher (geologisches Naturdenkmal) | 5 Pötzscher Mark | 11 „Die Lautschke“ |
| 2 Verfüller Grauwackesteinbruch | 6 „Das Gericht“ | 12 „Die Ziegenmarken“ |
| 3 Kaisergrund | 7 Luisenbrücke | 13 „Deiwitz“ |
| 4 „Die 32 Acker“ | 8 „Die Gotteshufe“ | 14 Lausener „Grund“ |
| | 9 ehemaliges Mühlengut Miltitz | 15 Grenzlinde |
| | 10 „Die Ruhebänke“ | 16 Bötschengraben |
| | | 17 „Pflicker Mark“ |

Abbildung 10: Historische Strukturen und Umgebung des Großsiedlungsstandortes Grünau

Quelle: GRUNDMANN 1986

Dennoch ist nicht erst nach dem Auftreten industrieller Blight-Phänomene ab 1989 die reale Bedeutung dieser Industriestandorte für die Grünauer nur nachrangig (Kapitel 8.2.). Auswahlkriterium für die anzuesiedelnden Menschen war nicht die Nähe ihres Arbeitsplatzes zum künftigen Wohnstandort. Der hohe

Akademikeranteil mit typischerweise zentrumsnahen Beschäftigungsstandorten spricht insbesondere dagegen (Kapitel 5.1.2.).

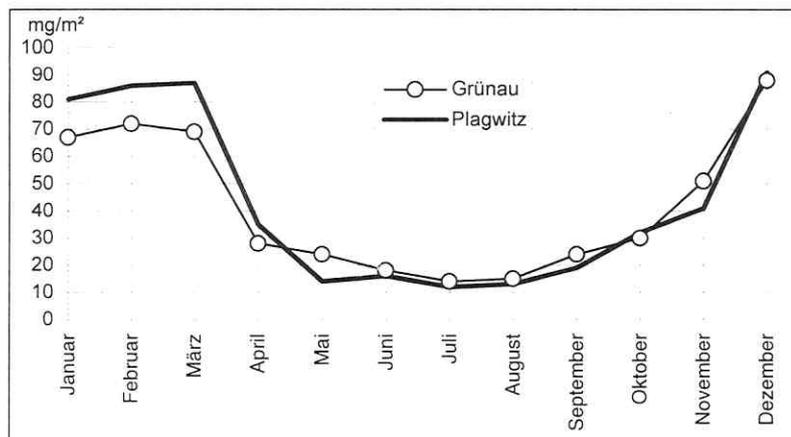


Abbildung 11: Schwefelmissionen in die Großsiedlung Grünau und im gründerzeitlichen Viertel Plagwitz 1992

Quelle: J. BREUSTE 1994b

Obwohl bereits im städtebaulichen Wettbewerb für die Großsiedlung Grünau die günstige lufthygienische Situation betont wird (Stadt Leipzig 1973), widersprechen dem Untersuchungen des Umweltforschungszentrums Leipzig–Halle (Abb. 11). Offenkundig werden trotz der Stadtrandlage und vorherrschender westlicher Luftströmungen, besonders während der winterlichen Heizperiode, große Mengen Schadstoffe vorwiegend aus dem Hausbrand der östlich angrenzenden gründerzeitlichen Altbauquartiere eingeweht. Von den einzigen beiden größeren lokalen Emittenten, dem Heizkraftwerk Kulkwitz und der chemischen Fabrik Miltitz, können solche Schadstoffmengen nicht ausgehen. Insgesamt wird bei der Gesamtschadstoffbelastung der Großsiedlung Grünau von einer mäßigen Gefährdung ausgegangen. Im Vergleich zu anderen Großsiedlungen sind damit die Belastungsverhältnisse ungünstig, aber erheblich günstiger als in zahlreichen Altbauquartieren der Stadt Leipzig mit starker und sehr starker Gefährdung (FREYER et al. 1995). Günstig für die Großsiedlung ist aber in jedem Fall die Ausstattung mit Grünstrukturen (Stadt Leipzig 1973).

Westlich des Wohngebietes befindet sich das Erholungsgebiet Kulkwitzer See, ein 150 ha großes Braunkohletagebaurestloch (Abb. 10 u. 12, zur Geologie: EISSMANN et al. 1985, zur Flora und Fauna: H. u. I. DORSCH 1988). Nach dem Ende des auf das Jahr 1864 zurückgehenden Abbaus in dieser Region entstanden zu Beginn der 70er Jahre Badestrände für 25 000 Erholungssuchende, ein Jachthafen, ein Campingplatz und eine Bungalowsiedlung (LINGSLEBE u. DIPPANN 1986, zur ursprünglichen Konzeption: WALTER 1970). Von den Wohnkomplexen 7 und 8 (Gliederung siehe Abb. 16) ist das östliche Ufer des Sees in wenigen Gehminuten zu erreichen. Die anderen Wohngebiete und auch das übrige Stadtgebiet sind durch zwei Straßenbahntrassen und eine S-Bahnlinie angebunden. Das einzige Fließgewässer in diesem Raum, die Zschampert, zwischen Großsiedlung und Kulkwitzer See in nördliche Richtung verlaufend, hat für die Naherholung keine Bedeutung.

Am Nordrand des östlichen Wohngebietsteils (WK 5) befindet sich das Kiesabbaugebiet Rückmarsdorf mit dem Flächennaturdenkmal Schönauer Sumpflache, ein Feuchtgebiet von floristischer und faunistischer Bedeutung (3,7 ha) seit 1985 unter Schutz gestellt. Während der Abbau der Bodenschätze bereits im letzten Jahrhundert begann, stammen die östlich angrenzenden Hafenanlagen aus den 30er Jahren. Sie

blieben wie der dort beginnende Elster-Saale-Kanal ein baulicher Torso. Die Gewässer werden heute ebenfalls für Naherholungszwecke in Anspruch genommen.

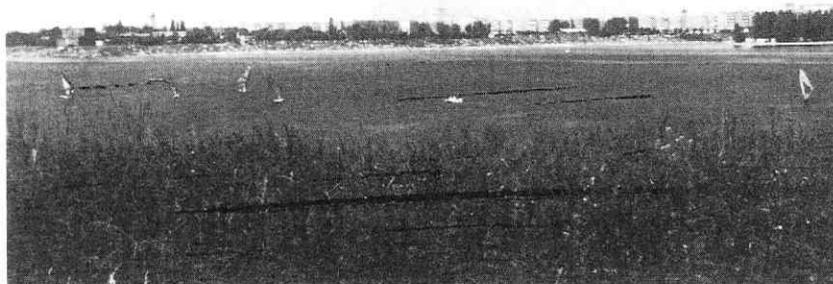


Abbildung 12: Kulkwitzer See, Blick in Richtung Osten auf den Wohnkomplex 8
Foto: Thomas Keidel, Juni 1993

Das Planungsgebiet der Großsiedlung umfaßt mehrere Park- und parkähnliche Anlagen (zur Ausstattung: FEY 1982). Unmittelbar östlich des WK 5 und nördlich des WK 3 befindet sich der um 1880 entstandene Schönauer Park (11,5 ha), ein landschaftlich gestalteter ehemaliger Gutsark, der sich durch großräumige Gestaltung und einen wertvollen Baumbestand auszeichnet (LINGSLEBE u. DIPPMAAN 1986). Die Infrastruktureinrichtungen beschränken sich auf einen Imbiß- und einen Spielplatz. Deshalb wird die Parkanlage ihrer zugeordneten Freizeitfunktion für Grünauer Bürger nur bedingt gerecht. Das geplante Erholungs- und Sportzentrum ist in weite Ferne gerückt (LINGSLEBE u. DIPPMAAN 1986).

Der im Süden des WK 3 und im Osten des WK 4 als Landschaftspark einer Fabrikantenvilla 1913 errichtete Robert-Koch-Park ist nur begrenzt für die Erholung der Grünauer nutzbar. Seitdem die Gebäude ab 1945 zu einer Lungenheilstätte umfunktioniert wurden, ist die Grünanlage der Klinikpark. Mit dem Bau der Großsiedlung wurde ein Teil der Anlage für die Öffentlichkeit freigegeben. Attraktiv nutzbar ist die Parkanlage aber aufgrund der mangelhaften Infrastrukturausstattung kaum. Pflegemaßnahmen an den Grünanlagen und Reparaturen unterblieben zum großen Teil seit dem zweiten Weltkrieg. Zusätzlich kommt es zu Beschädigungen der noch vorhandenen Einrichtungen durch Jugendliche seit Errichtung des Wohngebietes (d. h. auch bereits vor 1989, mündl. Information).

Seit 1990 kann die Klinik wieder über den gesamten Park verfügen und hat zur Vermeidung weiterer Zerstörungen einen alten Zaun erneuert. Parallel dazu werden vorhandene Gebäude und Kunstwerke wieder hergerichtet. Auch Wasserflächen sind saniert worden. Dabei hat man weitgehend die von FEHRMANN u. LINGSLEBE (1983) erarbeitete denkmalpflegerische Zielsetzung beachtet. Obwohl an die Einrichtung eines Cafés gedacht ist, schränkt die schwierige Erreichbarkeit die Attraktivität der Fläche ein (Zaun, stark befahrene Verkehrsstraße).

Verbunden sind die beiden Parkanlagen durch eine vierreihige Lindenallee, die jetzt eine Grünfläche zwischen den WK 2 und 3 bildet. Durch den Bau der S-Bahn wurde die Verbindung zum Kochpark abgeschnitten. Die vorgesehene Fußgängerbrücke über die Strecke ist nicht errichtet worden.

Sowohl die historischen Parkanlagen als auch die Schönauer Lachen bedürfen noch einer Verknüpfung und Aufwertung (Stadt Leipzig 1973). Die innerhalb des Wohngebietes nicht ausreichend vorhandenen Flächen für Sport und Naherholung sollten nach ursprünglicher Planung im Norden am Rand der Schönauer Lachen und westlich unmittelbar neben dem Erholungsgebiet Kulkwitzer See entstehen. Die territorial-administrative und finanzielle Situation läßt zur Zeit keine Realisierung zu (s. u.).



Abbildung 13: „Gewerbegebiet“ Weidenweg
Foto: Thomas Keidel, April 1993



Abbildung 14: Struktur der ehemaligen Gemeinde Schönau
Quelle: GRUNDMANN 1986

Die Planung von Industriebetrieben in der Nachbarschaft geschah mit der Absicht, den monofunktionalen Charakter Grünaus als reine Schlafstadt zu vermeiden. Ebenso wie zusätzliche Erholungsflächen fehlen diese noch (Abb. 13). Erst seit der politischen Integration der Gemeinde Lausen in das administrative Stadtgebiet von Leipzig zu Beginn des Jahres 1995 werden erste Planungen für eine Erschließung konkretisiert. Ob dort nun vorwiegend Bewohner der Großsiedlung einen Arbeitsplatz finden muß in einer marktwirtschaftlich orientierten Wirtschaft stark bezweifelt werden. Die Qualifikation, nicht die Nähe zum Arbeitsplatz, bestimmt die Eignung eines Bewerbers für eine Stelle. In Zeiten hoher Arbeitslosenquoten werden zudem die Arbeitspendelentfernungen größer.

Das Planungsgebiet für die Großsiedlung befand sich vorwiegend auf landwirtschaftlich genutzter Fläche (Abb. 10). Die Bebauung beschränkte sich auf ein kleines Dorf, Schönau (Abb. 14, zur Geschichte siehe GRUNDMANN 1986). Die meisten Gebäude wurden mit dem Bau der Großsiedlung abgebrochen, so auch das ehemalige Rittergut. Erhalten blieben neben einigen Wirtschaftsgebäuden nur die Kirche und das ehemalige Schulhaus (Abb. 15). Auch andere historische Elemente sind heute nur noch rudimentär zu erkennen, beispielsweise der Friedhof von Schönau an der Lützener Straße durch einen Baumhain im WK 5.2 (GRUNDMANN 1986).



Abbildung 15: Dorfkirche Schönau

Foto: Thomas Keidel, Januar 1993

Die Umgebung des Planungsraumes der Großsiedlung ist vorwiegend agrarisch genutzt. Nur im Osten grenzen ältere gründerzeitliche Baustrukturen an, so die auf eine Stiftung zurückgehenden Meyerschen Häuser. Weiterhin existiert seit 1919 die für das Gesamtgebiet namensgebende Eigenheimsiedlung Grünau (GRUNDMANN 1986). Als Tabufläche war schließlich die nördlich der Lützner Straße gelegene Kaserne der Roten Armee anzusehen.

Der 1973 ausgelobte städtebauliche Wettbewerb legte die Planer in vielfältiger Weise auf das etwa 4 km lange und 2,5 km breite durchschnittlich 7 km vom Stadtzentrum entfernte Territorium fest. Grundlegend ist die Gliederung in einzelne Wohnkomplexe, die jeweils mit Versorgungszentren auszustatten sind (zur Struktur: KEIDEL 1995 b). Die Trennung der Verkehrsbereiche von Ruhezonen, das äußere Erschließungssystem mit verkehrsfreien Innenbereichen (gefahrloses Erreichen von Kindereinrichtungen) sowie die zweiseitige Erschließung der Gebäude mit jeweils abgeschirmten Hofräumen, der „ruhigen Seite“ (Stadt

Leipzig 1973, WELLNER et al. 1986). Ähnliche Vorgaben sind ähnlich beim Bau anderer Großsiedlungen berücksichtigt worden (zu allgemeinen Grundlagen KRESS u. HIRSCHFELDER 1979). Zusätzlich sollten bereits vorhandene, wertvolle Strukturen weitgehend erhalten werden. Dabei handelt es sich zum einen um die Einbeziehung von Grünanlagen. Während die Lindenallee im WK 2/3 in die Bebauung integriert worden ist, sind die Anbindungen der Parkanlagen bisher unzureichend. Zum anderen ist es historisch wertvolle Bausubstanz. In Grünau war die Erhaltung der Gebäude des Dorfes Schönau in ähnlicher Weise wie Alt-Marzahn in Berlin vorgesehen.

Neu war die Ausrichtung des Wohngebietes auf eine Achse des öffentlichen Personennahverkehrs. Statt einer Automagistrale wie in Halle-Neustadt bilden hier die Verknüpfungsstellen zwischen S-Bahn (Ost-West-Richtung mit Haltestellen) und Fußgängerachsen (Nord-Süd-Richtung) die Verkehrsknotenpunkte. Neben allgemeinen Richtlinien war bereits festgelegt, daß vielgeschossige Gebäude in städtebaulich-kompositorisch wirkungsvoller Weise anzuordnen seien (Stadt Leipzig 1973). Die Anteile der unterschiedlichen Gebäudehöhen ist genau vorgegeben worden (Abb. 17).

In der Realisierung wird die Bestrebung deutlich, durch Reduzierung der vielgeschossigen Gebäude die Baukosten zu senken (Verzicht auf Aufzüge). Um die hohe Einwohnerdichte sogar noch weiter anzuheben, „entwickelte“ man die in den ersten Wohnkomplexen noch zur Anwendung gekommenen fünfgeschossigen Wohnblöcke weiter zu einer sechsgeschossigen Variante (ohne Fahrstühle!). Eigenheime fielen bis auf wenige Doppelhäuser in der Nähe der Kiewer Straße völlig weg (Abb. 17).

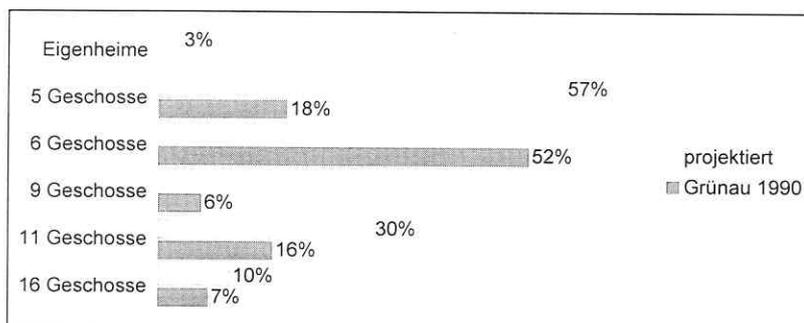


Abbildung 17: Gebäudehöhenanteil Grünau projektiert und 1990 vorhanden
Quellen: Stadt Leipzig 1973, KAHL 1992 a

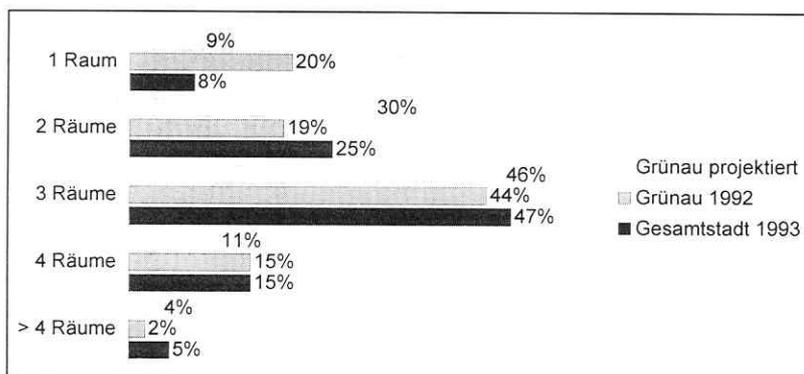


Abbildung 18: Wohnungsgrößen der Großsiedlung projektiert und tatsächlich vorhanden
Quellen: Stadt Leipzig 1973, KAHL 1992 b, Stadt Leipzig 1994 a

Im Vergleich zur Gesamtstadt Leipzig wird die projektierte und weitgehend realisierte Überbetonung kleiner Wohnungen deutlich (zwei und drei Zimmer). Hinzu kommt eine Reduzierung der Zahl der Woh-

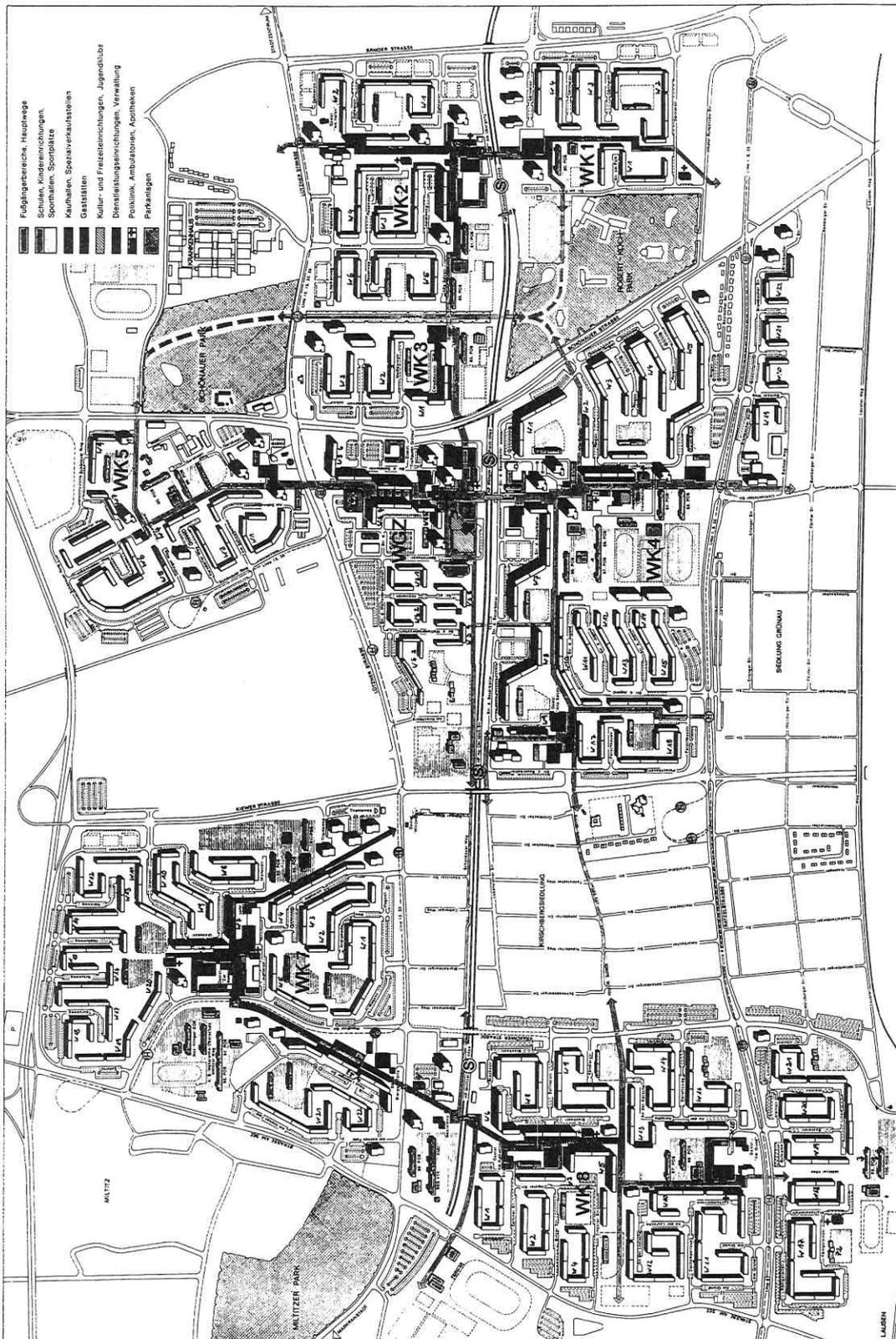


Abbildung 16: Gesamtplanung Wohngebiet Grünau
 Quelle: WELLNER et al. 1986

nungen mit über fünf Räumen zugunsten von kleineren Zuschnitten (Abb. 18). Der Verteilungsschlüssel entspricht damit weitgehend denen anderer ostdeutscher Großsiedlungen (Kapitel 1.).

An übergeordneten, nicht realisierten gesellschaftlichen Einrichtungen sollten u. a. eine Jugendherberge, eine Schwimmhalle und ein Sommerschwimmbad, aber ebenso ein Warenhaus (7500m²) entstehen (zur baulichen Entwicklung der Siedlung siehe Stadt Leipzig 1986).

Schon während der Planung mußten erste grundlegende Veränderungen vorgenommen werden. Die Wohnraumknappheit in der ehemaligen DDR erforderte eine erhebliche Erhöhung der Anzahl der Wohnungseinheiten, fast um 50%, die durch Einbeziehung weiterer Flächen und durch Verdichtung im westlichen Teil des Planungsgebietes realisiert werden konnte.

Tabelle 13: Einwohnerzahlen Grünauer Wohnkomplexe

Wohnkomplex	Wohnungen	Belegung	Einwohner	Einwohneranteil in %
WK 1	1760	1,8	3168	4,1
WK 2	3330	1,9	6372	8,1
WK 3	1300	1,9	2470	3,2
WK 4	8820	2,0	17640	22,6
WK 5.1	3220	2,0	6440	8,2
WK 5.2	2625	2,18	5722	7,3
WK 7	7720	2,13	16443	21,0
WK 8	9070	2,2	19954	25,5
Gesamtgebiet	37845	2,06	78164	100,0

Quelle: KAHL 1992b

Tabelle 14: Bevölkerungsdaten der Ortsteile Leipzigs, die Teile der Großsiedlung Grünau umfassen

Ortsteil	umfaßte Gebiete	Wohnungen	Belegung	Einwohner 1993	Bevölkerungsdichte 1993
Schönau	WK 5.1, Kaserne, Hafen	2924	2,19	6423	2072
Grünau-Ost	WK 1-3	5271	2,32	12186	11078
Grünau-Mitte	WK 4, 5.2	9063	2,35	21328	16406
Grünau-Siedlung	Siedlung, WK 4 Südteil	1410	2,60	3666	2291
Grünau-Süd	WK 7 Südteil, WK 8	9469	2,22	21046	19133
Grünau-Nord	WK 7 Nordteil	7122	2,30	16383	18203
Gesamtgebiet		35259	2,30	81032	8909

Quelle: Stadt Leipzig 1994a

DDR-weit konnten auf diese Weise 20% mehr Wohnungen gebaut werden. Am Beispiel des Wohnkomplexes 8 wird deutlich, daß es durch die in diesem Gebiet erfolgte Erhöhung der Wohnungszahl um 34% und der Einwohnerdichte um 13% auf gleicher Grundfläche zu Nutzungskonflikten kommen muß (Kapitel 8.2.). Ein Beispiel für die Nachverdichtung ist der Baublock Königsteinstraße im dritten Baufeld des WK 8 (W 17 in Abb. 16). Dort wurde ein zusätzliches Gebäude eingefügt. Damit sei sogar eine Verbesserung der städtebaulichen Qualität aufgrund einer klareren Linienführung eingetreten (PFAU 1981). Die Verkehrserschließung mußte deshalb den neuen Erfordernissen angepaßt werden bzw. hätte angepaßt werden sollen (ACKERMANN u. STEIN 1981). Weiterhin erfolgte eine Reduktion der ursprünglich geplanten Anzahl vielgeschossiger Gebäude zugunsten von fünf, später sechsgeschossigen Blöcken (Abb. 19 sowie WELLNER et al. 1986). Zusätzlich läßt sich im Vergleich der verschieden alten Gebäude heute ein Qualitätsgefälle zuungunsten der zuletzt errichteten Häuser feststellen (ISR 1992).

Das Resultat war, daß in den Großsiedlungen der ehemaligen DDR etwa doppelt so hohe Einwohnerdichten wie in zentralen Stadtbereichen erreicht wurden (Tab. 14, KEIDEL 1995 a, zur Stadt Halle: SEGER u. WASTL-WALTER 1991). Selbst 1994 konnte in Erfurt festgestellt werden, daß die höchsten Einwohnerdichten auf den Standorten des komplexen Wohnungsbaus erzielt werden (Wiesenhügel 21 171 Ew./km², Berliner Platz 16 835 Ew./km² und Moskauer Platz 15 843 Ew./km²). Erst danach folgen andere Ortsteile der Stadt. Besonders bemerkenswert ist, daß in ähnlicher Weise wie in Leipzig-Grünau im kurz vor der Wende bebauten Erfurter Stadtteil Wiesenhügel die größte Einwohnerdichte erreicht wird. Im Gegensatz dazu wurden in den anderen beiden anderen genannten Ortsteilen zahlreiche Gebäude in vielgeschossiger Bauweise errichtet (TA Mai 1995).

Die zwischen Grünau und dem gründerzeitlichen Stadtgebiet liegenden Industrieansiedlungen (teilweise Verlagerungen nach 1945) bewirken eine optische Verstärkung der Randlage der Großsiedlung (Abb. 13). Auch der unmittelbare Kontrast zwischen städtischer mehr- und vielgeschossiger Bauweise und ländlichem Umland, insbesondere am Westrand betonen den „Fremdkörper“ Neubaugebiet (ähnliche Situationen finden sich in vielen anderen Neubaugebieten, etwa Berlin-Hellersdorf, Erfurt-Südost und Halle-Süd). Die ungünstige Stadtrandlage konnte bis heute nicht durch eine gute Verkehrsanbindung kompensiert werden. Zwar verkehren quantitativ viele Nahverkehrsmittel zwischen dem Stadtzentrum und Grünau (S-Bahn, zwei Straßenbahntrassen mit fünf Linien), aber durch die umständliche Streckenführung (Wegführung der S-Bahn, straßenmittige Trassierung der Straßenbahn im überalterten innerstädtischen Schienennetz) wird wie in anderen Neubaugebieten nur eine geringe Attraktivität erreicht. Deshalb werden trotz unzureichenden Straßennetzes in weiter zunehmendem Maße private PKW genutzt. Das fehlende innerstädtische Radwegenetz fördert diese Situation (Kapitel 8.2.).

Eine überörtliche Bedeutung durch für die Gesamtstadt zentrale Funktionen existiert nicht. Städtische Ämter und Einrichtungen (Schulen) haben aufgrund der administrativen Abgrenzung keinen über die Großsiedlung hinausgehenden Stellenwert. Kulturelle Einrichtungen und Sportanlagen von mehr als lokaler Bedeutung fehlen. Die Attraktivität des Grünauer Einzelhandelsangebotes hat durch die Ansiedlung von Einkaufszentren im Umland (nächster Einkaufspark in Rückmarsdorf, etwa 3 km entfernt) eher noch abgenommen.

Aus der vorhandenen Bebauung und verschiedenen Verkehrslinien ergab sich für Grünau eine zellenartige, nur teilweise vernetzte Struktur. Nach Bauabschnitten gegliedert unterscheidet man die WK 1 bis 5, 7, 8 sowie 5.2, das Wohngebietszentrum (Abb. 16 u. 19, WELLNER et al. 1986). Zusätzlich zu den Ost-West verlaufenden Verkehrsleitlinien, S-Bahntrasse, Straßenbahnlinien mit Straßen sowie die Fußgängerachse „Alte Salzstraße“, strebte man durch drei Nord-Süd-Fußgängerachsen eine Verknüpfung der Wohngebiete an.

Neben diesen Neubaukomplexen befindet sich sowohl im Westen zwischen den Wohnkomplexen 4 und 8 als auch bandartig am Südrand die ab den 20er Jahren entstandene kompakte Einfamilienhausbebauung der Siedlung Grünau. Ähnliche Siedlungen sind beispielsweise in unmittelbarer Nähe der Großsiedlung Marzahn in Berlin zu finden. Eine weitere Eingrenzung ergibt sich durch die beiden Dörfer Lausen in der Südwestecke und Miltitz im Nordwesten. Die Neubauten reichen bis unmittelbar an die Dorfkerne heran und ergeben ebenso wie im Fall der Siedlung Grünau einen krassen Gegensatz zu der angrenzenden ländlichen Bauweise (ISR 1992).

Die verkehrliche Erschließung der Wohnkomplexe erfolgt entsprechend der ursprünglichen Planung durch randliche Ringstraßen mit abzweigenden Sackgassen in Richtung Wohnkomplexzentrum. Durchfahrten sind nicht möglich, statt dessen ist ein fußläufiges Wegenetz mit Anbindung an den öffentlichen Personenverkehr vorgesehen worden (JANA u. STEIN 1986).

Während in den Randbereichen nahezu ausschließlich sechsgeschossige Zeilenbebauung (Wohnkomplexe 1–3 nur fünfgeschossig, entweder um Innenhöfe gruppiert oder bandartig angeordnet) errichtet wurde, sind in den Zentralbereichen auch 11geschossige Zeilenbauten und 16geschossige Punkthochhäuser vorhanden, die zum Teil Funktionsunterlagerungen für den tertiären Sektor aufweisen und durch ein- und

zweigeschossige Gesellschaftsbauten ergänzt werden, so daß die Wohnkomplexe eine deutliche innere Differenzierung besitzen (Abb. 19). Während Kindertagesstätten auch innerhalb von Wohnhöfen zu finden sind, hat man die übrigen Bildungseinrichtungen an zentralen Standorten oftmals im Randbereich eines Wohnkomplexes zusammengefaßt.

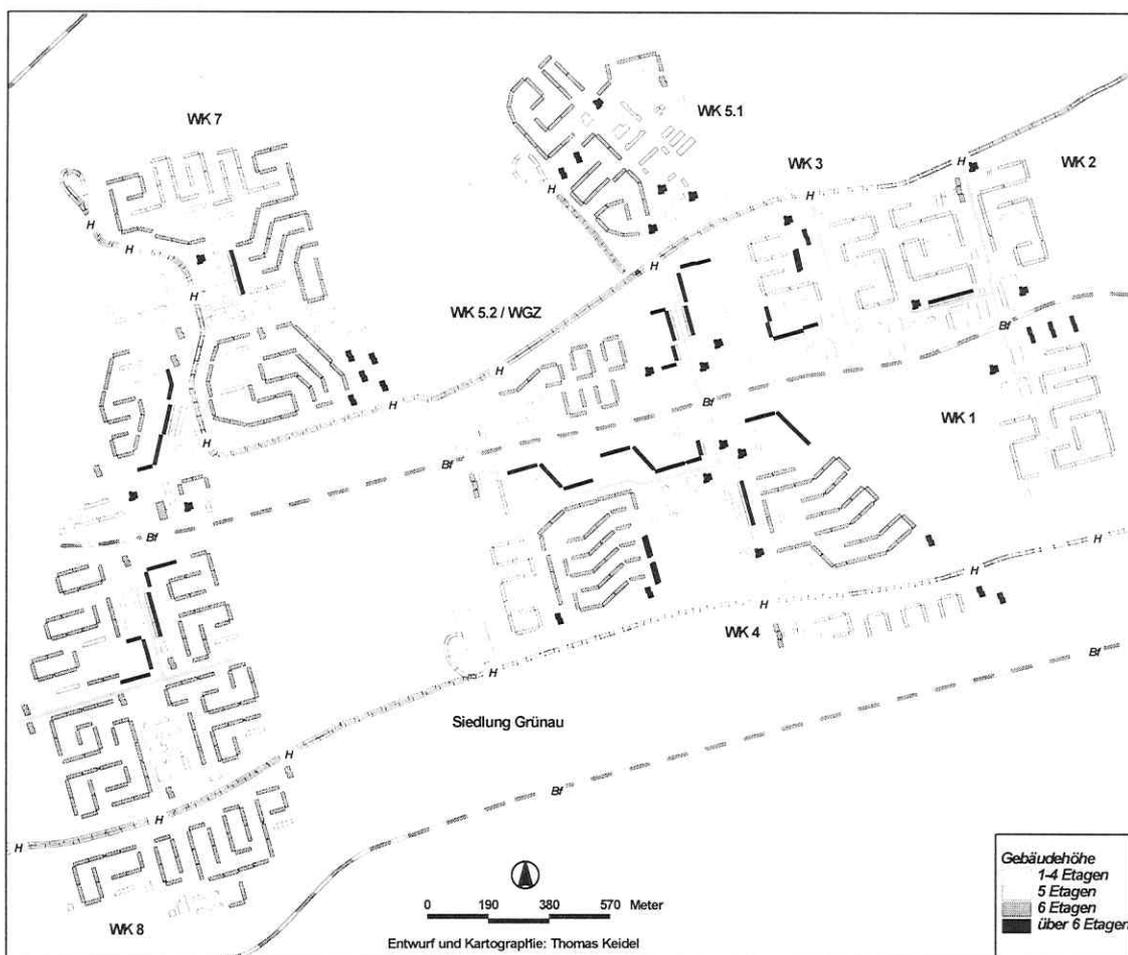


Abbildung 19: Gebäudehöhe in Leipzig-Grünau

Quelle: Kartengrundlage Katasterplan der Stadt Leipzig Maßstab 1:500

Bis heute gibt es schwerwiegende Mängel für ganz Grünau beim Ausbauzustand der Hauptverkehrswege und im öffentlichen Personennahverkehr (Fahrzeit zum Zentrum). Für die fast Großstadt Grünau gibt es weder kulturelle Einrichtungen, wie Kinos und Vortragssäle, noch ein Hallenbad. Das als Siedlungsmittelpunkt geplante Wohngebietszentrum wird seit 1995 in einer stark reduzierten Variante (nur Handel- und Dienstleistung) errichtet.

5.1.2. Sozialräumliche Struktur

Die Zusammensetzung der Bevölkerung in den Großsiedlungen der ehemaligen DDR ist geprägt durch die vom Staat einseitig gelenkte Wohnungspolitik (KAHL u. KABISCH 1992c). Aus anderen Gemeinden zugezogene Bewohner sind nur in den Großsiedlungen von Bedeutung, die sich in Städten befinden, die

in der DDR eine Aufwertung ihrer zentralörtlichen Bedeutung erfahren haben (Beispiele Rostock und Berlin). Die Bewohner der dort errichteten neuen Stadtteile haben im Vergleich zu westdeutschen Großsiedlungen allgemeinen ein ausgesprochen hohes Bildungsniveau (NEUMANN 1992 a). Dagegen sind die Einwohner der Großsiedlungen, die in Ergänzung zu Industriebetrieben entstanden, einseitig sozial zusammengesetzt. Während die Gebäude dieser Gruppe normalerweise bereits in den 50er und 60er Jahren errichtet wurden, sind die bis Ende der 80er Jahre gebauten randstädtischen Siedlungen ansonsten eine Folge des zunehmenden Verfalls innerstädtischer, vorwiegend gründerzeitlicher Wohnquartiere. Um zu einem späteren Zeitpunkt diese Altbauquartiere durch eine Neubebauung bzw. in einzelnen Fällen auch durch eine Rekonstruktion der Gebäude aufwerten zu können, mußten die Bewohner umgesiedelt werden. Deshalb sind selbst in wirtschaftlich stagnierenden Regionen und in kleineren Städten, die keinen Bevölkerungszuwachs zu verzeichnen hatten, Großsiedlungen entstanden. Leipzig-Grünau gehört diesem letztgenannten Typ an. Wie in anderen Großsiedlungen dieser Kategorie rekrutiert sich die Bewohnerschaft überwiegend aus alteingesessenen Bürgern (in Leipzig über 80%, FEUERLEIN et al. 1992, ähnlich in Magdeburg: STAUFENBIEL 1987 u. Abb. 20). Es ist deshalb nicht verwunderlich, daß die Ortsgebundenheit im Vergleich zur Großsiedlung Berlin-Marzahn höher ist, nur 40% der Marzahner lebten vorher schon in Berlin (KAHL 1992 b).

Obwohl nur 1% der Bewohner aus durch den Bergbau devastierten Ortschaften stammen, ist dies doch eine absolut beachtliche Zahl. Sie entspricht immerhin der Bevölkerung mehrerer Dörfer. Auf Spuren lokaler Identitätsfindung weist etwa die in der Siedlung Grünau entstandene Gaststätte „Magdeborner Stübl“ hin (weitere Hinweise in Hallo Leipzig 5.6.1993).

Insgesamt ist in Grünau in für randstädtische Neubaugebiete typischer Weise zu beobachten, daß die Wohnungen vorwiegend an junge Familien vergeben worden sind (Abb. 21). KAHL (1992 b) ermittelte als Durchschnittsalter der Bewohner beim Erstbezug nur 22 Jahre. Für die in den jungen Familien vorhandenen vorwiegend kleinen Kinder bestand ein besonders großer Bedarf nach einem nutzbaren Wohnumfeld (NEUMANN 1992 b). Mittlerweile ist der Durchschnittsbewohner zwischen 35 und 45 Jahre alt. Die Zahl der Kinder geht zurück. Die Gruppe der Rentner dagegen beginnt anzuwachsen (KAHL 1992 b). Gleichartige Ergebnisse ermittelte STAUFENBIEL (1987) in seiner Untersuchung in Magdeburg-Olvenstedt, deren Begründung er in den praktischen Folgen der Gesetzgebung zur Wohnungsvergabe sah. Danach konnten ältere Leute eine zumeist sehr kleine Wohnung (1 oder 2 Räume) nur im Tausch gegen eine große gründerzeitliche Wohnung bekommen.

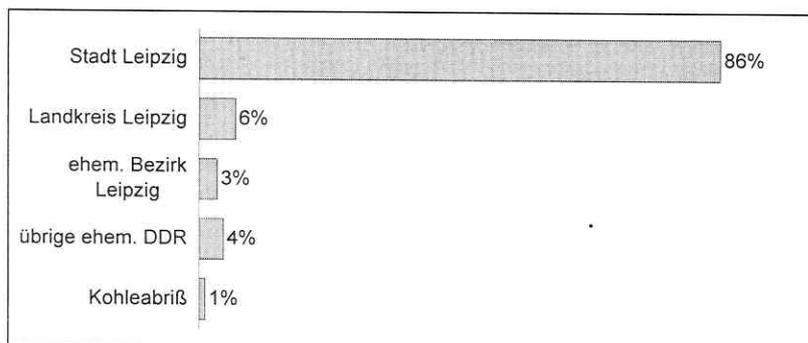


Abbildung 20: Herkunft der Bewohner Grünaus
Quellen KAHL 1992 b (Angaben von 1983)

Die Folgen dieser einseitig auf das Alter der Menschen ausgerichteten Politik der Wohnungsvergabe läßt sich deutlich an einer Zusammenstellung von Baualter und Lebensalter der Bewohner ablesen (Abb. 21). Zu ähnlichen Zusammenhängen zwischen Baualter und generativer Phase kommen SEGER u. WASTL-WALTER (1991) für Halle-Neustadt.

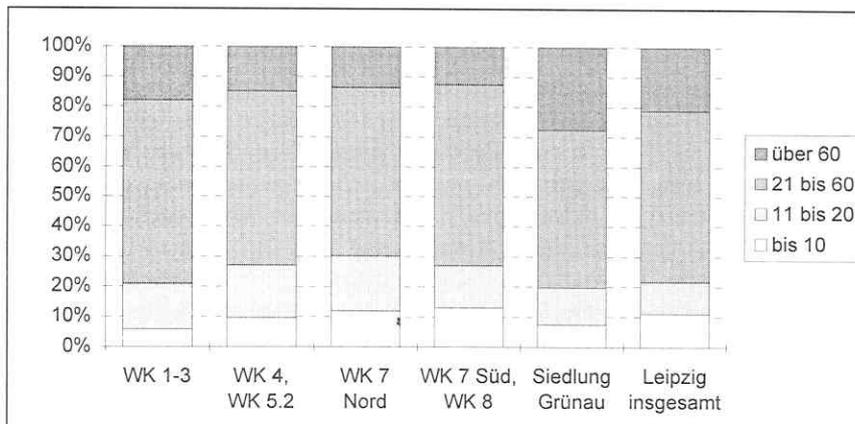


Abbildung 21: Altersstruktur der Bewohner Grünauer Wohnkomplexe und der Stadt Leipzig insgesamt
Quelle: Stadt Leipzig 1992a

Die Gesamtstadt Leipzig und insbesondere die aus den 20er Jahren stammende Siedlung Grünau weisen deutliche Tendenzen einer Überalterung auf. 21,2 bzw. 27,6% der Bewohner sind über 60 Jahre. Die einzelnen Neubaukomplexe widerspiegeln demographische Wellen. In den ersten Wohnkomplexen liegt der Anteil der Kinder bis 10 Jahren bereits deutlich unter dem Leipziger Durchschnitt, die Baugebiete mittleren Alters weisen einen durchschnittlichen Anteil kleinerer Kinder auf. Nur die jüngsten Wohngebiete haben eine überdurchschnittliche Zahl Einwohner unter 10 Jahren. Die zweite Welle, die Jugendlichen, läßt sich ebenso ablesen. Während in den ersten Wohnkomplexen, deren Anteil bereits wieder sinkt und sich dem Leipziger Durchschnitt annähert, erreicht die Zahl der Jugendlichen in den danach errichteten Gebieten besonders hohe Werte. Da ein Teil der Jugendlichen wenig konforme Verhaltensweisen zeigt, ist dort ein großes Konfliktpotential zu erwarten. Dagegen steht der jüngste Wohnkomplex erst vor einem unvermeidlichen Anstieg dieser Bewohnergruppe. Die Zahl der Rentner in Grünau ist im Vergleich zur Gesamtstadt gering. Dennoch läßt sich eine gewisse Zunahme in den älteren Wohnquartieren feststellen. Die in den ersten Wohngebieten zahlreicher angesiedelten Alteinrichtungen sind kaum die Ursache eines höheren Rentneranteils, weil auf der anderen Seite ebenfalls in den älteren Quartieren besonders viele Wohnheime für Studenten und Auszubildende errichtet wurden (KAHL 1992 b). Auch in Österreich konnte in vergleichbaren Wohnquartieren eine ähnliche baujahresspezifische Altersstruktur festgestellt werden (CZASNY u. FEIGELFELD 1991).

Die soziale Stellung der Bewohner ist dagegen nicht vom Alter der Wohngebiete abhängig. Grünau hatte zu DDR-Zeiten weder einen besonders hohen Anteil „Armer“ (Mindestrentner, Alleinstehende der unteren Lohngruppen, Kinderreiche der unteren Lohngruppen), noch „Reicher“ (Künstler von Rang, Eigentümer von Handwerksbetrieben, Direktoren, hohe Parteifunktionäre). Die mittleren Schichten dominierten (zum Schichtungsbegriff: GEIGER 1932). Dies hat sich nach 1990 kaum geändert (20% Oberschicht, 20% obere Mittelschicht, 54% untere Mittelschicht, 6% Unterschicht, KAHL in Arbeitsgemeinschaft Rahmenplan 1995). Deshalb kann nicht davon ausgegangen werden, daß Grünau entsprechend der parteipolitischen Absicht ein ausgesprochenes Arbeiterwohngebiet ist. Nicht zuletzt der im Vergleich zur Gesamtstadt nahezu doppelt so hohe Anteil von Angehörigen der „Intelligenz“ sprach dagegen (KAHL 1992 b).

Auch in Marzahn dominiert im Gegensatz zum Märkischen Viertel in Westberlin die Hochschulbildung (NEUMANN 1992 b). STAUFENBIEL (1987) ermittelte für die Magdeburger Neubausiedlung Neu-Olvenstedt eine Sozialstruktur, die weitgehend dem Durchschnitt der Stadt entspricht.

Die Leipziger Kommunalwahlergebnisse 1994 zeigten gewisse Parallelen zu den Werten in Berliner Großsiedlungen. Der PDS-Anteil liegt mit 25–28% deutlich über dem Stadtdurchschnitt von 22,9% (LVZ 16.6.1994). Damit verdeutlicht sich auch hier, daß in Grünau besonders viele in der DDR Begünstigte wohnen. Die Zahl der Arbeitslosen ist im Verhältnis zur Gesamtstadt 1992 deutlich höher gewesen

(12%, Durchschnitt 8,7%), lag aber unter dem sächsischem Durchschnitt (14,7%, Arbeitsgemeinschaft Rahmenplan 1995).

Weitere Hinweise auf die soziale Zusammensetzung der Bewohnerstadt sind nur erschwert möglich. Bereits KAHL (1992b) bemängelte, daß es keine offiziellen Daten zur Struktur in Grünau gäbe. Eine im Rahmen des ExWoSt-Forschungsprojektes „große Neubaugebiete“ geplante Sozialanalyse von Grünau ist nicht mit der notwendigen Ausführlichkeit durchgeführt worden (BREUER u. HUNGER 1992).

5.1.3. Eignung als Untersuchungsobjekt

Zahlreiche Merkmale Grünaus finden sich ebenfalls in anderen Großsiedlungen Ostdeutschlands. Mit über 80 000 Einwohnern ist es zwar ein großes Gebiet, im Vergleich zu anderen Städten in der ehemaligen DDR aber durchaus typisch im Verhältnis zur Bewohnerzahl der Gesamtstadt (siehe Kapitel 1.).

Grünau wurde wie die meisten anderen Großsiedlungen der DDR in den 70er Jahren errichtet (Tab. 2 in Kapitel 1.). Auch hier hat man die Grundkonzeption des Wohnkomplexes beibehalten. Fußläufig sind für die Bewohner nicht nur Handels- und Dienstleistungseinrichtungen, sondern auch eine breitgefächerte soziale Infrastruktur erreichbar. Diese wurde ergänzt durch Einrichtungen der Partei und der Staatsmacht, die versuchten, ideologisches Gedankengut zu vermitteln.

In der Aufrißstruktur der Siedlung finden sich die typischen Gebäude mit 5, später mit 6 Geschossen. In der ersten Phase wurde wie in anderen Siedlungen der 70er Jahre verstärkt die vielgeschossige Bauweise, vorwiegend 11geschossige Wohnscheiben und 16geschossige Punkthochhäuser, verwendet.

Die randstädtische Lage wird entsprechend der Situation in anderen Städten zu einem sich verstärkenden Problem. Vorteile im Bereich der Erholungssituation und des Stadtklimas können nicht den Mangel an Kultureinrichtungen und die Entfernung zum Stadtzentrum kompensieren (Angaben für Dresden-Gorbitz in HAHN u. SIMONIS 1995).

Ungelöste Übergangssituationen zu anderen Stadtstrukturen bestimmen das Bild, insbesondere der Übergang in den ländlichen Raum durch den unmittelbaren Kontrast zwischen alter Dorfbebauung und vielgeschossiger Plattenbauarchitektur. Außerdem wird die Leipzig-Grünau wie beispielsweise Berlin-Marzahn und Berlin-Hellersdorf von Kleinsiedlungen aus den 20er und 30er Jahren, in Berlin zusätzlich aus den 50er Jahren, tangiert. Dabei reichen einzelne Straßenzüge bis in das Wohngebiet hinein und bilden einen starken Gegensatz.

In Richtung Stadtzentrum ist kein kontinuierlicher Übergang festzustellen. Neben Brachflächen bestimmen Industrieanlagen das Bild. Eine ähnliche Situation ist beispielsweise in Berlin-Hellersdorf und in Halle-Neustadt zu beobachten, wo ebenfalls Brachen und Gewerbeflächen den Zwischenraum zum älteren Stadtgebiet auffüllen. Das bevorzugt in der Planung berücksichtigte Verkehrsmittel ist in typischer Weise der öffentliche Personennahverkehr.

Die sich aus der Anlage und Gestaltung ergebenden Probleme findet man gleichfalls in vielen anderen Neubaugebieten. Funktional sind es im allgemeinen reine Schlafstädte mit unzureichendem Freizeitangebot. Die Wohngebietszentren fehlen entweder vollständig oder sind nur stark eingeschränkt errichtet worden.

Die Monotonie der Gebäude und die Gleichförmigkeit der Wohnungszuschnitte sind ebenfalls vielfach anzutreffen. Problematisch ist in allen Wohngebieten die Beschaffenheit der Gebäudehülle sowie Belästigungen durch Ausgasungen giftiger Substanzen infolge der Verwendung von wenig umweltfreundlichen Materialien (HAHN u. SIMONIS 1995). In Grünau auftretende Zugwindprobleme entwerfen die vielfach undifferenziert als wenig intakte und wertvolle Grünflächen gestalteten weiträumigen Hofräume zusätzlich. Trotz Bevorzugung des ÖPNV für die Hauptverkehrslast werden die Freiräume der Wohngebiete durch die Abstellanlagen des individuellen Autoverkehrs beherrscht. Die Bewohnerstruktur Grünaus ist ebenfalls typisch für andere Großsiedlungen. Junge Leute stellen dabei eine besonders zu beachtende große Gruppe dar (FEUERLEIN et al. 1992).

Die Unterschiede zu anderen Großsiedlungen haben einen geringeren Stellenwert. Grünau besitzt zwar ein Radwegenetz, aber durch die fehlenden Fahrmöglichkeiten in den angrenzenden Stadtstrukturen ist es für die Bewältigung täglicher Wege ohne Bedeutung (Kapitel 8.). Die weiteren Differenzierungen Grünaus zu anderen Großsiedlungen sind eher in topographischen Merkmalen und in der besonderen Umweltsituation des Großraumes Leipzig zu suchen. Während die Bedeutung dieser Punkte als Unterscheidungskriterium zu vernachlässigen ist, könnten sich in Zukunft wirtschaftspolitische Gegebenheiten zu Differenzierungsmerkmalen von Großsiedlungen entwickeln (Kapitel 9.).

5.2. Durchführung einer Wohnumfelduntersuchung in Grünau

Die längere Bauphase von 1976 bis 1988 brachte mit sich, daß sich in Grünau unterschiedliche Strukturen finden lassen, die einen großen Teil der in den letzten 20 Jahren in der DDR errichteten Bausubstanz in Neubaugebieten widerspiegeln. Daher verkörpert Grünau den DDR-Städtebau aus dieser Zeit, es läßt sich als ein klassisches Beispiel ansehen (ISR 1992). Dadurch sind sowohl Zonen anzutreffen, die wegen der Bebauungsdichte und anderer Faktoren als problematisch einzustufen sind, als auch welche, die nur wenige Defizite aufweisen.

Entsprechend der unterschiedlichen Gebäudeanordnung und Gebäudehöhen und damit der Wohndichte finden sich differenzierte Wohnumfeldsituationen. Weitere Unterschiede in der Qualität des Wohnumfeldes entstanden aufgrund von finanziellen Sparmaßnahmen, die eine einfachere Ausstattung zur Folge hatten. Dies wird zusätzlich dadurch betont, daß gerade in den älteren, mit mehr Einrichtungen und Anlagen versehenen Gebieten die angepflanzte Vegetation bereits ein dichteres Bild zeigt.

Durch diese Vielfalt ist es möglich, unter unterschiedlichen Gesichtspunkten Untersuchungen in der Wohnsiedlung durchzuführen. Der Vorteil der Verschiedenartigkeit der Strukturen innerhalb der Großsiedlungen ist weiterhin für den modellhaften Charakter der Untersuchungen und eine mögliche Übertragbarkeit günstig.

Sowohl für Wohnsiedlungen der 70er Jahre als auch der 80er Jahre finden sich deshalb übertragbare Faktoren. Die Besonderheiten von Grünau sind von einer Größenordnung, die keinen entscheidenden Einfluß auf die Entwicklung des Wohnumfeldes nehmen kann.

6. Wohnumfeldstrukturen in Großsiedlungen am Beispiel von Grünau

6.1. Charakteristische Wohnumfeldsituationen in Großsiedlungen

Im Vergleich zu anderen Siedlungsstrukturen besitzen die Wohnumfelder von Großsiedlungen durch größere einheitlich genutzte Flächen weitreichende Entwicklungspotentiale. Stark geprägt werden die Freiräume durch die oft anzutreffenden vielgeschossigen Gebäude. Die Grünflächen sind vielfach Stiefkinder der Planung geblieben. Für die großflächigen Strukturen gibt es überwiegend keine eindeutigen Zuordnungen, es fehlt eine klare Raumgliederung. Eine starke Einschränkung der Nutzbarkeit vieler Freiräume stellt der ruhende Verkehr dar, für den aus Kostengründen normalerweise nur ebenerdige Abstellanlagen vorgesehen wurden (NÜTZEL 1993).

6.2. Wohnumfeldausstattung der Großsiedlung Grünau

Im folgenden soll auf die spezifische Wohnumfeldsituation in Grünau eingegangen werden. Entsprechend den Grundsätzen des komplexen Wohnungsbaus in der DDR (Richtwerte in LAMMERT 1979) sind die Wohnbereiche von Leipzig-Grünau nach quantitativen Kennwerten relativ gut mit Grün versorgt (Durchgrünungsanteil überwiegend 50 – 75 %), besser als viele altstädtischen Wohngebiete (dazu Karte „Durchgrünung“ in Stadt Leipzig 1991). Beispielsweise befinden sich im dritten Baufeld des 8. Wohnkomplexes südlich der Ratzelstraße 20,05 ha Freianlagen. Dies ist im Vergleich zu den beiden übrigen Kategorien, Hochbauten 3,07 ha und Verkehrsanlagen 9,93 ha, fast der doppelte Wert (Information aus einem Projektantrag für den WK 8).

Dieser hohe Freiraumanteil begründet sich einerseits in der mehr- und vielgeschossigen Bauweise, für die von seiten der Planung entsprechende Mindestabstände gefordert werden. Andererseits werden bereits im städtebaulichen Wettbewerb für die verschiedenen Freiraumnutzungen entsprechende Richtwerte vorgesehen (Tab. 15). Diese Werte genügen durchaus damaligen Planungsgrundsätzen (LAMMERT 1979). Unter Zugrundelegung westdeutscher Planungsvorgaben ermittelte dagegen die Rahmenplanung erhebliche Freiraumdefizite für alle Grünauer Wohnquartiere (Arbeitsgemeinschaft Rahmenplan 1995).

Tabelle 15: Flächenbilanz städtebaulicher Wettbewerb Leipzig-Grünau (bezogen pro Einwohner)

Wohnbauland	9,3 m ² davon 4,3 m ² bebaut
Flächen für gesellschaftl. Einrichtungen	7,6 m ² davon 2,2 m ² bebaut
Sportflächen	4,0 m ²
ruhender Verkehr	6,7 m ²
fließender Verkehr	3,0 m ²
Hauptzentrum	4,3 m ²
öffentliche Grünflächen (Parke, Freibad)	15,0 m ²
Friedhof	3,0 m ²
Kleingärten	15,0 m ²

Quelle: Stadt Leipzig 1973

Das Problem liegt aber weniger in der Quantität der Freiflächen, sondern in deren Qualität. Die Erholungswirksamkeit der existierenden Freiflächen fehlt weitgehend. Es sind vielfach lediglich Abstandsflächen zwischen den Wohnhäusern, in der Regel offene Rasenflächen, z. T. mit Strauchpflanzungen gegliedert. Die Vorgärten sind meist bepflanzt und gestaltet (KEIDEL et al. 1996). In den zuletzt fertiggestellten Wohnkomplexen (7, 8, 5. 2) sind ältere Vegetationsstrukturen, insbesondere Altbäume nicht zu finden. Politisch motivierte Pflanzaktionen konnten das qualitative Gründefizit kaum abbauen (MASCHNER 1986). Zudem haben planwirtschaftlich begründete Mangelsituationen zu einer Verstärkung des monostrukturellen Charakters geführt. Dabei spielte neben mangelnder Finanzausstattung das unzureichende Sortiment der Zulieferbetriebe (Baumschulen, Ausstatter für Spielflächen, Wege u. a.) eine Rolle. Beispiele sind die entgegen der Grünplanung veränderte Bepflanzung (KEIDEL et al. 1996) und die Verwendung einheitlicher zu groß dimensionierter Wegplatten (LINGSLEBE u. DIPPMANN 1986).

Während Spielplätze regelmäßig auch innerhalb von Wohnhöfen vorgesehen und realisiert wurden, sind die an den Wohngebietsrändern geplanten Sportanlagen nur teilweise ausgeführt worden. Für die Wohnkomplexe 7 und 8 fehlen die Anlagen weitgehend, weil ein größerer Sportkomplex zwischen Wohngebiet und Kulkwitzer See entstehen sollte (I. BREUSTE 1994).

Seit der wiederhergestellten Souveränität der Gemeinden ist aus wirtschaftlichen Gründen kaum zu erwarten, daß die Anlagen noch gebaut werden. Erst nach einer territorialen Neuordnung, wie sie bereits in einem Fall mit der Eingemeindung von Lausen erfolgte, bestehen wieder Chancen zur Verwirklichung.

Die Verkehrsinfrastruktur nimmt einen erheblichen Teil des Grünauer Wohnumfeldes ein. Die Siedlung wird von einem System sackgassenartiger Wohnstraßen durchzogen. An diesen liegen Parktaschen in Senkrechtaufstellung. Diese trennen die eigentliche Straße von den Fußwegen. Radwege sind in der Regel nicht extra ausgewiesen. Es ist vorgesehen, daß die Fahrwege für KFZ mitbenutzt werden. Bevor die vorwiegend straßenparallel errichteten Gebäude beginnen, sind noch Vorgärten angelegt. Die Müllstandplätze befinden sich zwischen der eigentlichen Straße und den Fußwegen, teilweise sogar auf ehemaligen Parkplätzen. Während die Grünflächen zwischen den Fußwegen und den Parkplätzen in vielen Fällen durch parkende Fahrzeuge beschädigt worden sind, befinden sich die Vorgärten aufgrund individueller Pflege durch Bewohner zumeist in einem guten Pflegezustand (Abb. 22).



Abbildung 22: Wohnumfeldsituation im Grünauer Wohnkomplex 2
Foto: Georg Glasze, April 1995

Dadurch, daß auch die anderen Großsiedlungen der 70er und 80er Jahre in der DDR nach ähnlichen Prinzipien errichtet wurden, ist die Wohnumfeldausstattung gleichartig. Selbst in westdeutschen Großsiedlungen dominieren im Straßenraum versiegelte Verkehrsflächen (insgesamt 71,9 % aller Außenraumflächen, NAUMANN 1991).

Der rückwärtige Bereich der Wohngebäude ist in typischer Weise in Grünau als Kernzone des Wohnumfeldes anzusehen (SCHMIDT 1987). Ähnlich wie die Straßenräume sind die Höfe nach einheitlichem Schema aufgebaut. Durch die Stellung der Gebäude entstehen, zumindest in den fünf- und sechsgeschossigen Siedlungsteilen, fast geschlossene, relativ große Höfe. Diese werden zusätzlich von einem gebäudeparallelen Fußweg eingefasst. Zwischen diesem Fußweg und dem eigentlichen Gebäude befinden sich ähnlich wie auf der Straßenseite Strauchpflanzungen. Insgesamt sind diese von einem weniger intensiven Pflegegrad als auf der Gebäudevorderseite (KEIDEL et al. 1996). Der Hofraum selbst ist vielfach einheitlich eine Scherrasenfläche, teilweise in Randbereichen durch Strauchpflanzungen gegliedert. Als Ausstattungselemente finden sich in jedem Hof Spielmöglichkeiten für Kleinkinder (Sandkasten), manchmal zusätzlich ein Gerätespielplatz sowie Wäschestangen. In wenigen Höfen sind davon abweichend durch die Mieter Blumenrabatten oder Pflanzschalen angelegt bzw. aufgestellt worden. Mietergärten direkt am Haus findet man in Grünau kaum. Die wenigen im Wohnkomplex 5.2 vorhandenen Anlagen sind aufwendig gepflegt. Dagegen ist nur ein Teil der Gärten im Wohnkomplex 8 (drittes Baufeld) in einem guten Zustand.

Die Hofräume können mit denen anderer Großsiedlungen in der ehemaligen DDR verglichen werden. Wichtige Merkmale sind große Rasenflächen mit eingestreuten Kinderspielmöglichkeiten und Wäschtrockenplätze. Mietergärten und andere individuelle Elemente findet man kaum. Bemängelt wird überall die einförmige Umsetzung (HUNGER 1994).

In anderen Ländern, beispielsweise Österreich, sind ebenfalls Einrichtungen für Kinder ein wichtiges Ausstattungselement der hofseitigen Wohnumfelder. Deutlich hinter Kinderspielplätzen (in 30 % aller Wohnhöfe findet man diese) und Ballspielplätzen (8 %) folgen andere Ausstattungselemente wie Sitzplätze (16 %). Unbedeutend ist der Anteil der Mietergärten (3 %, CZASNY u. FEIGELFELD 1991). Deshalb wird auch in westeuropäischen Großsiedlungen die gleichförmige Gestaltung durch pflegeleichten Rasen, wenig Bäume und Büsche, Wäschtrockenplätze, Teppichklopfstangen, Mülltonnenstandplätze und Sandkästen bemängelt. Diese ungünstige Außenraumnutzung wird zurückgeführt auf die Auswirkungen der raumbildenden Gebäude, die Lage und Ausbildung der Verkehrsflächen, die lokalen klimatischen Verhältnisse (insb. Zugwind und Verschattung), das allgemeine Erscheinungsbild, die Störung durch Einsehbarkeit und Lärm sowie die fehlende Erkennbarkeit differenzierter Nutzungsmöglichkeiten (NAUMANN 1991).

6.3. Entwicklungsmöglichkeiten der verschiedenen Wohnumfeldsituationen

Die großen kaum untergliederten Freiflächen im Hofraum bieten gute Möglichkeiten zur Anlage anderer Ausstattungselemente und können ohne eine größere Einschränkung in der Nutzbarkeit für den individuellen Gebrauch aufgegliedert werden.

Bereits in der Vergangenheit gab es daher Forderungen nach einer komplexeren Gestaltung mit mehr Variabilität. Spielraum für die Beteiligung der Mieter sollte eine erlebbare Freiflächengestaltung ermöglichen. Dabei war an gärtnerische Gestaltungsmaßnahmen und an bauliche Gestaltungsmittel gedacht. Eine Zonierung des Wohnumfeldes sollte mehr privaten Freiraum ermöglichen (SCHMIDT 1987).

Im Straßenbereich sind ohne eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs kaum Änderungen möglich. Der Nutzungsdruck durch private KFZ schränkt die Bewegungsfreiheit der anderen Bewohner in starkem Maße ein. Erst nach deren Herausnahme würden sich weitreichend neue Gebrauchsmöglichkeiten bieten.

7. Untersuchungsfaktoren des Wohnumfeldes in Grünau

7.1. Charakteristische Gestaltungsmerkmale

a) Verkehrssituation

Eine der bedeutendsten Veränderungen in den ostdeutschen Großsiedlungen seit der Wende ist die starke Steigerung des Bestandes an privaten PKW (vgl. Zahlen in Kapitel 2.). Die neu hinzukommenden Fahrzeuge schränken, ähnlich den Verhältnissen in vielen zentralen Stadtvierteln, die Bewegungsfreiheit der Bewohner immer weiter ein und dominieren bereits das Wohnumfeld. Eine Verringerung des Parkraumes in der Wohnumgebung könnte viel Platz für Maßnahmen zur Weiterentwicklung der gesamten Siedlung schaffen. Deshalb stellt die Lösung des Parkplatzproblems eine wichtige Voraussetzung für die Nutzbarkeit des Wohnumfeldes dar (GAULY u. GREPEL 1995).

Durch ein geändertes Benutzungsverhalten von öffentlichen Verkehrsmitteln hin zu individuell nutzbaren Kraftfahrzeugen kommt es nicht nur in den Wohngebieten, sondern auch in den Zielgebieten zu starken Belastungen. Die Entwicklung eines Verkehrskonzeptes mit dem Ziel der Bevorzugung der öffentlichen Verkehrsmittel ist deshalb ein allgemein anerkanntes Anliegen.

Schließlich hat der eigene PKW auch für den einzelnen Bewohner einen hohen Stellenwert. Das eigene Auto stellt eine der wenigen Möglichkeiten dar, den erreichten finanziellen Status nach außen hin zu demonstrieren, Einfamilienhäuser als Statussymbol kommen für viele (noch) nicht in Frage. Zudem ist den Bewohnern der ehemaligen DDR kaum zu verwehren, ein lange ersehntes Konsumgut endlich besitzen zu können.

Es ist deshalb notwendig die Besitz- und Benutzerstrukturen der verschiedenen Verkehrsmittel zu untersuchen, um alternative Möglichkeiten erkunden zu können. Die erfragten Bewohnerwünsche sind in einem weiteren Schritt mit ökologischen Gesichtspunkten in Einklang zu bringen.

b) Grünstrukturen

Durch das Vordringen des PKW auch auf bisher geachtete Grünstrukturen besteht dringender Handlungsbedarf, um weitere Zerstörungen zu verhindern. Es ist notwendig, den Stellenwert von Grün für die Bewohner zu ermitteln und ihre Wünsche an eine nutzbare Wohnumgebung zu erfragen, um Flächen schaffen zu können, die akzeptiert werden und nicht der Zerstörung ausgesetzt sind.

7.2. Erfassungsmethoden für die dominanten Gestaltungsmerkmale

Eine Hauptfrage ist, welche Rolle diese Strukturen für die tatsächliche Erholung spielen. Gibt es daneben noch andere Elemente mit erholungswirksamen Eigenschaften? Wie können die vorhandenen Strukturen nachgebessert werden? Wo ist es möglich neue Aspekte zu integrieren? Wo muß von dem geplanten Grünkonzept sowohl infolge anderer Schwerpunkte in der Inanspruchnahme als auch aufgrund der planungsrechtlich nicht mehr möglichen Verwirklichung abgewichen werden?

An erster Stelle muß deshalb eine Bestandsanalyse der Raumstrukturen stehen (GAULY u. GREPEL 1995). Sie bietet die Möglichkeit, den Gesamttraum Großsiedlung zu unterteilen, Gemeinsamkeiten festzustellen

und Unterschiede herauszuarbeiten. Aus einer daran anschließenden Nutzungsanalyse können Informationen über Vor- und Nachteile entnommen werden, die die Grundlage für ein Verbesserungskonzept bilden.

7.3. Untersuchungsräume in Grünau

Das Baualter und die damit verbundene Bauweise und Qualität der Infrastrukturausstattung lassen bereits innerhalb der etwa 10jährigen Bauzeit von Leipzig-Grünau, ähnlich anderen Großsiedlungen, erhebliche Differenzierungen erkennen.

In den zuletzt gebauten Siedlungsteilen sind als Folge von geänderten politischen Vorgaben und deren Umsetzung die größten Probleme zu erwarten (Kapitel 5.). Diese Wohngebietsteile bieten sich für eine Untersuchung an, da auch die gesamte Problempalette älterer Strukturen enthalten ist.

Einsparungsmaßnahmen zwangen die Bauausführenden zu einer unvollständigen Realisierung geplanter Infrastruktureinrichtungen. In Grünau waren davon besonders Gaststätten betroffen. Die dafür vorgesehenen Flächen bieten nun Chancen für die Errichtung alternativer, den Bedürfnissen der Bewohner gerecht werdender Einrichtungen. Die Einsparungsmaßnahmen machten sich aber auch im reduzierten Parkraumangebot und dem Wegfall von Anliegerstraßen bemerkbar (Stellplätze in Randlage wurden nicht gebaut, an mehreren Stellen in Grünau wurden statt Straßen nur Wohnwege angelegt). Daraus resultieren zwar heute einige schwerwiegende Probleme (allgemeines Stellplatzdefizit, Beparkung der statt dessen gebauten Fußwege), aber ebenso bestehen Möglichkeiten, alternative Verkehrskonzepte leichter umzusetzen (ausreichend vorhandene Flächen). Schließlich wurde auch die Grünausstattung nur in unvollständiger Weise realisiert.

In den ersten Wohnkomplexen konnten vorhandene Mängel aufgrund von Eigeninitiativen der Bewohner weitgehend kompensiert werden. Die Ausstattung mit Mobiliar auf den Freiflächen ist in den später fertiggestellten Gebieten mangelhaft. Kunstwerke sind dort kaum mehr vorhanden.

Ein bei der Wohnumfeldausstattung nicht berücksichtigtes Problem stellt auch die nachträgliche Verdichtung durch Erhöhung der Geschosßzahlen und der Einfügung weiterer Gebäude dar. Die dadurch zu erwartende zusätzliche Frequentierung der Freiräume ist weder bei der Ausstattung mit Bänken und anderen Freiraummöbeln noch in der Abstellfläche für private PKW berücksichtigt worden.

Schließlich erfordert die momentane Bewohnerstruktur die vorrangige Veränderung der Gebiete mit jüngerer Bebauung. Es werden dort nicht nur die höchsten Einwohnerdichten Leipzigs erzielt, sondern die Altersstruktur läßt eine besonders intensive Nutzung erwarten (hohe Anzahl Kinder). In den nächsten Jahren wird sich dort zudem die mangelhafte Ausstattung mit Angeboten für Jugendliche besonders gravierend bemerkbar machen.

Auch wegen der extremen Randlage innerhalb der Stadt erfordern die zuletzt fertiggestellten Gebiete besondere Aufmerksamkeit. Negativ ist für die Bewohner insbesondere der lange Weg in das Stadtzentrum. Eine solche Lage bietet aber auch Vorteile. Neben der günstigeren klimatischen Situation sind dies auch die Freizeitangebote in unmittelbarer Umgebung wie der Kulkwitzer See am Westrand und das von Agrarnutzung geprägte Umland. Mit der Wende entstand aufgrund dieser Lagesituation ein neues gravierendes Problem. Vorgesehene Ergänzungen der Freizeitausstattung jenseits der Stadtgrenze konnten nicht mehr realisiert werden. Statt dessen werden von den angrenzenden Gemeinden umfangreiche Gewerbegebiete und Einzelhandelseinrichtungen geplant. Obwohl durch die Einkaufsmöglichkeiten ein zusätzliches Angebot für die Bewohner entsteht, bleiben zahlreiche Nachteile beispielsweise zusätzlicher Verkehr in den Wohnstraßen, geringes Freizeitangebot, Luftverschmutzung, negative Optik. Insgesamt erscheint es deshalb besonders erfolgversprechend, die vielfältigen Untersuchungsmöglichkeiten in Grünau in den am äußeren Rand liegenden Teilgebieten, das sind die Wohnkomplexe 7 und 8, vorzunehmen.

8. Erfassung und Bewertung der Wohnumfeldqualität in Grünau

8.1. Angewandte Methoden

Mit Hilfe unterschiedlicher empirischer Methoden sollen Probleme und Chancen der Großsiedlung Grünau ermittelt werden (Kapitel 4.). Grundlage bilden neben statistischem Datenmaterial Ergebnisse wissenschaftlicher Arbeiten der letzten Jahre, insbesondere die Intervallstudie von Frau Prof. A. KAHL (KAHL et al. 1980, KAHL u. KABISCH 1982, KAHL 1992 a; ein Vergleich der Ergebnisse findet sich in KAHL u. KABISCH 1992 d).

Bei den eigenen Erhebungen spielt die Kartierung der aktuellen Nutzungssituation eine wichtige Rolle. Das Kartenmaterial zu Grünau ist stark mangelbehaftet. Erst im Jahre 1994 war ein aktualisierter Plan im Maßstab 1:500 verfügbar. Bis dahin waren Unterschiede zwischen Planung und Realisierung kaum anhand von Karten ablesbar. Aufgrund der raschen Veränderungen konnte trotz vorhandener Luftbilder, die bereits an sich oft eine mehrdeutige Interpretation zulassen (HANTSCHEL u. THARUN 1980), nur durch unmittelbare Geländekartierung eine hinreichende Aktualität erreicht werden. Die Geländearbeiten gestalten sich aufgrund der weitgehend öffentlichen Zugänglichkeit im Vergleich zu innerstädtischen Altbaugebieten einfacher. Für eine Reihe notwendiger Merkmale etwa die Beurteilung des Gebäudezustandes und der Pflegesituation der Freiflächen ist zudem eine Kartierung unumgänglich. Ein bedeutendes Ziel war dabei die Herausarbeitung besonders problembehafteter Punkte sowie Flächen, die für Ergänzungen des Infrastrukturangebotes herangezogen werden können.

Einen ersten Überblick ermöglichte eine Nutzungskartierung. Die Ergebnisse sind anschließend mit vorhandenem Kartenmaterial verglichen worden. Die kartographische Erfassung diente außerdem dem Vergleich mit und der Ergänzung von in den Befragungen ermittelten Daten. Die Größe des Untersuchungsgebietes läßt nur eine überblicksartige Kartierung für das gesamte Gebiet zu. Die nachträgliche Verdichtung bereits fertig geplanter Wohnkomplexe läßt sich besonders deutlich in den zuletzt realisierten Gebieten ablesen. Dort sind aufgrund der Bebauungsdichte die größten Konflikte im Bereich des Wohnumfeldes zu erwarten. Eine Kartierung soll deshalb die spezifische Situation eines solchen Wohnkomplexes darstellen. Unter Hinzuziehung von anderen Wohngebietsteilen kann die Vielfalt der Baustrukturen verdeutlicht werden. Beispielsweise sollen Zusammenhänge zwischen den Eigentumsverhältnissen und dem Gesamtzustand des Wohnumfeldes herausgearbeitet werden.

Neben der Kartierung der Freiflächensituation soll versucht werden, über den Zustand der Balkone Hinweise auf die Befindlichkeit der Bewohner zu bekommen. Gibt es Zusammenhänge zwischen der Qualität der Begrünung der Balkone und der Qualität des Wohnumfeldes? Treten bestimmte Baustrukturen positiv hervor?

Ähnlichen vergleichenden Zielen dient die ausgewählte Analyse einiger Innenhöfe (SCHULTZ 1992). Gibt es Zusammenhänge zwischen bestimmten Baustrukturen und dem Zustand der Wohnhöfe? Wo werden von den Bewohnern bevorzugt individuell gestaltete Anlagen angelegt? Gibt es zwischen den Wohngebieten charakteristische Unterschiede, spielt das Baualter eine Rolle?

Ergebnisse zu diesen Fragestellungen lassen sich nur teilweise über Kartierungen lösen. Eine wichtige Rolle spielt der Gebrauch der Freiräume. Dazu ist es notwendig, eine Zählung der Grünflächennutzer durchzuführen. Da Zugangskontrollen nicht möglich sind, müssen Daten entweder durch Beobachtung

erhoben werden oder können nur geschätzt werden (GREINER u. GELBRICH 1976). Die Meinung der Bewohner spielt eine große Rolle (CARLÉN u. CARS 1988). Die geäußerten Wünsche und die Wahrnehmung der Raumstrukturen durch die Bewohner lassen sich kaum anders als durch Befragungen ermitteln (DEMMLER-MOSETTER 1982). Insbesondere von Interesse sind dabei die Einflüsse der Lage, des Wohngebietsalters u. a. auf die Bedürfnisse und das Verhalten der Bewohner. Inwieweit gibt es gemeinsame Probleme aller Teilbereiche der Großsiedlung, wo sind spezifische Differenzen festzustellen?

Die Befragung erfolgte mit weitgehend standardisierten Antwortvorgaben, die einen besseren Vergleich ermöglichen (NEUMANN 1992 a). Offene Fragen, wie zu den Bewohnerwünschen, wurden nachträglich standardisiert (ähnliche Methodik siehe CZASNY u. FEIGELFELD 1991). In Grünau sind im Abstand von zwei Jahren Befragungen durchgeführt worden. Die erste Befragung schloß sich unmittelbar an die Zählung der abgestellten Fahrzeuge im Sommer 1993 an. Dabei wurden die Fragebögen zum großen Teil an die Eltern der an der Kartierung beteiligten Schüler des Ratzelgymnasiums im Wohnkomplex 8 ausgegeben. Diese bewußte Auswahl (KROMREY 1991) bewirkte eine außerordentlich hohe Rücklaufquote. Von 250 ausgeteilten Bögen kamen 198 zurück (=79%). Nur in der Untersuchung von KAHL (1992 b) wird ein ähnlich hoher Wert erzielt (86% das entspricht 423 Fragebögen). Vermutlich war es ihr möglich, an die Bereitschaft zur Bearbeitung von Fragebögen vor 1989 anzuknüpfen. Normalerweise liegen die Rücklaufquoten für schriftliche Befragungen in Westeuropa deutlich niedriger. Die österreichische Untersuchung über Großsiedlungen erzielte nur einen Rücklauf von 17%. Auch mit hohem administrativem Aufwand erreichte Quoten liegen kaum über 50% (Rücklauf der Untersuchung in Würzburg Heuchelhof in einem Fall 46%, im anderen Fall 77% KITZ u. SCHLIEPHAKE 1987).

Bei den eigenen Erhebungen ist durchaus beabsichtigt gewesen, nicht einen repräsentativen Querschnitt aller Bewohner Grünaus zu befragen, sondern insbesondere die im WK 8 besonders häufig anzutreffenden jungen Familien herauszugreifen (vgl. Kapitel 8.2.1). Sowohl der häufig anzunehmende Fahrzeugbesitz (siehe Ergebnisse in Kapitel 8.2.3) als auch die Motivation durch die mit dem Problem intensiv befaßten Schüler sprachen für diese Auswahl.

Eine zweite Befragung wurde im Winter 1994/Frühjahr 1995 im gesamten Wohngebiet Grünau vorgenommen. Diesmal sind die Fragen durch Interviewer an Anwohner des Wohnumfeldes gestellt worden. Da das Ziel darin bestand, gezielt auf Personen zuzugehen, die tatsächlich Informationen zur Wohnumgebung abgeben können, läßt sich keine Rücklaufquote angeben. Insgesamt konnten auf diese Weise 165 Gespräche geführt werden.

Die Anzahl der Gespräche ist mit den Zahlen anderer Untersuchungen in Großsiedlungen vergleichbar. Die Stichprobengröße der Untersuchung von NEUMANN (1992 b) im Märkischen Viertel umfaßte insgesamt 192 Haushalte, in Ludwigsfelde haben mehrere Planungsbüros insgesamt ca. 400 Bewohner befragt (IRS 1993). Größere Schwierigkeiten traten insgesamt eher bei Erhebungen in den alten Bundesländern auf (NEUMANN 1992 a).

Während die 1993er Erhebung in Grünau sich hauptsächlich mit der Verkehrsmittelnutzung und dem Parkraumproblem befaßte, ist 1995 der Schwerpunkt auf die Wohnumgebung insgesamt gelegt worden (zur Genauigkeit solcher Befragungen TRAUER 1991). Es sollten insbesondere die Ursachen für den Zustand des Wohnumfeldes erkundet werden. Bei beiden Erhebungen sind in gleicher Weise zusätzlich Hinweise der Bewohner auf mögliche Ergänzung der vorhandenen Grünstruktur sowie Wünsche an das Wohngebiet insgesamt aufgenommen worden.

In der ersten Befragung wurden zielgerichtet bestimmte Altersgruppen angesprochen (im Arbeitsleben stehende Erwachsene). Die Stichprobe der zweiten Erhebung entspricht zwar nicht der Einwohnerverteilung in den Grünauer Wohnkomplexen. Dadurch daß der Schwerpunkt der Befragungen in den jüngeren Wohnkomplexen lag, dürften die umfangreichsten Problemsituation mit erfaßt worden sein. Darin sind ebenso mögliche Defizite in älteren Wohnquartieren eingeschlossen.

8.2. Einzelergebnisse und deren Beurteilung

8.2.1. Demographische Struktur der befragten Grünauer

Die in den Kapiteln 1 und 5 angesprochene spezielle Zusammensetzung der Bewohnerschaft von Großsiedlungen verdeutlicht sich in der Verteilung der Altersgruppen bei den Interviewpartnern 1995 (1993 fand dazu keine Erhebung statt). Im Vergleich zur Gesamtstadt Leipzig wird die geringe Anzahl der über 60jährigen Bewohner deutlich (Abb. 23). Weiterhin fällt der besonders hohe Anteil der mittleren Altersgruppe auf. Das kleinere Kinder in der Untersuchung fehlen liegt daran, daß in dieser Altersklasse keine Interviews geführt wurden.

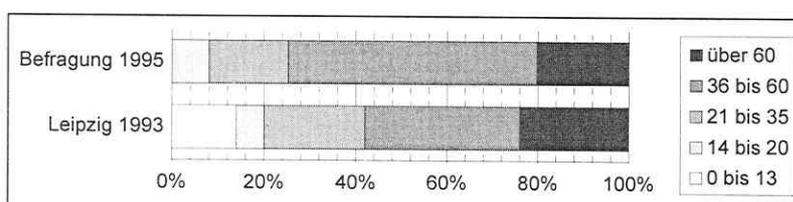


Abbildung 23: Altersstruktur – Befragung Grünau 1995 und Gesamtstadt Leipzig 1993
 Quellen: eigene Erhebung (Interviews im Frühjahr 1995, n=165), Stadt Leipzig 1994a

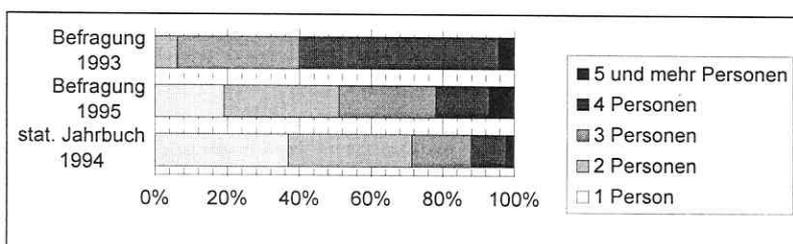


Abbildung 24: Haushaltsgröße Grünau Befragung 1993, 1995 und Gesamtstadt Leipzig 1993
 Quellen: eigene Erhebungen (schriftliche Befragung im Sommer 1993, n=198; Interviews im Frühjahr 1995, n=165), Stadt Leipzig 1994 a

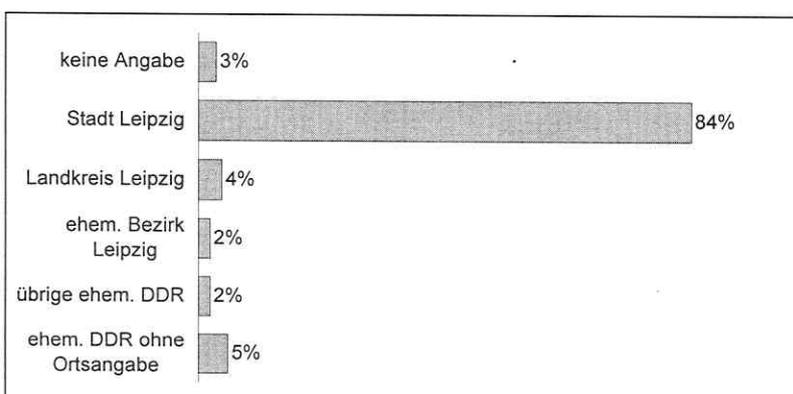


Abbildung 25: Vorheriger Wohnort der interviewten Grünauer
 Quelle: eigene Erhebung (Interviews im Frühjahr 1995, n=165)

Bei einem Vergleich der Haushaltsgrößen der beiden Stichproben und der Statistik fällt deutlich der Unterschied zwischen der ersten Befragung auf der einen Seite und der zweiten Befragung sowie der statisti-

schen Unterlagen auf der anderen Seite auf (Abb. 24). Dies war auch kaum anders zu erwarten, da in der ersten Befragungen die Eltern von Schülern befragt worden sind, die Haushaltsgröße folglich nicht eine Person betragen kann. Mit der zweiten Befragung 1995 und den statistischen Angaben wird dagegen der typische Unterschied zwischen der Population in Großsiedlungen und dem gesamtstädtischen Durchschnitt deutlich. Insgesamt wurden in Grünau vergleichsweise mehr größere Haushalte angesprochen, was der vorwiegenden Ansiedlung von Familien in solchen Wohngebieten entspricht. Einpersonenhaushalte sind eindeutig geringer vertreten.

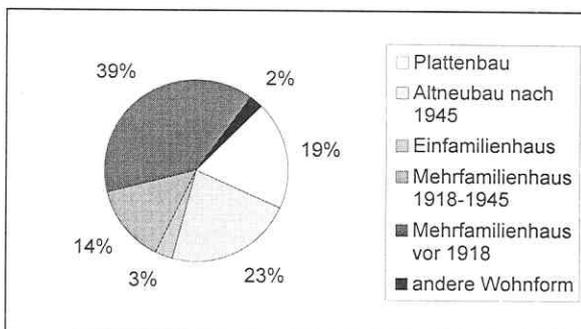


Abbildung 26: Vorherige Wohnform der interviewten Grünauer
Quelle: eigene Erhebung (Interviews im Frühjahr 1995, n=165)

Obwohl die Erhebung im Jahr 1995 stattfand, spielt der Zuzug aus den alten Bundesländern überhaupt keine Rolle (Abb. 25). Die Umfrage 1995 verdeutlicht aber, daß bis zu diesem Zeitpunkt bereits einige Wechsel innerhalb der Wohnform „Plattenbau“ stattgefunden haben (Abb. 26). Dabei handelt es sich zum Teil um Wanderungen in Grünau vermutlich wegen zu kleiner Wohnungen. Der Erstbezug der Wohnungen in Grünau dominiert insgesamt immer noch (Abb. 27). Die lange Wohndauer ist dabei durchaus typisch (A. u. U. HOHN 1993).

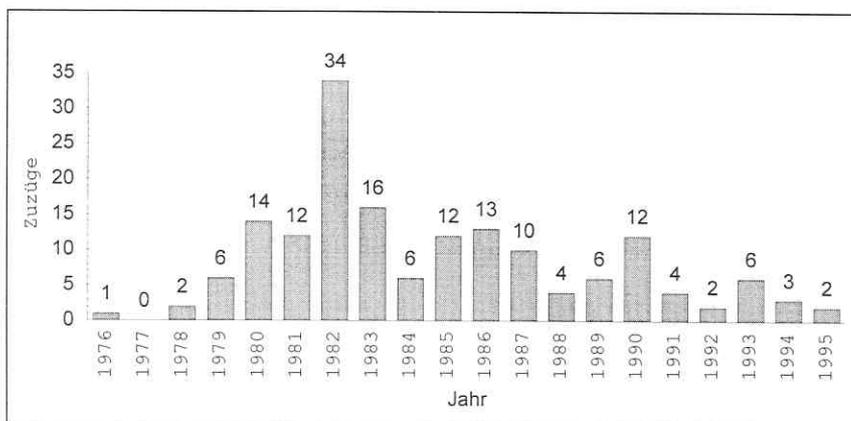


Abbildung 27: Einzugsjahr der Probanden der Befragung 1995 in die jetzige Wohnung in Grünau
Quelle: eigene Erhebung (Interviews im Frühjahr 1995, n=165)

Eine Repräsentativität der Wohnkomplexe im Vergleich zu den Einwohneranteilen konnte in beiden Erhebungen nicht erzielt werden. Während es in der ersten Befragung zu erwarten war, daß aufgrund der Lage der Schule im 8. Wohnkomplex vorwiegend die Wohnsitze der Befragten dort liegen, war in der anderen Erhebung beabsichtigt, in allen Wohnkomplexen Erhebungen durchzuführen. Aufgrund mehrfacher Ausfälle von Interviewern sind aber einige Gebiete wenig berücksichtigt, darunter der 5. Wohnkomplex

(5.1) und die ersten drei Gebiete (Abb. 28). Insgesamt liegt der Schwerpunkt der Befragten deshalb in den später errichteten Gebieten (WK 7, 8 und WK 5.2) sowie in der „mittleren“ Gebäudealtersgruppe (WK 4). Damit werden aber, wie oben bereits angesprochen, Probleme der älteren unterrepräsentierten Wohnkomplexe mit abgedeckt.

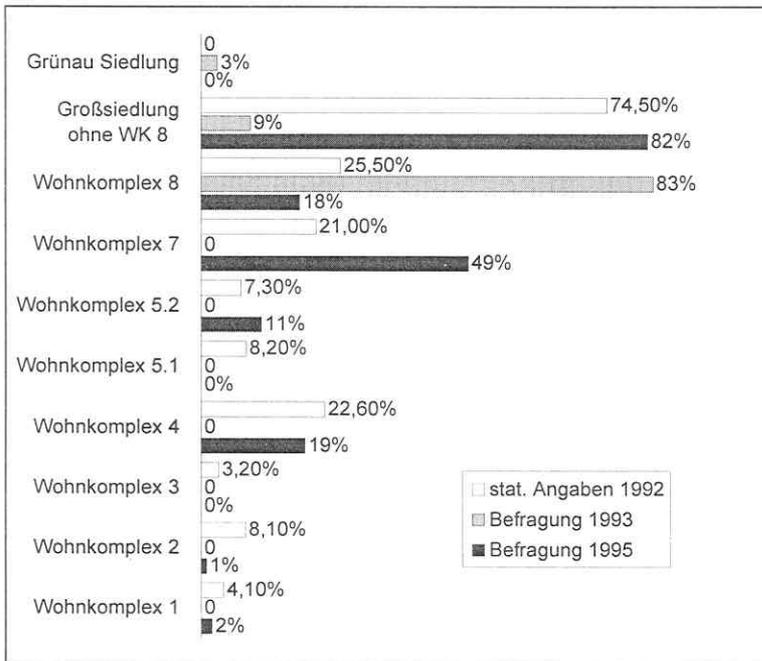


Abbildung 28: Wohnort der Befragten 1993 und 1995 sowie prozentualer Anteil der Wohnkomplexe an der Gesamtbewohnerschaft von Grünau, 0 = nicht erhoben bzw. keine Angabe

Quellen: eigene Erhebungen (schriftliche Befragung im Sommer 1993, n=198; Interviews im Frühjahr 1995, n=165)

8.2.2. Zustand und Nutzung der Grünstrukturen im Wohnumfeld

8.2.2.1. Flächennutzungssituation des gesamten Wohngebietes und deren Bewertung

Die Flächennutzung einer Großsiedlung wie Leipzig-Grünau ist das direkte Ergebnis der ganzheitlichen Planung unter dem Grundsatz der funktionalen Trennung. Im Gegensatz zu gründerzeitlichen Stadtvierteln sind hier Zonen mit Wohnbebauung abgetrennt von Siedlungsteilen mit gewerblichen Nutzungen des tertiären Sektors (Abb. 29, BMBau u. AfL 1982). Eine Ausnahme bilden lediglich an den Fußgängerachsen stehende Wohngebäude mit Funktionsunterlagerungen im Erdgeschoß.

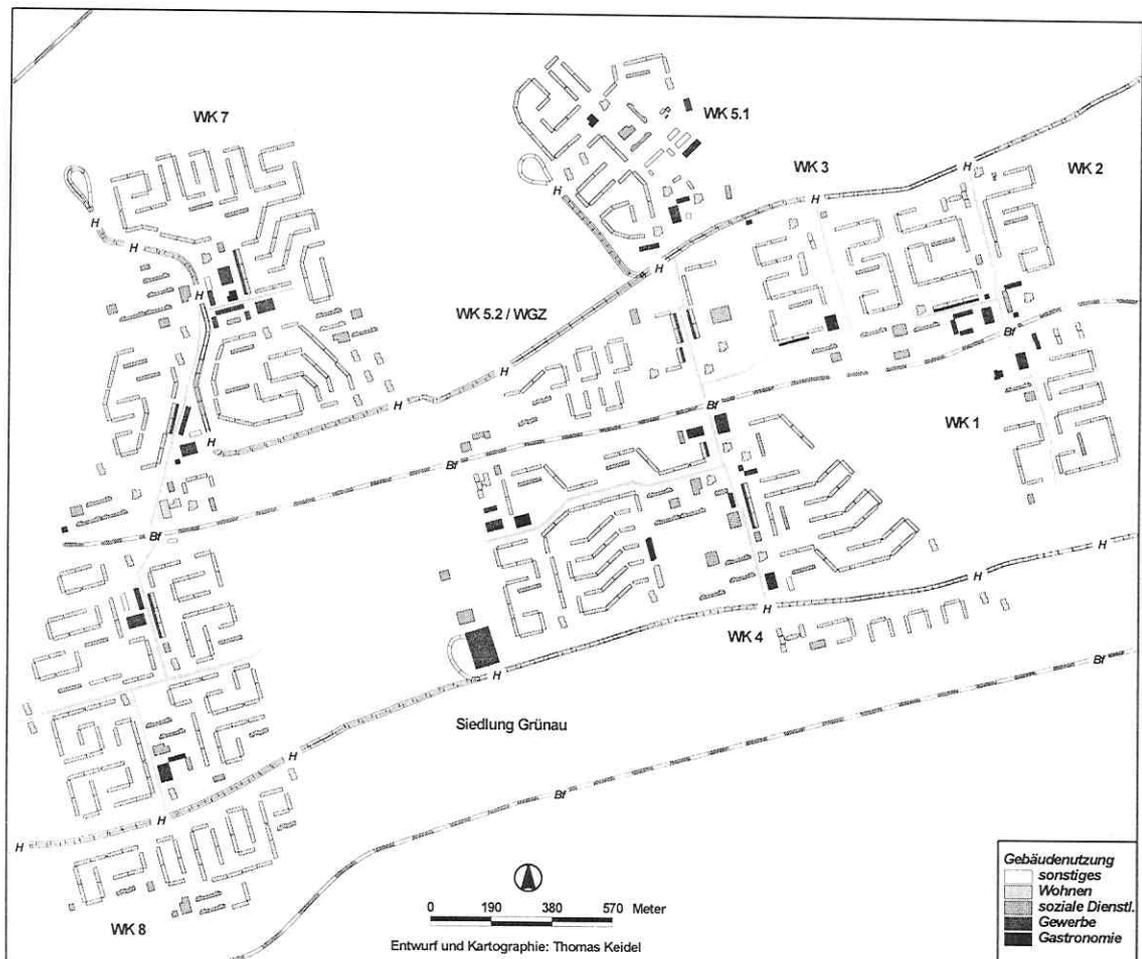


Abbildung 29: Nutzung der Gebäude in der Großsiedlung Grünau
Quelle: eigene Erhebung (Kartierung, Stand 1994)

Die eigentliche Bebauung nimmt im Vergleich zu innerstädtischen Altbaugebieten nur einen geringen Teil der Gesamtfläche ein. Dennoch werden durch die mehr- und vielgeschossige Bauweise hohe Einwohnerdichten erzielt. Die Anlagen für den ruhenden und fließenden Verkehr verbrauchen einen beträchtlichen Teil der Freiräume. Die übrigen zumeist begrünten Flächen sollen der Naherholung dienen. Außerhalb des eigentlichen Planungsgebietes trifft man eine vielfältige Nutzungssituation an. Sie reicht von Parkanlagen (Schönauer Park, Robert-Koch-Park) über eine Bebauung mit Ein- und Zweifamilienhäusern, mehrgeschossiger gründerzeitlicher und zwischenkriegszeitlicher Bebauung bis hin zu gewerb-

lich genutzten Flächen. Während Naherholungsgebiete sich bis auf die vorgenannten beiden Parkanlagen vorwiegend am Westrand des Wohngebietes befinden (Kulkwitzer See), ist der östlich angrenzende Raum durch großflächige Industrieanlagen geprägt.



Abbildung 30: Monofunktionale Freiflächen in Grünau
Foto: Georg Glasze, April 1995



Abbildung 31: Einkaufszentrum „Jupitercenter“ im Wohnkomplex 7 fertiggestellt 1994
Foto: Thomas Keidel, Juni 1994

Das Wohnumfeld der Großsiedlung Grünau besteht weitgehend aus großen monofunktionalen Teilflächen (Abb. 30). Im Hochbau dominiert das Wohnen mit eingestreuten Handels- und Dienstleistungseinrichtungen sowie Anlagen für die soziale Infrastruktur. Die Freiflächen werden zu einem beträchtlichen Teil von

Parkplätzen eingenommen. Für die Erholung nutzbare Bereiche sind von der Fläche her von erheblichem Umfang, werden aber den vielfältigen Ansprüchen der Bewohner nicht gerecht.

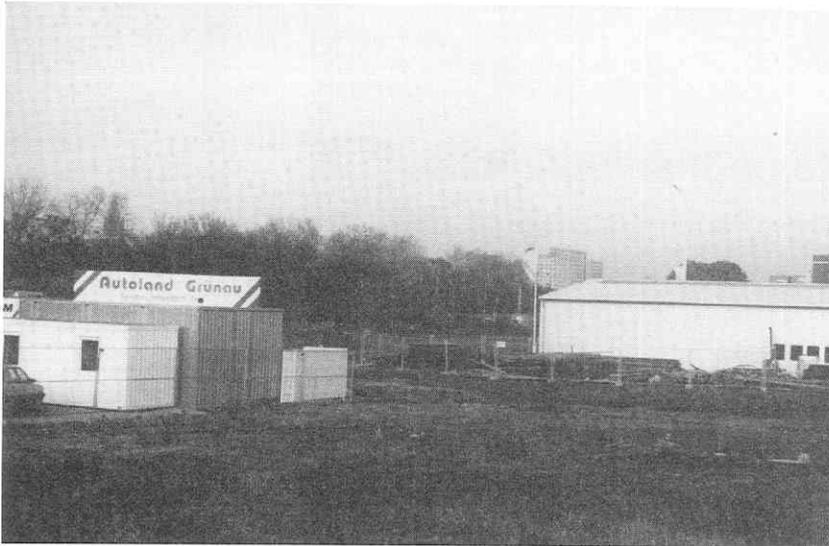


Abbildung 32: Autohandel auf Brachflächen im Wohngebietszentrum (Kiewer/Ecke Lützner Straße)
Foto: Thomas Keidel, November 1992



Abbildung 33: Abstellfläche eines Autohändlers in einem ehemaligen Obstgarten
Foto: Thomas Keidel, April 1993

Größere Probleme bestehen in den Verknüpfungsbereichen zwischen Großsiedlung und angrenzenden Stadtstrukturen. Bis zur Wende gab es an vielen Stellen noch Brachsituationen. Diese werden nun durch anhaltend starken Nutzungsdruck mit Gewerbebetrieben bebaut. Dabei handelt es sich größtenteils um Einrichtungen, die weder so vorgesehen waren noch in diesem Umfang in Grünau notwendig sind. An erster Stelle sind zahlreiche neue Tankstellen zu nennen, die ähnlich wie Autohändler eine Belästigung

für die angrenzende Wohnbebauung bedeuten (Abb. 34 und 32). Andere Gewerbeansiedlungen befinden sich auf zuvor als Gartenland genutzten Grundstücken (Abb. 33). Weiterhin ist zu beobachten, daß Handelseinrichtungen in Konkurrenz zu den Grünauer Stadtteilzentren (Wohnkomplexzentren, Neubau siehe Abb. 31) entstehen, die nicht nur Kaufkraft abziehen, sondern für die Bewohner zusätzliche, in dieser Form nie vorgesehene Wege bedeuten. Dabei spielt der Verkehr mit privaten PKW eine Rolle. Eine großflächige Einzelhandelseinrichtung steht seit mehreren Jahren im Wohnkomplex 7 auf einer ursprünglich für eine Sportanlage vorgesehenen Fläche (Abb. 35). Diese Veränderungen, geplant und realisiert, verhinderten, daß bis heute ursprünglich dort anzusiedelnde Freizeiteinrichtungen fehlen. An manchen Punkten besteht daher ein erheblicher Handlungsbedarf, konfliktreiche Situationen zu entschärfen (Abb. 34). Andere Teilräume der Großsiedlung weisen infolge der mangelhaften Koordination realisierter Bauvorhaben immer noch gravierende Defizite auf. In der Zukunft sind weitere neue Probleme zu erwarten. Dabei handelt es sich erstmals um Ergebnisse umfangreicher durch die Stadt genehmigter Bauvorhaben. Das 1996 fertiggestellte Stadtteilzentrum Grünau wird aufgrund der zahlreich vorgesehenen Handels- und Dienstleistungseinrichtungen sowie durch Büros neuen Verkehr vorwiegend mit privaten PKW erzeugen.

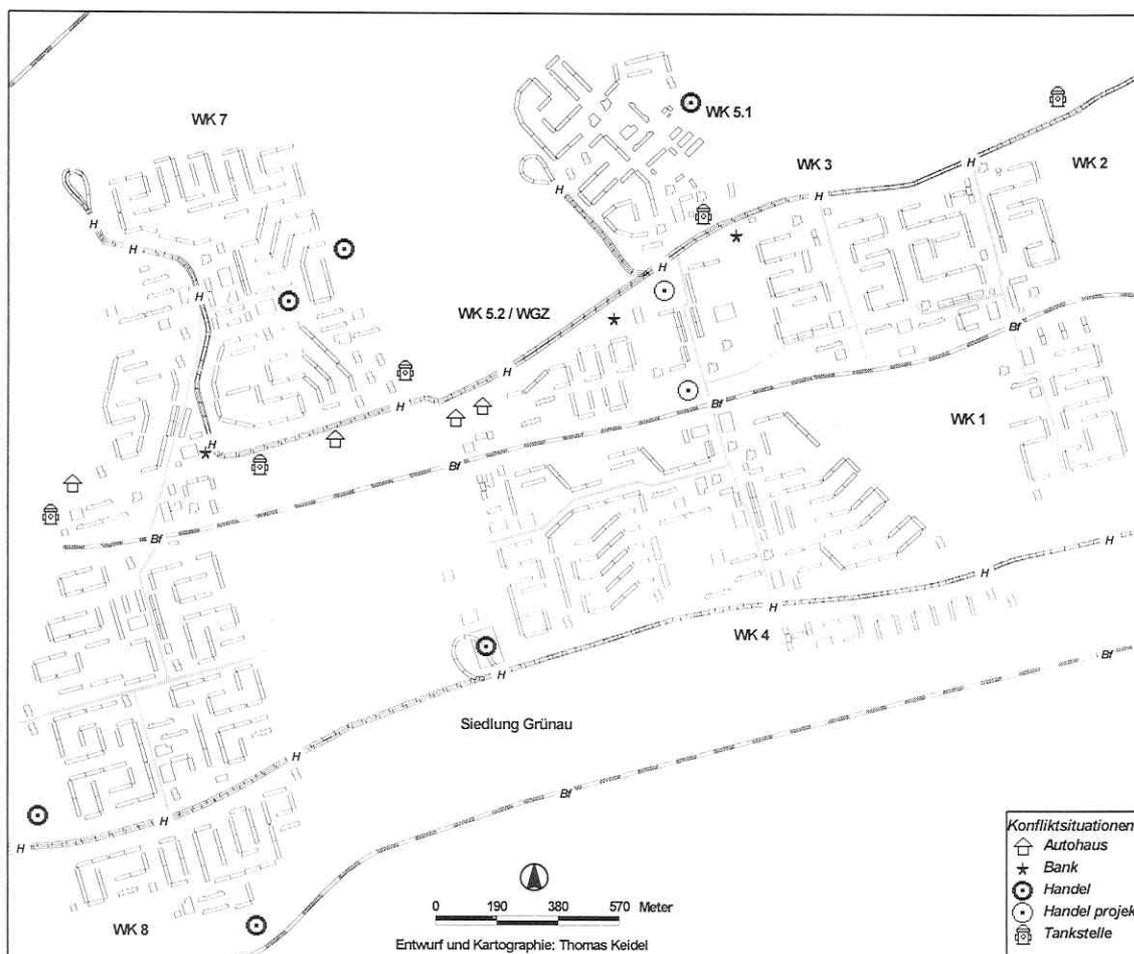


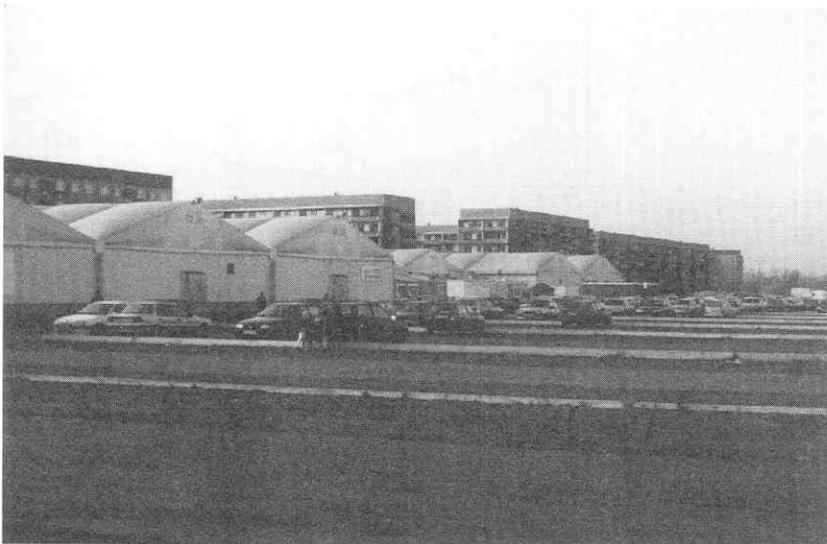
Abbildung 34: Abweichung der Flächennutzung von der ursprünglichen Planung, Konfliktsituationen
Quelle: eigene Erhebung (Kartierung, Stand 1995)

Daneben lassen erste Planungen für das Gelände der ehemaligen Kaserne der Roten Armee den Schluß zu, daß dort nicht die fehlenden Infrastruktureinrichtungen und Freizeitangebote für die Grünauer einge-

richtet werden. Vorgesehen sind sowohl aus dem übrigen Stadtgebiet verdrängte Nutzungen, wie ein Straßenbahnbetriebshof, als auch eine von den älteren Plattenbauten abgegrenzte Wohnbebauung für gehobene Einkommenschichten.

Während in Westdeutschland die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse eine kontinuierliche Stadtplanung hervorbrachten, die Nutzungskonflikte weitgehend verhinderte, ist dies in allen ostdeutschen Großsiedlungen seit dem Umbruch 1989 nicht der Fall. Politische und administrative Freiräume sowie die nun nicht mehr bedarfsgerechte Anordnung von Infrastruktureinrichtungen und Anlagen für den ruhenden Verkehr führten überall zu unvorhergesehenen Konfliktsituationen.

Dies betrifft großflächige Einzelhandelseinrichtungen im unmittelbar angrenzenden Umland (z. B. Löwencenter nördlich der Großsiedlung Grünau), Tankstellen und Autoverkaufseinrichtungen, Veränderungen der Flächennutzung innerhalb der Siedlungen durch provisorische und dauerhafte neue Handelseinrichtungen, Entwertung von Freiflächen durch das Befahren mit privaten PKW und vieles mehr. In kaum einem Fall ist es der Stadtplanung bisher gelungen, den fortgesetzten unkontrollierten Verbrauch der Freiräume zu stoppen.



*Abbildung 35: Zeltprovisorium „Allkauf-Otten“ auf einer projektierten Sportfläche (seit 1990)
Foto: Thomas Keidel, November 1992 (die Handelseinrichtung war im Juli 1996 noch dort ansässig)*

8.2.2.2. Gestaltung des Wohnumfeldes in Grünau im Vergleich

Die in der Großsiedlung Grünau vorwiegend vorhandenen fünf- und sechsgeschossigen Wohnblocks sind dergestalt angelegt, daß verschieden große Höfe entstehen (STEPHAN 1994, Abb. 36). Um die Gebäude herum finden sich Vorgärten. Dagegen sind bei den elfgeschossigen Wohnscheiben und sechzehngeschossigen Punkthochhäusern keine unterschiedlichen Häuserseiten zu erkennen. Hofräume existieren nicht.

Die Unterscheidung der Hofräume in private, halböffentliche und öffentliche Flächen ist in Grünau kaum möglich. Als Alternative für die fehlende Privatheit der wohnungsnahen Freiflächen dienen in vielen Wohnungen vorhandene Balkone. Weiterhin stehen einem Teil der Bewohner weiter vom Wohnort entfernte Kleingärten zur Verfügung.

Eine Beeinträchtigung der Innenhöfe durch Lärm, ungünstiges Kleinklima und Immissionen ist kaum festzustellen (vgl. Untersuchungen von I. BREUSTE (1994) in einem Innenhof im WK 7). Einzig die teil-

weise ungünstige Anordnung der Gebäude bewirkt das Eindringen von Straßenlärm in manche Wohnhofbereiche.

Richtwerte der gesamtstaatlichen Planung waren in Grünau bestimmend für die Ausstattung des Wohnumfeldes. Neben Mindestausstattungen wie Kinderspielplätze, Müllsammelstellen, Teppichstangen und Wäschetrockenanlagen sind durchaus Mietergärten als Ausstattungselement möglich gewesen (KRESS 1985). Aufgrund von finanziellen Engpässen sind aber, insbesondere in den zuletzt errichteten Wohngebieten nicht alle Planungen verwirklicht worden. Im Rahmen einer Kartierung der Gestaltungsqualität der Balkone ist im Wohnkomplex 8 gleichzeitig der Zustand der Flächen vor den Gebäudeseiten mit erfasst worden (Abb. 37 bis 39).



Abbildung 36: „Ansprechend ausgestaltete“ Wohnumfeldsituation im WK 7
Foto: Thomas Keidel, August 1993

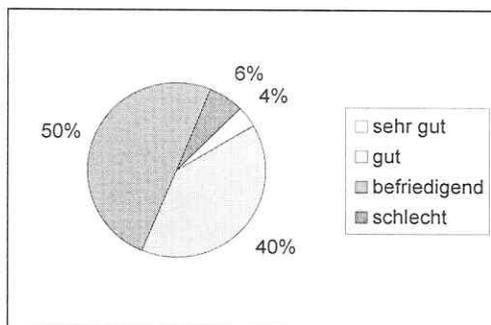


Abbildung 37: Qualität der Freiflächen vor den Gebäuden im Wohnkomplex 8
Quelle: eigene Erhebung (schriftliche Befragung im Sommer 1993, n=198)

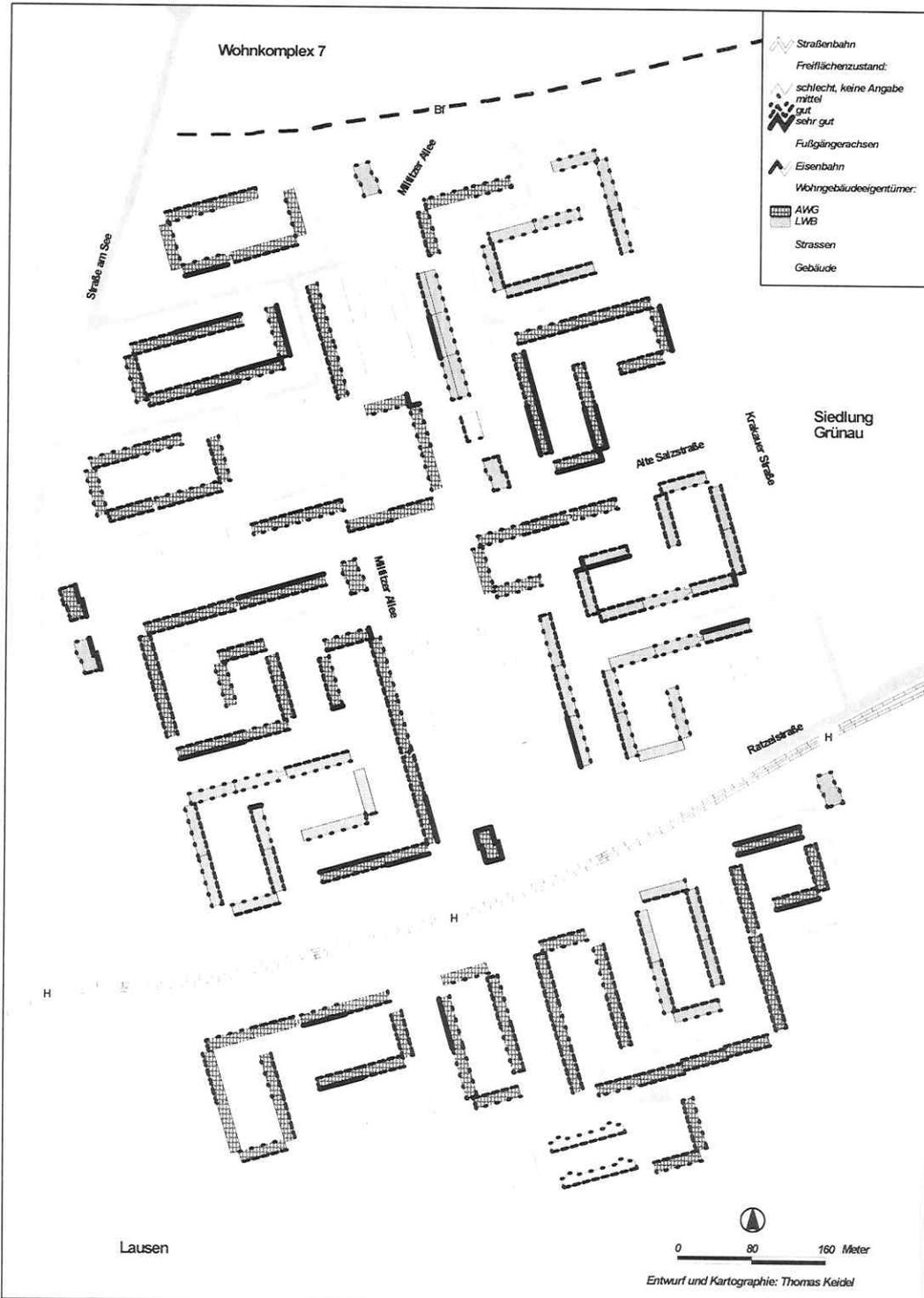


Abbildung 38: Qualität der Flächen vor den Wohngebäuden und Gebäudeeigentümer im WK 8
 Quelle: eigene Erhebung (Kartierung, Stand Sommer 1993)

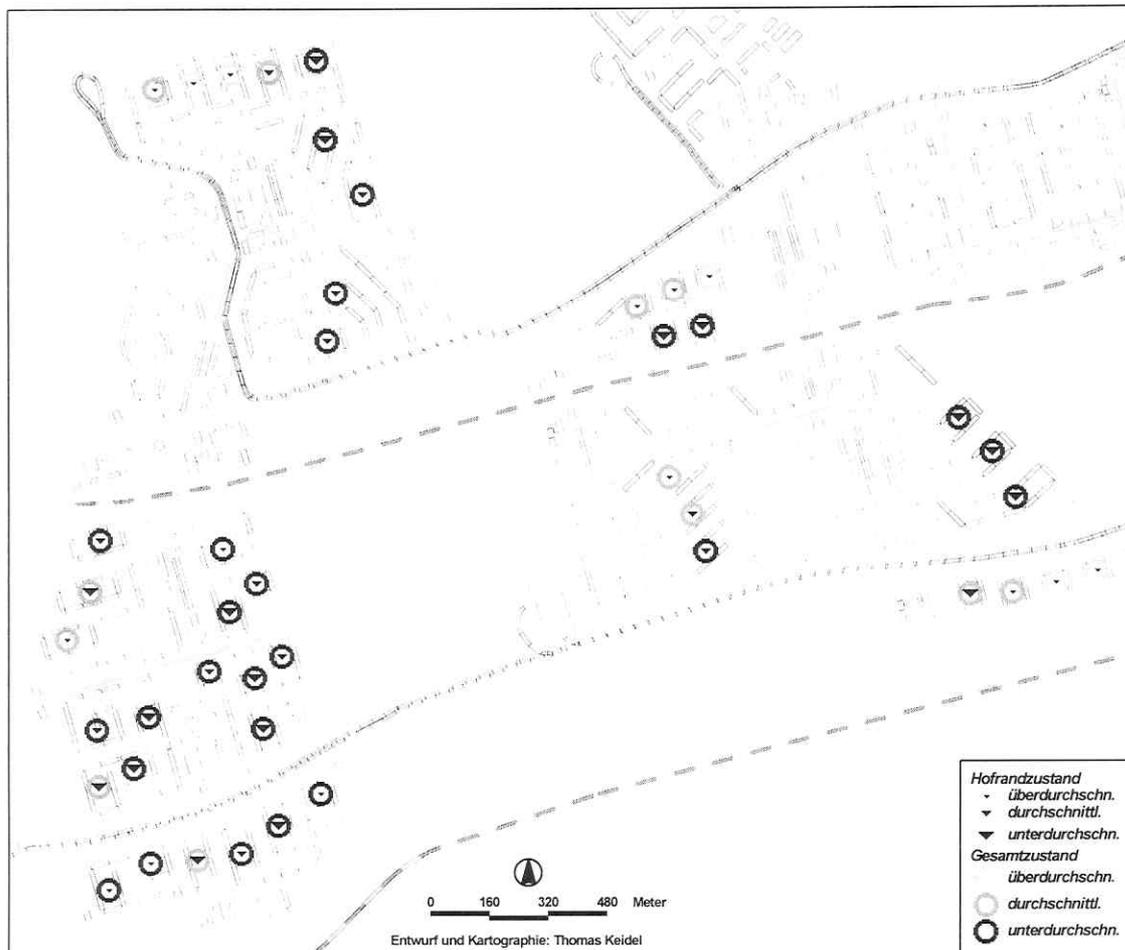


Abbildung 39: Gesamtzustand ausgewählter Innenhöfe und Qualität der Hofrandgestaltung
Quelle: Datengrundlage aus STEPHAN 1994

Tabelle 16: Ausgewählte Ergebnisse der Balkon- und Freiflächenkartierung in Leipzig-Grünau (LWB = Leipziger Wohnungsbaugesellschaft, AWG = ehemalige Arbeiterwohnungsbaugenossenschaften)

	LWB	AWG
Gebäudezahl	53	104
Wohnungszahl	2941	6168
Balkonzahl	2014	4452
Balkonzustand (0 bis 4, 4 = Max.)	3,042	3,683
Balkonzustand, Durchschnitt	1,926	2,071
Pflegezustand vor dem Haus (0 bis 4)	2,25	2,43
Pflegezustand vor dem Haus (0 bis 4)	2,25	2,43

Quelle: eigene Erhebung (Kartierung, Stand Sommer 1993)

Auf den ersten Blick lassen sich keine bestimmten Räume abgrenzen (Abb. 38). Weniger der Eigentümer der Gebäude, sondern die Seite des Hauses (Ausstattung mit oder ohne Balkone) hat einen gewissen Einfluß. Bei der durchschnittlichen Berechnung der Qualitätswerte läßt sich dennoch ein leichter Vorteil zugunsten der Gebäude der Wohnungsbaugenossenschaften feststellen (Tab. 16). Dabei ist aber zu bedenken, daß zahlreiche Häuser von diesem Mittelwert erheblich abweichen (siehe Anhang).

Diese Heterogenität zeigt gleichfalls deutlich die Abb. 38. Die Wohnumfeldqualität steht weitgehend nicht mit der Hofgröße in einem Zusammenhang (STEPHAN 1994). Zwischen den von STEPHAN untersuchten Höfen in den Wohngebieten der mittleren und jüngeren Altersklasse gibt es ebenfalls keine gravierenden Qualitätsdifferenzen (Abb. 39). Eine ebenfalls durchgeführte Kartierung der Qualität der Balkone (Abb. 40) brachte bereits für nebeneinanderliegende Hauseingänge sehr unterschiedliche Werte. Deshalb ist es nicht möglich, generelle Aussagen über einen Zusammenhang zwischen Pflegegrad und Eigentümer zu treffen. Positive Gestaltungen sind eher das Werk einzelner aktiver Bewohner, unabhängig vom Hauseigentümer.

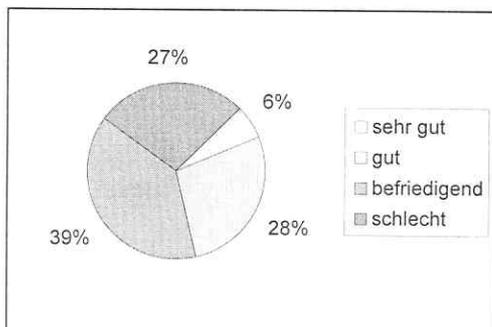


Abbildung 40: Ausstattungsqualität der Balkone im Wohnkomplex 8
Quelle: eigene Erhebung (Kartierung, Stand Sommer 1993)



Abbildung 41: Innenhoffläche „An der Lautsche“ im Wohnkomplex 8
Foto: Thomas Keidel, Dezember 1992

Insgesamt ist ähnlich dem Ergebnis im WK7 von I. BREUSTE (1994) im WK8 die Pflege der Flächen höchstens durchschnittlich. Einige Freiraumgestaltungen sind in beklagenswertem Zustand (Abb. 41). Auch die im Rahmen einer Befragung zur Wohnumfeldsituation in der Nähe des Friedrich-Ratzel-Gymnasiums (im Zentrum des WK8) 1993 von Schülern erfragte Meinung zu einer größeren Freifläche vor der Schule ist insgesamt negativ. Sie reicht von „chaotisch“ (55,6%) über „schlimm“ (31,7%) bis zu „eher unnormal“ (12,7%). Den Anwohnern ist der schlechte Zustand mancher Flächen demnach durchaus

bewußt (dazu Arbeitsgemeinschaft Rahmenplan 1995). Zusammengefaßt sind die Grünauer nicht mit dem Grünangebot zufrieden (Abb. 42). Von einer Heraushebung der Grünausstattung als positive Eigenschaft des Neubaugebietes wie in einer Umfrage in Halle-Neustadt kann nicht gesprochen werden (Stadt Halle 1993).

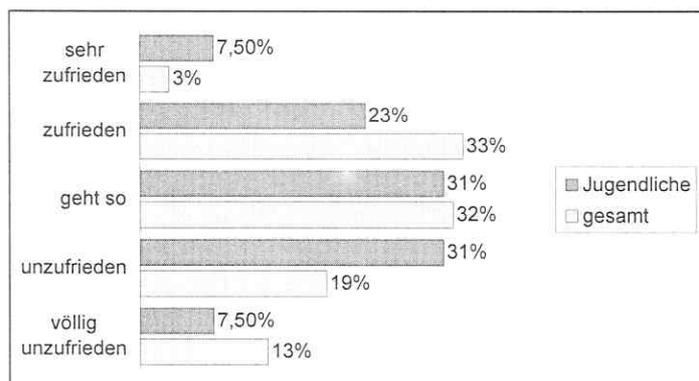


Abbildung 42: Zufriedenheit mit dem Grünflächenangebot insgesamt

Quelle: eigene Erhebung (Interviews im Frühjahr 1995, n=165, 13 Jugendliche)

Entsprechend der Bewertung des momentanen Grünflächenangebotes in der Leipziger Großsiedlung sind die Urteile, ob die Zahl der durchgrüneten Räume ausreicht oder nicht. Jugendliche sehen im Vergleich zur Gesamtzahl der Befragten eine größere Notwendigkeit zur Nachbesserung. Sie scheinen sich stärker mit ihrem Wohnumfeld auseinanderzusetzen (tendenzieller Hinweis in Abb. 43).

Bis zur Wende wurde die Pflege überwiegend durch die Anwohner selbst übernommen. Sie bekamen dafür entweder individuell oder als „Hausgemeinschaft“ im Rahmen einer vertraglichen Vereinbarung mit dem für Grünflächenpflege zuständigen Stadtamt ein Entgelt. Von diesen Einnahmen wurden in manchen Häusern Gemeinschaftsräume ausgebaut und Hausfeste finanziert. Nach der Wende entfielen diese Pflegeverträge. Die Bearbeitung der Grünanlagen wurde auf den meisten Flächen stark vernachlässigt oder unterblieb von seiten der Stadtverwaltung als Rechtsträger ganz.

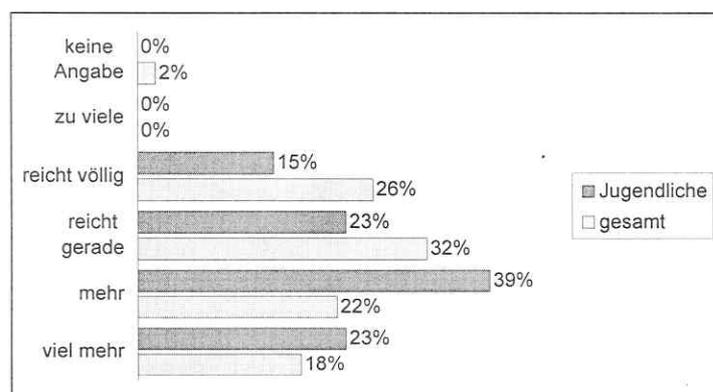


Abbildung 43: Bewertung der Anzahl der Grünflächen durch die Bewohner

Quelle: eigene Erhebung (Interviews im Frühjahr 1995, n=165, 13 Jugendliche)

Dies führte dazu, daß sich auf vielen Freiräumen, auch Vorgärten, Ruderalfluren eingestellt haben. Sie treffen durchaus nicht auf Akzeptanz der Bevölkerung, führen aber in der Anonymität der Wohnsituationen nicht zur selbstlosen Selbsthilfe (GEWOS 1992).

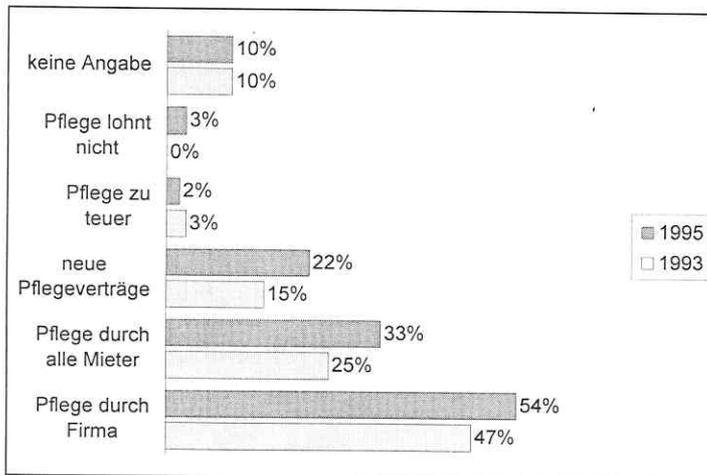


Abbildung 44: Einstellung zur zukünftigen Pflege der Grünflächen, bei der Befragung 1995 waren Mehrfachnennungen möglich

Quellen: eigene Erhebungen (schriftliche Befragung im Sommer 1993, n=198; Interviews im Frühjahr 1995, n=165)



Abbildung 45: Umgestalteter Wohnhof 17 im Wohnkomplex 8
Foto: Thomas Keidel, November 1994

Die „Hausgemeinschaft“ als ehemaliger Interessenverband hat nicht gegenüber einer neuen, stärker egozentrischen Lebenssituation bestanden. Auch die Grünflächenpflege durch Anwohner als Ausdruck von Gemeinschaftssinn hatte unter anderen Lebensbedingungen keinen Bestand. Heute wollen sich noch $\frac{1}{4}$ der Mieter an der Grünflächenpflege aktiv beteiligen. Kaum 20% möchten die vor der Wende bestehenden Pflegeverträge wieder aufleben lassen. Bevorzugt wird statt dessen, die Pflege einer Firma zu überlassen (Abb. 44). Auch die Wohnungsgesellschaften tendieren statt der bezahlten Pflege durch Mieter zu der für sie einfacher zu handhabende Vergabe der Pflegeaufträge an Gartenbaufirmen.

Veränderungen in den Wohnhöfen seit der Wende führten zu unbefriedigenden Ergebnissen. Ein Projekt aus dem Jahr 1993 scheiterte am überraschenden Geldmangel der Eigentümer (LVZ 24.6.1993). Ein für eine Wohnumfeldsanierung vorgesehener Wohnblock im Wohnkomplex 8 ist immer noch in einem trostlosen Zustand. Demnächst soll eine Neugestaltung in einem zweiten Anlauf doch noch realisiert werden (mündliche Mitteilung).

In unmittelbarer Nachbarschaft ist im Sommer 1994 der Wohnhof 17 völlig umgestaltet worden. Da die Bewohner nicht nach ihren Wünschen im voraus befragt wurden, ist das Ergebnis sofort wieder nachbesserungsbedürftig gewesen (LVZ 20.10.1994). Selbst im Sommer 1996, fast zwei Jahre nach Beendigung der Umgestaltung, ist auf weiten Teilen des Hofes nicht der angesähte Rasen, sondern lediglich der darunterliegende Schotter zu sehen (Abb. 45). Die Absicht der Architekten, daß durch die Kiesfläche überall Fußwege entstehen können, hat sich im Übermaß erfüllt. Nun wird bereits darüber nachgedacht erneut Mutterboden aufzubringen, um dem Hof wieder in ein ähnlich grünes Aussehen zu geben, wie er es vor der Umgestaltungsmaßnahme bereits besaß (mündliche Mitteilung).

Die geringe Ausstattung mit privat nutzbaren Freiflächen ist typisch für Großsiedlungen (BAATZ 1991). Dadurch stehen in Berlin-Marzahn $\frac{1}{5}$ der Bewohner überhaupt keine private Fläche außerhalb der Wohnung zur Verfügung, für weitere 49% ist der größte solche Raum der eigene Balkon (NEUMANN 1992 b). Er ist deshalb nicht nur in Leipzig-Grünau eine Alternative zum fehlenden Garten (KAHL 1983). Daß der Balkon aber nur bedingt ein Ausgleich sein kann läßt sich daran ablesen, daß in Marzahn 31% einen eigenen Kleingarten oder eine Datsche haben und weitere 21% der Bewohner einen Garten wünschen (NEUMANN 1992 a). Durchschnittlich verfügen immerhin 20% der Bewohner ostdeutscher Großsiedlungen über einen Kleingarten (HERLYN u. HUNGER 1994). Kleingärten und Datschen lassen sich deshalb als Pendant zum Abstandsgrün in den Wohngebieten bezeichnen (HUNGER et al. 1990).

Eine insgesamt wenig phantasievolle Gestaltung der Wohnumgebung wurde ebenfalls in anderen Großsiedlungen erkannt (in Erfurt: TA 17.12.1993). Dennoch wurden auf Tagungen vor 1989 vorgeschlagene Veränderungen normalerweise nicht vorgenommen (z.B. die Vorträge auf der Fachtagung 1980 in Erfurt zum Thema „Freiflächen in Wohngebieten, Methoden der Bepflanzung für eine effektivere Gestaltung“, Bauakademie 1981).

In manchen Untersuchungen wird auf einen Unterschied in der Freiraumgestaltung zwischen städtisch verwalteten Wohnungen und Genossenschaftswohnungen hingewiesen. Während sich solche Differenzen in Grünau nur marginal feststellen lassen, ist in Dresdener Wohngebieten eine stärkere Identifikation von Genossenschaftsmitgliedern mit ihrer Wohnung anhand der Qualität der Balkone und des unmittelbaren Wohnumfeldes abgeleitet worden (GRÄFE 1991). Auch Hinweise darauf, daß die Erfolgsaussichten für Nachbesserungsmaßnahmen an Genossenschaftsgebäuden höher sind, konnten in Grünau nicht festgestellt werden (GRÄFE 1991).

8.2.2.3. Inanspruchnahme des Wohnumfeldes in Grünau und deren Beurteilung

In der Befragung von 1995 ergaben sich deutliche Unterschiede zwischen der Frequentierung von Orten in Wohnungsnähe und in weiterer Entfernung (Abb. 46). Der Innenhof und die Freiflächen in Wohnungsnähe haben insgesamt eine geringe Bedeutung. Eine soziologische Untersuchung der GEWOS (1992) kommt zu dem Ergebnis, daß nur 8% der Grünauer ihre Freizeit in Wohnungsnähe verbringen. Im Vergleich zum Gebrauch der Wohnung in der Freizeit (72% incl. Wohnumfeld der Gesamtfreizeit, NAUMANN 1991) ist dies sehr wenig.

Die Aufgliederung nach Altersgruppen zeigt Unterschiede in der Nutzungshäufigkeit (Abb. 47 bis 50). Auffällig ist die hohe Frequentierung der Innenhofbereiche und der näheren Wohnumgebung durch Jugendliche sowie schwerpunktmäßig der Hofbereiche durch Rentner. Kleingärten werden von jüngeren Leuten nur wenig aufgesucht. Während für Jugendliche der Mangel an brauchbaren Alternativen eine

Rolle spielt, hängt die Bevorzugung der Wohnungsnähe bei alten Leuten mit ihrer zunehmenden Immobilität zusammen.

Die mittleren Altersgruppen zeigen untereinander kaum markante Unterschiede. Die Freiräume in der Nähe der Wohnung werden nur selten aufgesucht, eher noch von jüngeren Leuten bis 35 Jahren. Es findet mit zunehmendem Alter der Menschen eine Verlagerung zugunsten der weiter entfernten Erholungsmöglichkeiten, insbesondere der Kleingärten statt. Auch BREUSTE (1989) ermittelte, daß die vorwiegenden Nutzer von Grünflächen Kinder und Personen im Rentenalter sind.

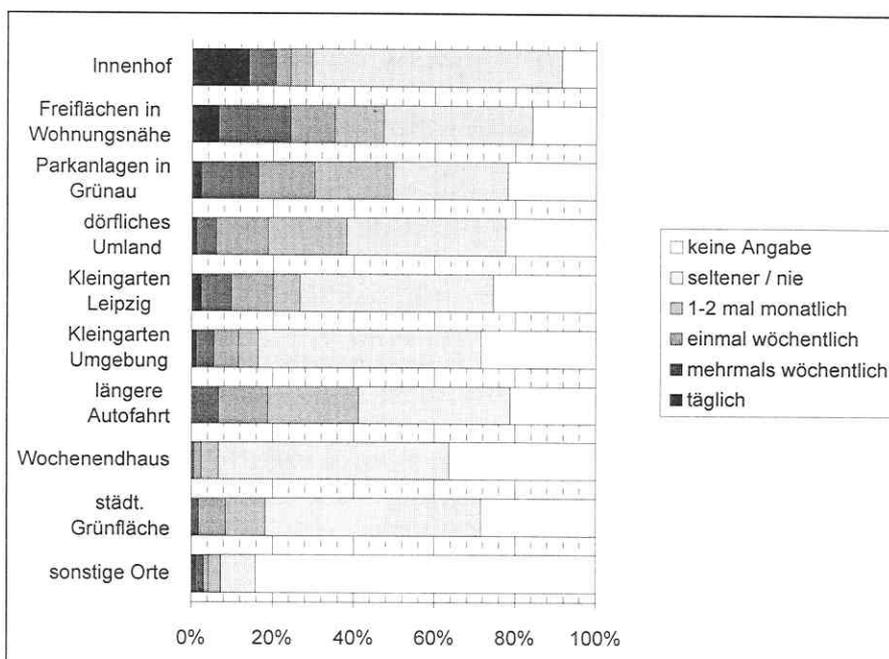


Abbildung 46: Nutzung von Orten für Außerhaus-Aktivitäten durch alle Altersgruppen
Quelle: eigene Erhebung (Interviews im Frühjahr 1995, n=165)

Insgesamt ist festzustellen, daß aufgrund der Häufigkeit des Aufenthaltes im wohnungsnahen Freiraum für Jugendlichen und alte Leute ausreichend nutzbare Elemente anzubieten sind. Bisher erfolgt die Inanspruchnahme des Freiraumes nicht wegen seiner hohen Attraktivität. Kinder und Jugendliche akzeptieren dabei am ehesten ein schlecht ausgestattetes und mangelhaft gepflegtes Wohnumfeld. Dagegen erwarten Erwachsene eine gewisse Pflege der Freiflächen, bevor sie diese in Gebrauch nehmen. Besonders Rentner wünschen zusätzlich ein Mindestmaß an Abschirmung von Verkehrs- und Kinderlärm (BREUSTE 1989). Die geringe Attraktivität der Grünauer Wohnumgebung wird an der schlechten Inanspruchnahme durch mittlere Altersgruppen deutlich. Die Ausstattung für auf Kinder und Jugendliche bezogene Aktivitäten im Wohnumfeld läßt in Grünau keine Rückschlüsse auf die realen Gebrauchsmöglichkeiten zu (BREUSTE 1989).

Für die Erfassung der Ursachen ist es notwendig zu ermitteln, welche Freizeitaktivitäten zur Zeit im Wohngebiet stattfinden und welche dort ausgeübt werden könnten. Vorwiegendes Interesse der Grünauer besteht an Fernsehen (38%), Lesen/privater Bildung (17%) und Handarbeiten (9,25%). Erst danach folgen im Freien durchgeführte Aktivitäten wie Sport (12%) sowie Ausflüge und Gartenarbeit (6%) (GEWOS 1992). Ob dieses auf den ersten Blick geringe Freizeitpotential seine Ursache in einer mangelhaften Freiraumgestaltung hat oder ob es der normalen Freizeitinteressenlage entspricht kann hier nicht untersucht werden.

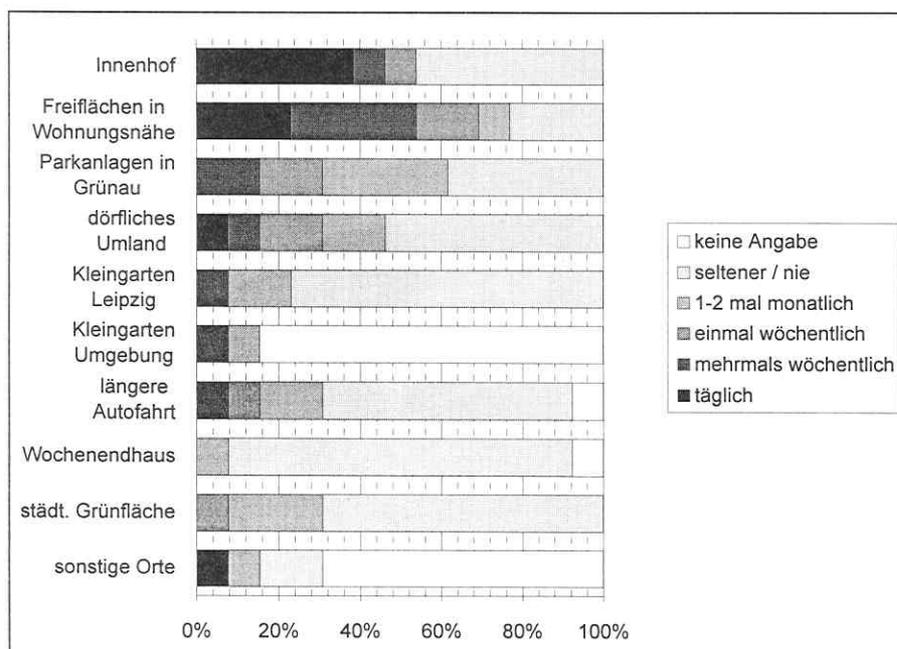


Abbildung 47: Nutzung von Orten für Außerhaus-Aktivitäten durch Jugendliche bis 20 Jahre
 Quelle: eigene Erhebung (Interviews im Frühjahr 1995, n=13)

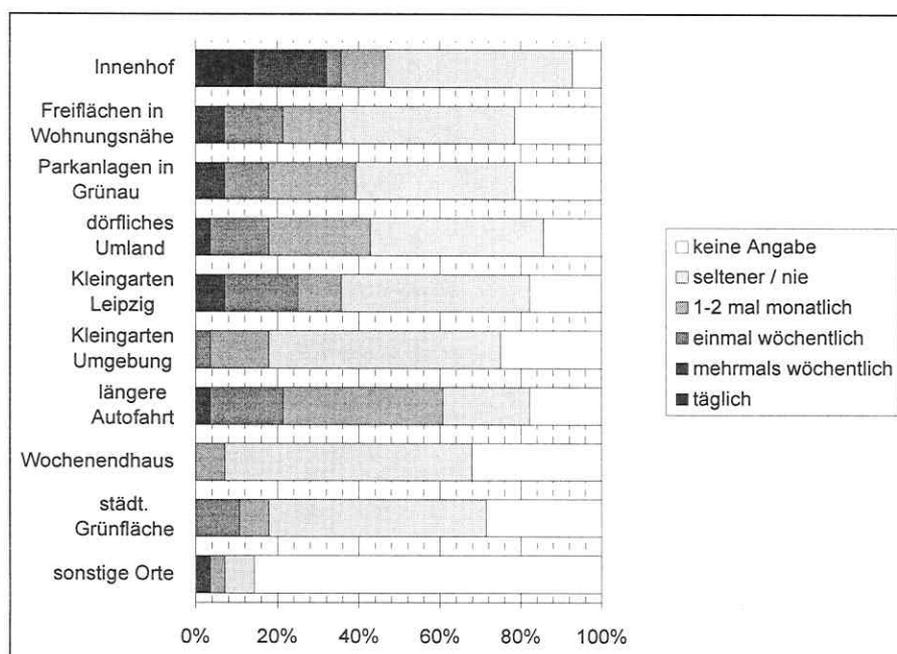


Abbildung 48: Nutzung von Orten für Außerhaus-Aktivitäten durch 21–35jährige Bewohner
 Quelle: eigene Erhebung (Interviews im Frühjahr 1995, n=28)

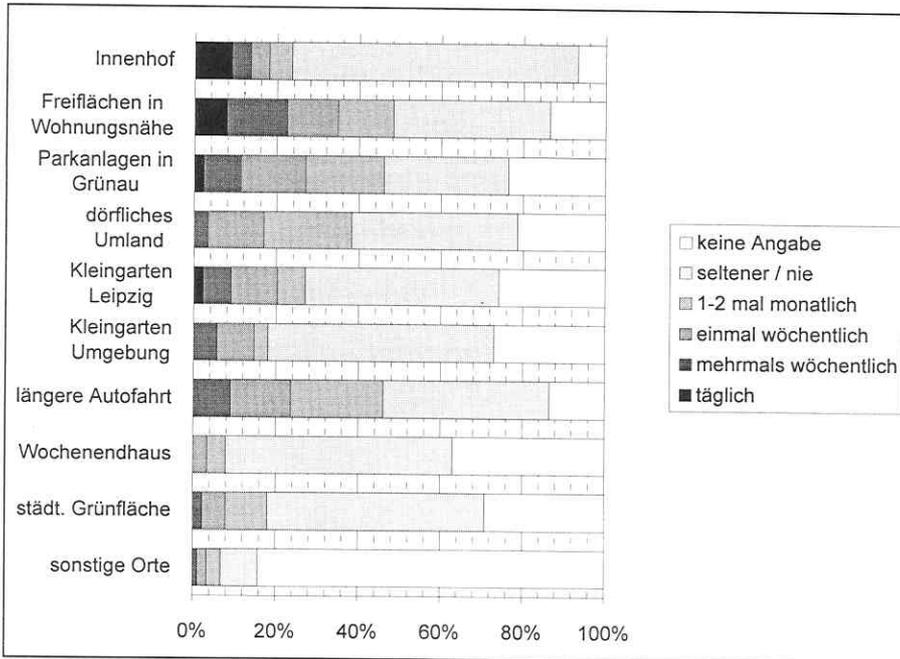


Abbildung 49: Nutzung von Orten für Außerhaus-Aktivitäten durch 36–60jährige Bewohner
Quelle: eigene Erhebung (Interviews im Frühjahr 1995, n=89)

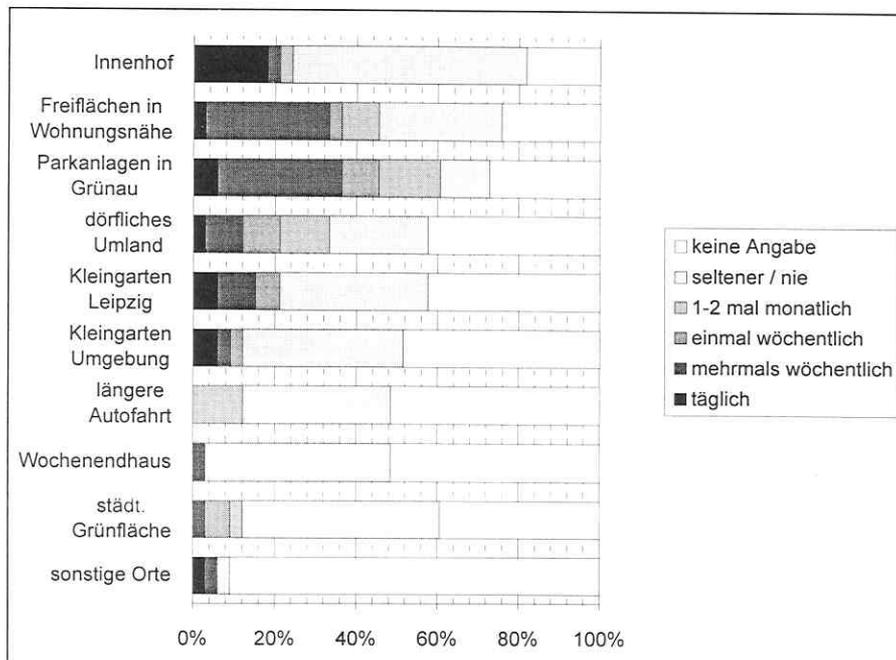


Abbildung 50: Nutzung von Orten für Außerhaus-Aktivitäten durch Personen über 60 Jahre
Quelle: eigene Erhebung (Interviews im Frühjahr 1995, n=33)

Bei den Außenraumaktivitäten ist das vorwiegende Interesse der Grünauer der Spaziergang (Abb. 51, BREUSTE 1989). Dafür werden trotz zahlreicher Mängel die Wohnumgebung und sogar die schlecht aus-

gestatteten Parkanlagen in der Nähe des Wohngebietes aufgesucht. GLASZE (1995) ermittelte, daß unter den Befragten $\frac{2}{3}$ regelmäßig Spaziergänge im Wohngebiet unternehmen. Vergleichbar mit zu Fuß gehen ist das Radfahren in der Freizeit. Hier verringert sich aufgrund der größeren möglichen Entfernung der Anteil innerhalb des Wohngebietes zugunsten der angrenzenden Räume im vorwiegend ländlich geprägten Umland.

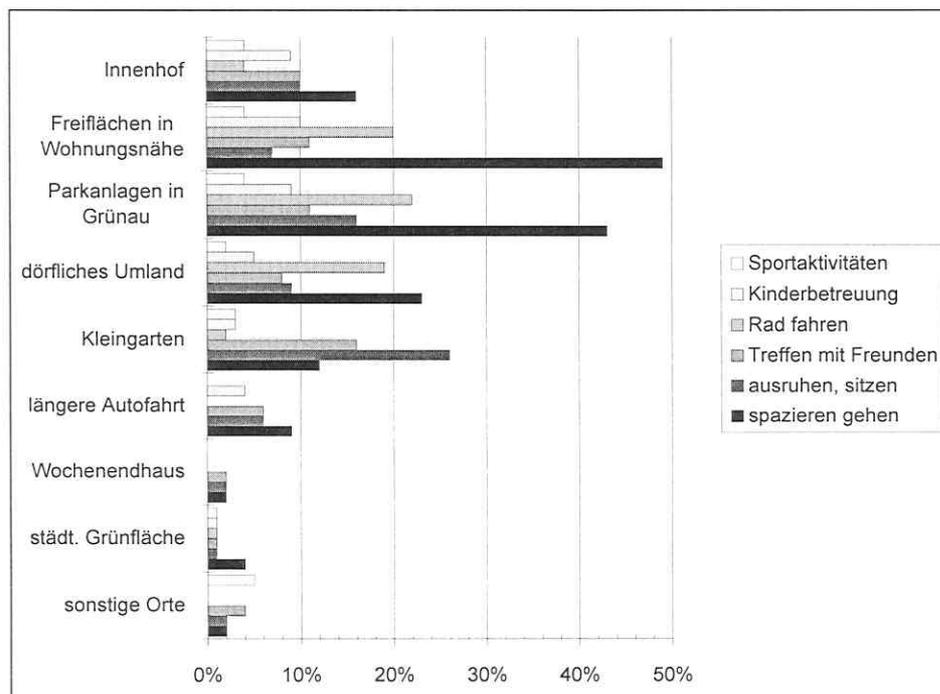


Abbildung 51: Bevorzugte Orte aller Befragten für bestimmte Freizeitaktivitäten
Quelle: eigene Erhebung (Interviews im Frühjahr 1995, n=165)

Aktivitäten, die mehr privaten Charakter haben, wie das Ausruhen und das Treffen mit Freunden werden dagegen nur zu einem geringen Teil in der Nähe der Wohnung praktiziert. Hier wird der zahlreichen Haushalten zugängliche Kleingarten (vgl. die Häufigkeit der Freizeitverbringung in Kleingärten in den Abb. 46–50), der die angestrebte Privatsphäre bietet, bevorzugt. Es wird besonders deutlich, daß der Innenhof offenkundig für individuelle Freiraumnutzungen ungeeignet ist. Die Gefährdung der Kleingärten durch Rückübertragungsansprüche, ungeklärte Eigentumsverhältnisse, Kostensteigerungen und anstehende Baumaßnahmen könnte zu einem Bedeutungszuwachs des Wohnumfeldes führen (Friedrich-Ebert-Stiftung 1993). Weiter entfernt liegende Plätze werden, wenn überhaupt, nur in besonderen Situationen (z. B. Sportverein) aufgesucht.

Die Freizeitgestaltung der Jugendlichen weicht in der Art der Tätigkeit deutlich vom durchschnittlichen Spektrum ab. Das Treffen mit Freunden steht hier im Mittelpunkt (Tendenz in Abb. 52). Dabei werden aus Mangel an anderen intimen Räumen der Innenhof und die Freiflächen in Wohnungsnähe in Anspruch genommen. Ebenfalls spielt das Fahrradfahren wieder mit einer Verschiebung hin zu weiter entfernt liegenden Orten eine große Rolle. Spazieren gehen ist dagegen nur selten als Aktivität angegeben worden. Es findet, wenn überhaupt, eher in der Nähe der Wohnung statt. Deutlich ist insgesamt abzulesen, daß der Innenhofbereich, wie bereits oben gesehen, nicht nur stark gebraucht wird, sondern zusätzlich für andere Nutzungen als von denen der Durchschnittsbewohner in Anspruch genommen wird.

Für die Grünauer Jugendlichen kommen alternative Orte als die Wohnumgebung für die Gestaltung ihrer Freizeit kaum in Frage. Kleingärten sind für Jugendliche wenig attraktiv, da sie nur selten allein darüber verfügen können. Für ein Treffen mit Freunden sind sie durch die Anwesenheit anderer (Aufsichts-)Personen nicht geeignet.

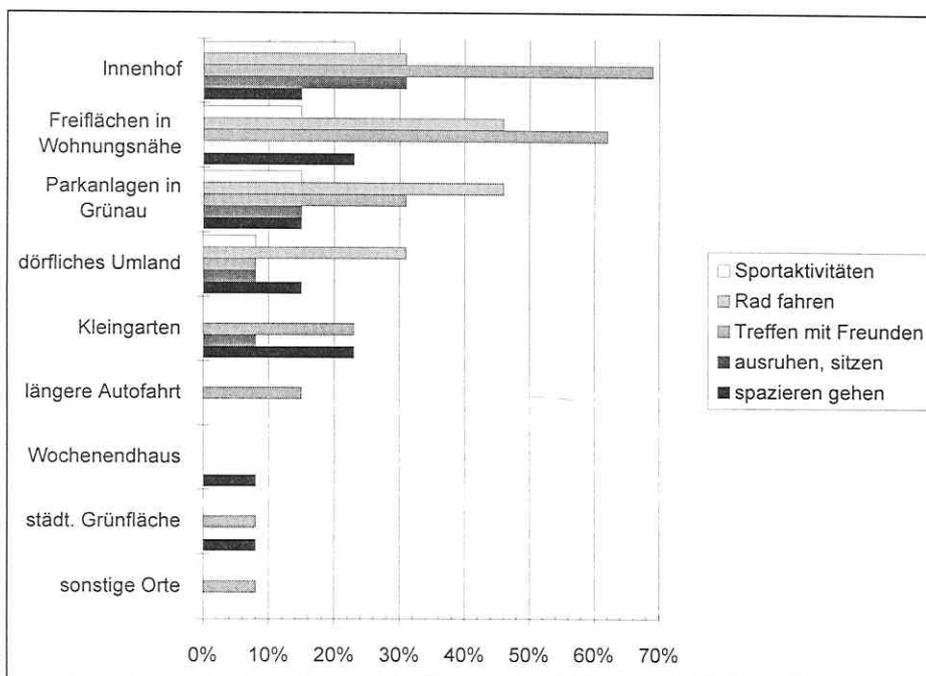


Abbildung 52: Bevorzugte Orte Jugendlicher für bestimmte Freizeitaktivitäten
Quelle: eigene Erhebung (Interviews im Frühjahr 1995, n=13)

Insgesamt stellt sich heraus, daß nutzbares Grün für die Bewohner des Großneubaugebietes durchaus wichtig ist. Die Befragung 1993 zeigte, daß sowohl im Innenhof als auch vor dem Gebäude bzw. im gesamten Wohngebiet Grün einen hohen Stellenwert hat. Für 62% der Befragten ist Grün vor dem Haus sehr wichtig, für weitere 26% ist es wichtig. Dies scheint im Gegensatz zum beobachteten Umgang der Anwohner mit Grün zu stehen. Ungepflegte Vorgärten und befahrene Rasenflächen deuten auf eine geringe Wertigkeit von Grün hin. Dies ist bei näherer Betrachtung so nicht richtig. Gewünscht wird ein „anderes“ Grün im Wohngebiet. Für die Bewohner spielt der Zustand und die Pflege der Grünflächen eine große Rolle (GEWOS 1992).

Es besteht nicht vorrangig der Wunsch nach mehr Grünflächen (Abb. 53), sondern viel eher nach einer veränderten Gestaltung und Nutzbarkeit. Die meisten Befragten wünschen sich mehr Bäume, sehr viele gepflegte Rabatten und die intensivere Pflege des gesamten Freiraumes. Rasen zum darauf Spielen wird ebenso gewünscht wie ruhige Bereiche. Die Gestaltungsvorstellungen gehen also sehr klar in Richtung einer intensiv gepflegten Garten- oder Parklandschaft, die abwechslungsreich begrünt und funktional differenziert (Ruhebereiche, Spielbereiche) sein soll.

Bei der Nachfrage nach Ideen für die Nutzung brachliegender Flächen dominiert wieder der Wunsch nach gepflegten Strukturen (Abb. 54), sobald das Bedürfnis der Bewohner nach einer wohnungsnahen Abstellmöglichkeit für ihren PKW befriedigt ist. Viele Befragte können sich eine Kombination von neuen gepflegten Grünstrukturen und Parkplätzen vorstellen. Dagegen wird die Gestaltung als naturnahe Fläche nur von wenigen gewünscht (1993 und 1995). Im Vergleich der beiden Befragungen fällt auf, daß der Bedarf nach einem Parkplatz sogar noch stärker geworden ist, obwohl die Zahl der Befragten mit eigenem

Fahrzeug 1995 deutlich geringer war. Die Zustände in der Wohnumgebung haben auch Nichtautofahrer dazu bewegt, den Parkplatz auf ihre Wunschliste zu stellen. Insgesamt geht die Tendenz 1995 in Richtung einer abwechslungsreicheren Struktur, d.h. mehr sonstige Wünsche und mehr Bedarf nach Spielmöglichkeiten.

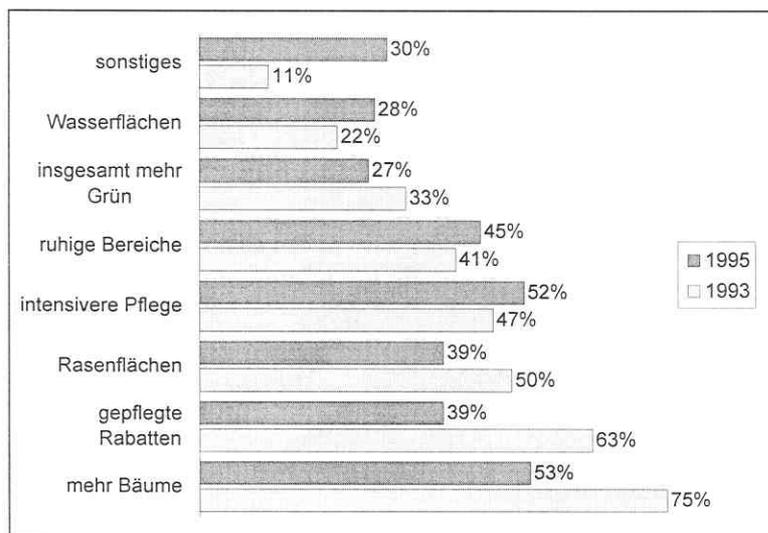


Abbildung 53: Wünsche der Bewohner zur Gestaltung der Freiflächen (Mehrfachnennungen möglich)
 Quellen: eigene Erhebungen (schriftliche Befragung im Sommer 1993, n=198; Interviews im Frühjahr 1995, n=165)

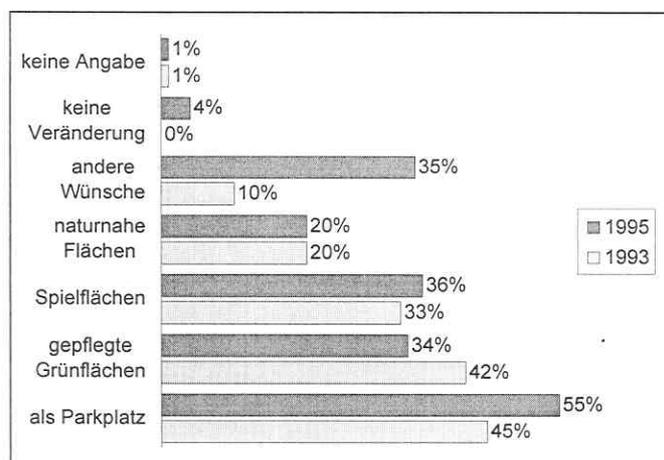


Abbildung 54: Ideen für die Nutzung brachliegender Flächen (Mehrfachnennungen möglich)
 Quellen: eigene Erhebungen (schriftliche Befragung im Sommer 1993, n=198; Interviews im Frühjahr 1995, n=165)

Ähnliche Ergebnisse brachte die von Schülern des Friedrich-Ratzel-Gymnasiums 1993 durchgeführte Untersuchung zu Freiflächen in der Nähe der Schule im Wohnkomplex 8, die in einem Fall als wilder Parkplatz mißbraucht wird, im anderen Fall einen schlecht gestalteten Spielplatz darstellt (Abb. 55). Das dominante Bedürfnis nach weiteren Abstellflächen für PKW wird erneut deutlich. Es folgt der Wunsch nach einer besser gestalteten Grünfläche. Die von vielen angesprochene Kombination von Parkplätzen

und Grünflächen wirft die Frage auf, ob so etwas überhaupt realisiert werden kann. Andere Vorstellungen nehmen nur einen geringen Raum ein.

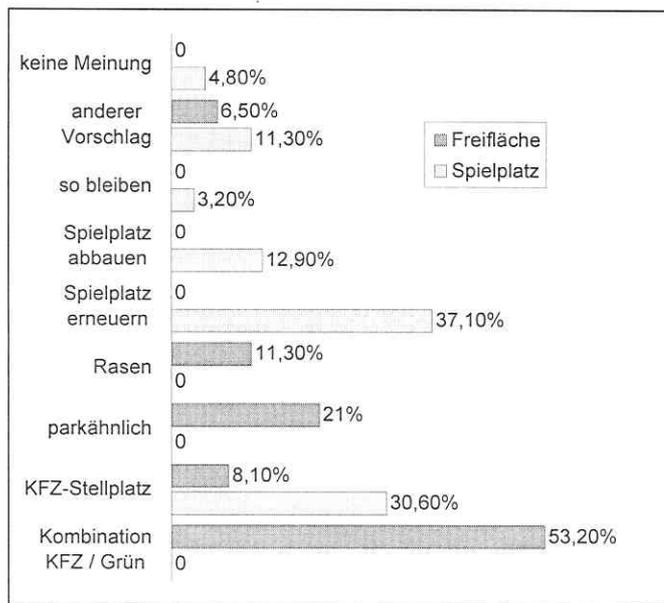


Abbildung 55: Zukünftige Gestaltung einer Freifläche vor dem Friedrich-Ratzel-Gymnasium und eines Spielplatzes im WK 8, 0 = nicht erfragt

Quelle: Erhebung des Friedrich-Ratzel-Gymnasiums 1993

Untersuchungen der Universität Leipzig in einem Innenhof im Wohnkomplex 7 im Vergleich zu einer innerstädtischen Parkanlage (I. BREUSTE 1994) sowie im Rahmen eines Praktikums am UFZ (STEPHAN 1994) brachten ähnliche Ergebnisse. Der weitgehende Nichtgebrauch der, abgesehen von Teilflächen zum Wäschetrocknen, funktionslosen offenen Rasenflächen war offensichtlich. Als einzige häufiger im Wohnumfeld stattfindende Tätigkeit von Erwachsenen wird immer wieder der Spaziergang angegeben (KIRCHHOFF u. JACOBS 1985, ILS 1980: 40% der Erwachsenen gehen häufig spazieren, 15% selten oder nie). An dem unmöglichen individuellen Gebrauch des Wohnumfeldes wird deutlich, daß die Neubausiedlungen wie sanierte Stadtteile überwiegend durchrationalisiert sind. Für unbestimmte unterschiedliche Nutzungen gibt es außerhalb der Wohnung keine offenen Räume mehr (SCHMOLL 1987).

Tabelle 17: Orte für Freizeitaktivitäten in Magdeburg-Neu Olvenstedt und Rostock Nordwest

Zeit	in der Wohnung	unmittelbare Wohnumgebung	Wohngebiet	außerhalb des Wohngebietes
Feierabend (Magdeburg)	68%	2%	12%	18%
Feierabend (Rostock)	62%	–	8%	30%
Wochenende (Magdeburg)	21%	2%	12%	65%
Wochenende (Rostock)	11%	–	7%	82%

Quelle: STAUFENBIEL 1987

Der in der Untersuchung von I. BREUSTE ebenfalls geprüfte größere innerstädtische Bretschneider-Park wies dagegen durch seine vielfältige Ausstattung eine höhere Nutzungsintensität auf. Naturbeobachtung ist im Unterschied zu diesem Park aufgrund der fehlenden Bänke und monotonen Ausstattung der Grünanlagen in Grünau kein Motiv. Personen, die Hunde ausführen, waren kaum zu beobachten (I. BREUSTE 1994). Eine Ausnahme von der insgesamt geringen Inanspruchnahme der Freifläche in Grünau ergab ein einmaliges Schnee-Ereignis, selbst an diesem Tag waren Kinder die weitaus größte Nutzergruppe (ca. 60%, I. BREUSTE 1994).

Ergebnisse einer gruppenspezifischen Freiraumnutzung sind ebenfalls in anderen Untersuchungen gewonnen worden. STAUFENBIEL (1987) stellte bereits in den 80er Jahren für Magdeburg-Neu Olvenstedt fest, daß eine attraktivere Wohnumgebung wie sie in Neu Olvenstedt im Vergleich zu anderen Neubaugebieten (Rostock) zu finden ist, zu einer etwas höheren Nutzungsquote dieser Flächen führt (Tab. 17). Trotzdem dominiert in Neu Olvenstedt immer noch das Verlassen des Wohngebietes insbesondere am Wochenende (Kapitel 8.3.).

In typischer Weise waren in Dresdener Neubaugebieten in den 80er Jahren Kinder die Hauptnutzer. Insgesamt wurde eine Aufenthaltsspitze zwischen 17 und 18 Uhr erreicht. Dabei haben die Kinder nur in einem Fall den für sie vorgesehenen Spielplatz am meisten genutzt. Viel eher nahmen sie nicht dafür vorgesehene Stellen wie Hauseingänge, Straßen und Fußwege in Anspruch (FISCHER 1983). Nach OSTERLOH (1991) haben Jugendliche eine auf den ersten Blick hohe Mobilität. Sie sind demnach seiner Meinung nach nicht auf das Wohnumfeld angewiesen. Das fehlende Interesse an Verbesserungen begründet er ebenfalls damit. Dennoch beobachtet er Fälle von Vandalismus. Sie sind aber nur erklärbar, wenn sich die dafür als Täter in Frage kommenden Jugendlichen dort aufhalten. Deshalb muß festgestellt werden, daß Jugendliche trotz hoher scheinbarer Mobilität sich oft in der Wohnumgebung befinden und diese Gruppe mit entsprechenden Attraktionen berücksichtigt werden sollte.

Das die als Erholungsgebiete vorgesehenen Innenbereiche zur Zeit ihren Aufgaben kaum gerecht werden hat SPITTHÖVER (1982) in ihren Untersuchungen zur fehlenden Verwirklichung gruppenspezifischer Freiraumansprüche festgestellt. Ursprünglich projektierte Mietergärten fehlen nicht nur in Grünau weitgehend (LINGSLEBE u. DIPP MANN 1986). Angebote für Kinder reichen über die vorhandenen Spielplätze nicht hinaus. Statt einer perfekten Spielplatzausstattung ist die Wohnumgebung insgesamt besser zu gestalten (zu Gestaltungsgrundsätzen für Kinderspielsituationen: ILS 1980). Weiterhin wurde bereits vor 1989 vorgeschlagen, die Freiräume der Kindereinrichtungen und Schulen am Wochenende für die Anwohner zugänglich zu machen (FISCHER 1983). Ähnliche Überlegungen für eine Doppelnutzung werden jetzt wieder in Freiflächenkonzeptionen für Großsiedlungen eingebracht (GAULY u. GREPEL 1995). Im Rahmen der Aufwertung der Großsiedlung in Hellersdorf ist die Umsetzung einer solchen Mehrfachnutzung vorgesehen (SenBauWo 1995).

Deshalb ist es kaum verwunderlich, daß Grünflächen, in denen kein eigentlicher Wert für Erholung oder Landschaftsbild gesehen wird, bei Flächenbedarf für drängende wirtschaftliche oder infrastrukturelle Bedürfnisse als erste umgewidmet werden. Diese dringenden Bedürfnisse sind gegenwärtig in der Suche nach wohnungsnahem Parkraum für Kraftfahrzeuge zu sehen. Daher bestehen bei Anwohnern nur wenig oder keine Bedenken, offene Rasenflächen ohne Gebrauchswert zum unregelmäßigen Parken von PKW zu nutzen. Das Bedürfnis nach wohnungsnahem Parkraum hat funktionslosen Grünraum bereits an vielen Stellen verdrängt.

Infolge der geringen privaten Atmosphäre der Freiräume ist in Großsiedlungen eine höhere Rücksichtslosigkeit der Bewohner zu beobachten (GRÜNDLER u. WALCHA 1986). Dies äußert sich sogar darin, daß eine erneute Gestaltung verwahrloster als Abstellplatz für KFZ mißbrauchte Flächen nur dazu führt, daß andere intakte Grünanlagen von den Autofahrern zerstört werden (LVZ 14.12.1993, TA 26.1.1994). Deshalb ist es unumgänglich, den so handelnden Menschen eine Freifläche anzubieten, die für sie einen realen Gebrauchswert besitzt. Nur dadurch und durch die Schaffung alternativer Abstellmöglichkeiten wird es möglich sein, qualitativ hochwertige Wohnumfeldstrukturen zu schaffen. Beispielsweise kann damit der Wunsch der Bewohner nach kommunikativen Treffpunkten in Wohnungsnähe erfüllt werden

(Deutsche Akademie 1982). Ein Ausbau der Freizeit- und Erholungsinfrastruktur ist einfach schon erforderlich, um die mangelhafte Urbanität der Gebiete insgesamt auszugleichen. Dabei ist die Berücksichtigung gewisser „Highlights“, Anziehungspunkte mit mehr als lokaler Bedeutung, sinnvoll (BLANKENFELD et al. 1994). Die Realisierung von Wünschen an das Wohnumfeld spielt hierbei eine entscheidende Rolle. Die Vorstellungen einer differenziert gestalteten Wohnumgebung kommen nicht unerwartet. Für ostdeutsche Stadtgebiete insgesamt werden sie deutlich geäußert (I. u. J. BREUSTE 1993 für Halle). Bewohner westdeutscher Großsiedlungen haben ähnliche Bedürfnisse nach einer vielseitigen Wohnumfeldgestaltung. Beispielsweise sollten für Kleinkinder geschützte Bereiche und für ältere Kinder sowie für Jugendliche Rückzugsmöglichkeiten vorhanden sein. Besonders ältere Menschen, aber ebenso die Erwachsenen insgesamt benötigen sowohl Orte zum Ruhen und Verweilen als auch Sitzbereiche, wo es etwas zu sehen gibt (OSTERLOH 1991). Vorgärten mit Blumen, mehr Bäume und Sträucher zwischen den Gebäuden, Mietergärten mit direktem Zugang von den Erdgeschoßwohnungen, Freisitze mit Grillmöglichkeit, Beete für Kinder, Fahrradstellplätze und ähnliche individuell gestaltete Elemente waren das Ergebnis einer Pilotstudie in der Kasseler Großsiedlung Waldau (FEUSSNER u. SCHUHMACHER 1986). Solche Bedürfnisse hin zu einer besseren Gestaltung von Grünanlagen und Spielplätzen werden gleichermaßen in Österreich artikuliert. Mietergärten und eine ökologische Umgestaltung spielen dort nur eine geringe Rolle (CZASNY u. FEIGELFELD 1991).

Insgesamt lassen sich Vorstellungen aus den alten Bundesländern, spontane Vegetation mehr im Bewußtsein und in den Wohngebieten der Städte zu integrieren, gegenwärtig nur schwer in den neuen Bundesländern anwenden. Dort, wo durch Pflegearmut und Stadtverfall seit Jahrzehnten Spontanvegetation einen festen Platz in den Städten hat, haftet ihr nun der Makel des Verfalls und der städtischen Unordnung an. Verfall und Unordnung sollen aber gerade überwunden werden. Die planerischen Vorstellungen dazu, auch die der Rolle, die dem Grün in der Stadt dabei zufällt, werden häufig aus der Grünplanung der alten Bundesrepublik der 70er Jahre entlehnt. Mit der Planungsvorstellung von Sauberkeit und Ordnung kommt man einem massiven gesellschaftlichen Bedürfnis nach. Die aus Ordnungs- und Sauberkeitssinn erwachsene intensive Pflege vieler Freiflächen und Grünstrukturen in westdeutschen Städten hat in den 70er und 80er Jahren dazu geführt, daß man sich der verlorenen Werte, der spontanen Vegetation und ihrer Schönheit wieder bewußt wurde. Gefördert hat diese Einstellung die Ökologie-Diskussion überhaupt und das Infragestellen bisheriger Wirtschafts- und Lebensweisen – auch im Kleinen. Ordnungs- und Sauberkeitssinn sind in Ostdeutschland ebenso weit verbreitet, eine Übersättigung durch Überpflege hat in ostdeutschen Städten jedoch noch nicht zur Suche nach „Verlorenem“ und zur Aufwertung von Spontanvegetation geführt. Im Gegenteil – auch hier wird das „Verlorenere“, nämlich gepflegte Vegetation gesucht. Die Schaffung von naturnahen Räumen zur Verbesserung der Lebensqualität ist offensichtlich nicht erkannt worden (OSTERLOH 1991).

Die geringe Bereitschaft zur Mitwirkung bei der Grünflächenpflege hat bisher nicht gesehene Nachteile und Konsequenzen. Die Aneignung von Flächen erfolgt insbesondere bei Wohngrün durch eigene Bearbeitung. Die Pflege von Grünflächen durch Anwohner kann nicht anderweitig ersetzt werden, da sie zur sozialen Stabilität des Wohngebietes beitragen. Es ist durchaus zu überlegen, ob z. B. Mietergärten einen festen Platz in der Grünstruktur von Großsiedlungen Ostdeutschlands haben sollten. Sie können Bezugsräume für die Anwohner sein und den Flächen eine konkrete Funktion zuweisen (Kapitel 8.3.). Andere Räume haben die Chance als öffentliche Grünräume mit Mietergärten zusammen Gartenparkstrukturen zu bilden. Damit wären sowohl Integration und Annahme von Grün in Großwohngebieten als auch Funktionsdifferenzierung besser möglich (WINKLER 1993).

Es ist notwendig, für die Bewohner Räume bereitzustellen, die vielfältig genutzt werden können. Aus ökologischer Sicht akzeptabel sind vielseitig genutzte kleinteilig differenzierte Freiräume. Sie können nicht nur für die Freizeit (Sport, Spiel, Muße, Naturerleben, Geselligkeit), sondern ebenso für alltägliche Aktivitäten (Kinderbetreuung, Obst- und Gemüseanbau, Basteln, Werken) verwendet werden. Diese „Erweiterungen“ der normalerweise kleinen Wohnungen können zum Wohlfühlen insgesamt positiv beitragen (SELLE u. SUTTER-SCHURR 1993). Bisher sind vielfältig nutzbare Wohnumfelder in Ostdeutschland

kaum anzutreffen. Dementsprechend wird das unbrauchbare Wohnumfeld von den Bewohnern nur sehr selten als eine Erweiterung ihrer Wohnung angesehen (FRINKEN u. FRUNZEK 1990). Im Rahmen zukünftiger Sanierungsmaßnahmen besteht nun die Chance, diese Situation grundlegend zu verändern.

Die zuletzt in Grünau durchgeführten Maßnahmen werden diesen Anforderungen nicht gerecht. Kleinere Aktivitäten beispielsweise an Spielplätzen und Grünanlagen beheben weitgehend vorhandene Schäden, größere Veränderungen wie die Umgestaltung des Wohnhofes 17 im Wohnkomplex 8 wurden nicht mit Bewohnerbeteiligung durchgeführt. Eigene Beobachtungen im Frühjahr 1995 (bei schönem Wetter) zeigten nur eine geringe Inanspruchnahme. Zur Zeit wird durch eine Landschaftsbaufirma eine Wohnumfeldmaßnahme in einem weiteren Teil dieses Wohnhofes durchgeführt. Zu beobachten ist die Gliederung der vorhandenen Scherrasenflächen durch Strauchpflanzungen sowie die Anlage eines geschwungenen Wegesystems. Aktivitäten von seiten der Bewohner sind nicht festzustellen. Ob die im Vorfeld durchgeführten Informationsveranstaltungen mit den Anwohnern ausreichen bleibt abzuwarten. Für eine intensive spätere Inanspruchnahme des Wohnumfeldes ist es entscheidend, daß die Bewohner nicht nur beim Planungsprozeß, sondern auch während der Realisierung mit einbezogen werden.

8.2.3. Verkehrssituation der Großsiedlung Grünau

8.2.3.1. Verkehrsanbindung im Verhältnis zur Gesamtstadt

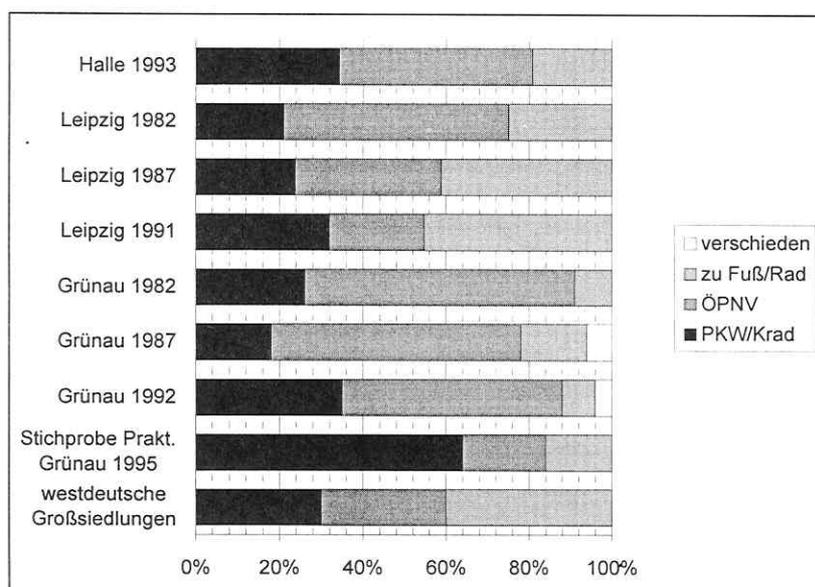


Abbildung 56: Modal-Split Gesamtstadt Leipzig, Großsiedlung Grünau, westdeutsche Großsiedlungen und Stadt Halle

Quellen: KAHL 1992a, NAUMANN 1992, GORMSEN 1992, MNICH u. SAHNER 1993, BMBau 1991b, GLASZE 1995

Bevor das Neubaugebiet Grünau errichtet wurde, gab es nur wenig Verkehrsquellen in dieser Region. Die Straßenbahn endeten bereits im gründerzeitlichen Stadtraum (Meyersche Häuser, Lindenau). Eine zeitweise als Obus verkehrende Linie hielt vom Lindenauer Busbahnhof den Verkehr nach Markranstädt im Zuge der B 87 aufrecht (GRUNDMANN 1986). Hauptfunktion der Bundesstraße war, den überregionalen Durchgangsverkehr aufzunehmen. Zielverkehr gab es nur zu den Einfamilienhäusern der Siedlung Grünau, zu den kleinen Dörfern Schönau, Miltitz und Lausen.

Bereits der Bau des Wohngebietes führte zu einem starken Anstieg des Verkehrs. Zwar wurden die vorgefertigten Bauelemente mit der Reichsbahn bis fast unmittelbar an die Baustelle herangefahren (Bahnlinie Leipzig-Lützen), aber dennoch war spätestens mit den ersten Bewohnern ein neues Verkehrsbedürfnis entstanden. Durch die randstädtische Lage war in typischer Weise eine Verlagerung der Verkehrsmittelnutzung zugunsten von privaten PKW und öffentlichen Verkehrsmitteln im Vergleich zur Gesamtstadt zu beobachten (Abb. 56). Während der Schwerpunkt dieser Umschichtung in Ostdeutschland eher in Richtung auf den ÖPNV stattfand, bevorzugten westdeutsche Großsiedlungsbewohner private PKW, auch aufgrund der teilweise mangelbehafteten ÖPNV-Anbindung der Wohnsiedlungen.

Ein Grund für den bis auf das Jahr 1995 vergleichsweise hohen Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs (Abb. 56) ist im raschen Ausbau der Straßenbahnlinien von Lindenau bzw. von den Meyerschen Häusern aus begründet (die 1995er Zahl ist das Ergebnis einer kleinen Stichprobe eines Praktikums am UFZ). Zudem begann die damalige Deutsche Reichsbahn mit dem Bau einer S-Bahnlinie vom Bahnhof Plagwitz aus in Richtung Westen. Demgegenüber wurde das Straßennetz nicht verstärkt. Nur zum Erreichen der Baustelle sowie der späteren Wohngebäude und Infrastruktureinrichtungen wurden neue Straßen angelegt (Ausbau der Ratzelstraße im Süden, Schönauer Straße, Kiewer Straße). Eine Erhöhung der Durchlaufkapazität der B87 sollte nicht vorgenommen werden, eine perspektivisch zu errichtende Nordtangente war zur Entlastung geplant (Abb. 16). Die insgesamt zweitrangige Behandlung des Individualverkehrs war Bestandteil des Verkehrskonzeptes für Leipzig-Grünau (ACKERMANN 1983).

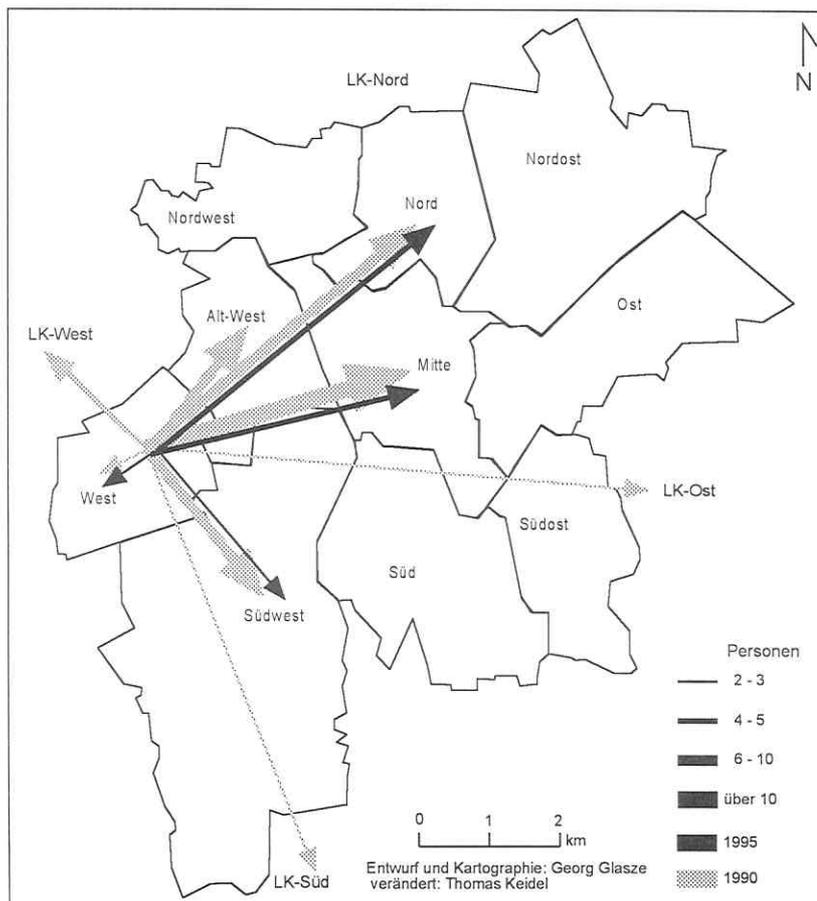


Abbildung 57: Berufspendler in Grünau 1990 und 1995

Quelle: GLASZE 1995

Die Arbeitsstätten der Grünauer befinden sich zumeist im Stadtzentrum (Abb. 57). Entsprechend ist das Liniennetz der öffentlichen Verkehrsmittel, welche bis zur Wende weitgehend von den Pendlern in Anspruch genommen wurden, angelegt. Mittlerweile ist eine Verlagerung auf den privaten PKW festzustellen (Abb. 56).

Mit der Einführung einer marktwirtschaftlichen Struktur ist der PKW für viele Haushalte zu einem leicht verfügbaren Verkehrsmittel geworden und wird zu Lasten von Bussen und Bahnen verstärkt genutzt (Abb. 56 u. 65). Bis zum politischen Umbruch 1989 kam aufgrund der geringen landschaftlichen und infrastrukturellen Attraktivität das ländliche Umland von Grünau kaum als Ziel eines merklichen Besucherstromes in Frage. Eine Ausnahme bildete immer der Naherholungsraum Kulkwitzer See, der von einem großen Teil der Bewohner zu Fuß oder mit dem Fahrrad bequem erreicht werden kann. Zusätzlich verkehrt der schienengebundene Nahverkehr bis unmittelbar an den Rand dieses Erholungsgebietes.

Daneben brachte die Wende erhebliche raumstrukturelle Veränderungen. Dazu zählen neben den durch Stilllegung entstandenen innerstädtischen Brachen Entwicklungen im Umland. Seit 1991 existieren erste großflächige Einzelhandelseinrichtungen in der Nachbarschaft, der „Saalepark“ in Günthersdorf, Eröffnung August 1991 und seit Mitte 1993 das „Löwenzentrum“ in Burghausen, nur 3 km vom Wohnkomplex 7 entfernt (zum Saale- und Sachsenpark: JÜRGENS 1994). Neben diesen dadurch entstandenen völlig neuen Verkehrsströmen, teilweise auf unzureichendem, dafür niemals vorgesehenem Straßennetz, sind ebenfalls Verkehrsbeziehungen zu neuen Arbeitsstätten im Umland hinzugekommen (Abb. 57).

Ein mittlerweile in unmittelbarer Nähe der Großsiedlung einsetzender umfangreicher Einfamilienhausbau (Lausen, Rückmarsdorf) wird ebenfalls neuen Verkehr durch die Großsiedlung hindurch erzeugen. Die unmittelbaren Folgen dieser veränderten Verkehrsstruktur sind bereits jetzt an immer häufiger auftretenden Verkehrsstauungen abzulesen.



Abbildung 58: Einkaufs- und Behördenzentrum „Ratzelbogen“, Kiewer Straße
Foto: Thomas Keidel, Mai 1994

Die Verkehrsinfrastruktur paßt sich in keiner Weise solchen grundsätzlichen Veränderungen an. Die Folgen lassen sich sowohl in einer Überlastung des vorhandenen Straßennetzes wie in der geänderten Auslastung des ÖPNV beobachten. Es fehlen immer noch weitgehend Verbindungen zu den neuen Infrastruktureinrichtungen im Umland. Die Situation des Gesamtverkehrs von und zum Wohngebiet Grünau ist

deshalb stark verbesserungswürdig. Es besteht unmittelbarer Handlungsbedarf. Ähnliche Situationen sind in anderen Großsiedlungen Ostdeutschlands zu beobachten. Überall liegt der Ausgangspunkt bei einer vergleichsweise niedrigen Motorisierung und vorwiegender Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Nach einer Trendwende um 180 Grad entstehen überall ähnliche Probleme. Einen Beitrag zu einer möglichen Lösung dieser Situation soll die folgende Untersuchung bieten.

8.2.3.2. Verkehrsströme innerhalb des Wohngebietes

In der Großsiedlung selbst sind die einzelnen Verkehrsträger zumeist voneinander getrennt. Ein unabhängiges Rad- und Fußwegenetz weitgehend ohne Kreuzungspunkte mit dem Kraftfahrzeugverkehr war ein wesentlicher Planungsansatz (ACKERMANN 1983).

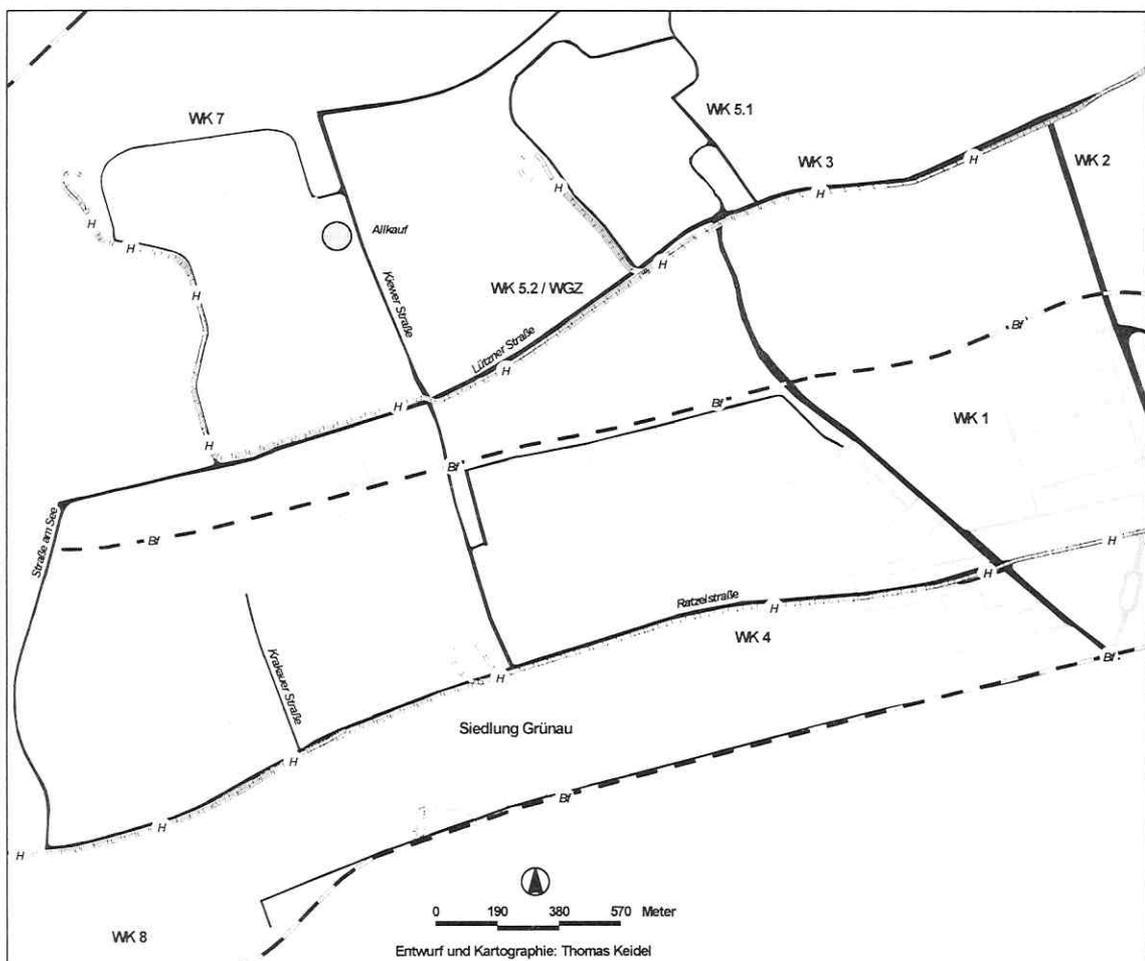


Abbildung 59: Verkehrsnetz der Großsiedlung Grünau

Quelle: eigene Erhebung (Kartierung, Stand 1995)

Von den Haltestellen des ÖPNV (insb. den S-Bahnstationen) ausgehend, sollte der Passantenstrom durch senkrecht dazu verlaufende Fußgängerachsen im Wohngebiet verteilt werden. Während diese Fußgängerachsen die Wohnkomplexe zentral durchqueren, hat man sich bei der Anlage des Straßennetzes für eine randliche Führung mit abzweigenden Stichstraßen entschieden (JANA u. STEIN 1986).

Die „alte Salzstraße“, in alten Karten nur „alte Straße“ genannt, deren Name nicht auf Salzhandelswege zurückgeht, wurde in den neuen Wohngebieten als Fuß- und Radweg ausgebaut (GRUNDMANN 1986). Im Bereich der Siedlung Grünau befindet sie sich noch in einem schlechten baulichen Zustand.

Die Ansiedlung neuer Handels- und Dienstleistungseinrichtungen in der Großsiedlung seit der Wende führte innerhalb der Wohngebiete zu veränderten Verkehrsströmen. An erster Stelle ist das Allkauf-Einkaufszentrum am Ostrand des WK 7 auf einer projektierten Sportfläche anzuführen (Abb. 35 und 59). Weitere neue Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen folgten 1994 mit der Eröffnung des „Ratzelbogens“ an der Ecke Kiewer-/Ratzelstraße (mit administrativen Einrichtungen, Abb. 58) sowie des Einkaufszentrums im Zentrum des WK 7 (Abb. 31). Bei letztgenannter Einrichtung ist weniger die Lage problematisch (dort war schon immer das Zentrum des Wohnkomplexes), sondern die veränderte Verkehrsführung, die nun eine Ost-West-Durchquerung des Wohngebietes an dieser Stelle mittels privater PKW erstmals ermöglicht.

Ähnlich wie in der gesamtstädtischen Situation wird auch im inneren Grünau die Verkehrsinfrastruktur nur teilweise den Erfordernissen gerecht. Es fehlt der Ausbau wichtiger Verbindungsstraßen. Der Nahverkehr ist sowohl in zeitlicher Hinsicht wie im Bezug auf seine Linienführung verbesserungswürdig. Erst zu einem viel späteren Zeitpunkt erwartete Fahrzeugzahlen sind bereits heute erreicht. Hinzu kommen die durch Veränderungen der Nutzungssituation innerhalb der Großsiedlungen hervorgerufenen zusätzlichen Belastungen. Hier ist im Vergleich zu anderen Großsiedlungen kein Unterschied festzustellen. Überall werden Infrastruktureinrichtungen in ihrer Nutzung verändert, kommen neue Einrichtungen hinzu, werden andere geschlossen. Probleme der Situation des öffentlichen Nahverkehrs und des ruhenden Verkehrs sind allgegenwärtig.

8.2.3.3. Entwicklung und Nutzung der Verkehrsmittel in Grünau

8.2.3.3.1. Öffentlicher Personennahverkehr

a) Netzstruktur

Nicht nur bei der Planung, sondern auch während des Baus wurde darauf geachtet, eine quantitativ gute Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr herzustellen. Die S-Bahn wie die Straßenbahnlinien wurden zeitgleich mit der Fertigstellung von Wohngebietsteilen entsprechend verlängert. Heute sorgen die beiden Ost-West-Straßenbahnachsen (im Zuge der Lützner- und der Ratzelstraße) und die S-Bahnlinie für zahlreiche Fahrtmöglichkeiten in das Stadtzentrum (Abb. 60). Dagegen ist die Nord-Süd-Richtung nur durch eine das Gesamtnetz ergänzende Buslinie im Westen der Großsiedlung repräsentiert (Linie B Lauen-Markranstädt verkehrt über die Ratzelstraße, Kiewer Straße, Lützner Straße).

Insgesamt ist es möglich, von allen Wohngebäuden in relativ kurzer Entfernung ein öffentliches Verkehrsmittel zu erreichen (max. 300 Meter). Daß dem öffentlichen Personennahverkehr der Vorrang gebührt ist unbestreitbar. Ob damit aber eine qualitativ hochwertige Verkehrsanbindung an das Stadtzentrum erreicht wird muß bezweifelt werden.

Problematisch sind weniger die neu errichteten Verkehrsstraßen, sondern das vorhandene Netz im Stadtgebiet Leipzigs. Für die ursprünglich als Schnellstraßenbahn geplante S-Bahnstrecke ist nur in Grünau eine eigene Fahrtrasse vorhanden (Abb. 61), so daß die Züge sich mit auf die stark belasteten Hauptstrecken einreihen müssen. Die umständliche ringförmige Linienführung dieser Eisenbahnstrecken verursacht zusätzlich eine Verlängerung der Fahrzeit in das Stadtzentrum. Erst nach einem bereits vor Baubeginn der Großsiedlung vorgeschlagenen Ausbau des Nordringes oder der Anlage einer Südanbindung mit teilweisem Streckenneubau und einem Tunnel vom Bayerischen Bahnhof zum Hauptbahnhof ist ein Takt von 10 Minuten möglich (ACKERMANN 1975). Aus Kostengründen sind solche Projekte nicht realisiert worden (Stadt Leipzig 1973). Ursprünglich sollte die S-Bahn zusätzlich über Grünau hinaus nach Markranstädt verlängert werden (ACKERMANN 1983). Dadurch wäre eine überregionale direkte Anbindung an die Eisenbahnmagistrale in Richtung Westen (Weißenfels–Frankfurt/Main und Nürnberg) möglich gewesen.

Die alternative Realisierung einer Schnellstraßenbahn auf der jetzigen S-Bahntrasse mit Anbindung an das vorhandene Netz in Plagwitz scheiterte an mangelnden Baukapazitäten der Leipziger Verkehrsbetriebe. Nur die Reichsbahn verfügte über ausreichende Reserven um den unumgänglichen Streckenneubau im Wohngebiet durchzuführen (mündl. Mitteilung).

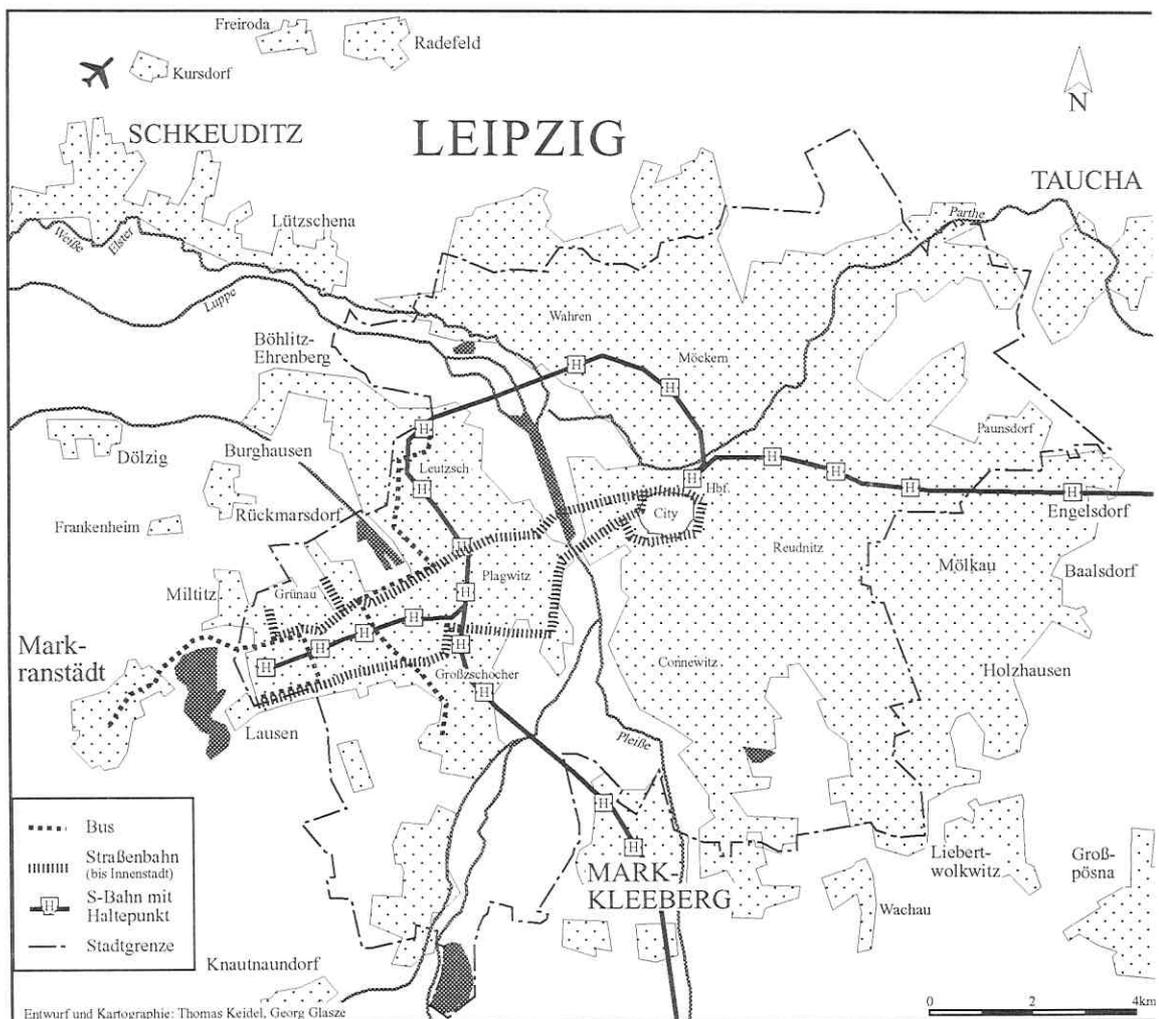


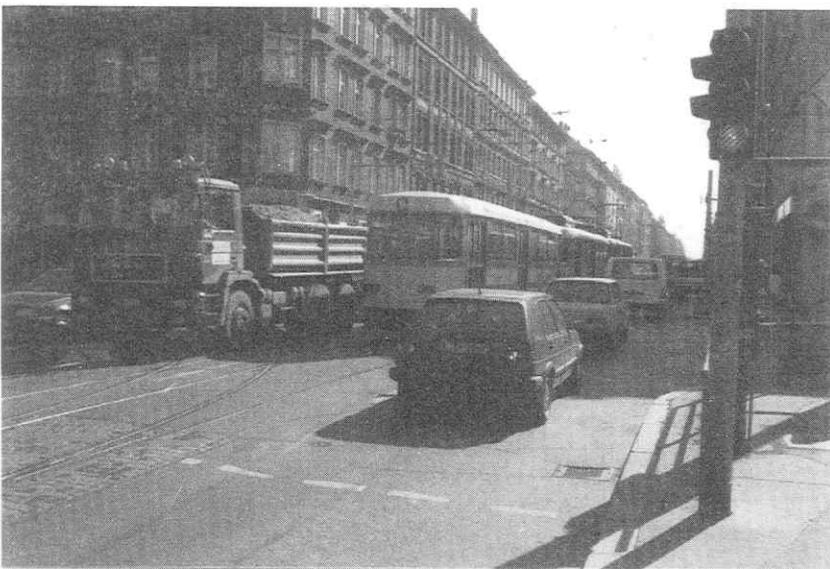
Abbildung 60: ÖPNV-Anbindung der Großsiedlung Grünau
 Quellen: eigene Erhebung (Kartierung, Stand 1995), GLASZE 1995

Die Linienführung der Straßenbahnen vereitelt ebenfalls kurze Fahrzeiten bis in das Stadtzentrum. Die vor dem Bau der Großsiedlung bestehenden Abschnitte im gründerzeitlich geprägten Stadtgebiet Leipzigs sind nicht verändert worden. Die Trassen liegen weiterhin in der Mitte des überkommenen Straßennetzes und sind insbesondere seit dem starken Anstieg des Individualverkehrs eine Ursache für deutliche Fahrzeitüberschreitungen (Abb. 62, zur Planung und zum Bau des ÖPNV-Netzes: JANA u. STEIN 1986). Deshalb war in der ursprünglichen Planung ein Ausbau entweder der nördlich verlaufenden Lützner Straße oder der weiter südlichen Antonienstraße derart vorgesehen, daß im gründerzeitlichen Stadtgebiet eine räumliche Trennung zwischen Straßenbahn und Kraftfahrzeugen gewährleistet ist. Dies scheiterte

neben allgemein hohen Kosten zusätzlich an dem dafür notwendigen umfangreichen Gebäudeabriß (Stadt Leipzig 1973).



*Abbildung 61: S-Bahnachse, Haltestelle Stuttgarter Allee
Foto: Thomas Keidel, August 1993*



*Abbildung 62: Typische Linienführung der Straßenbahn in Leipziger Altbaugeländen (Eisenbahnstraße)
Foto: Thomas Keidel, Mai 1995*

Die Anbindung von Großwohnsiedlungen in der DDR erfolgte in den 70er und 80er Jahren allgemein bevorzugt mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Vielfach bestanden die Arbeiten in einer Verlängerung vorhandener Linienführungen, insbesondere der schienengebundenen Nahverkehrsmittel. Je nach Größe der Stadt sind deshalb die langen Fahrzeiten auch auf den schlechten Ausbauzustand des Nahverkehrsnetzes

in den Stadtzentren zurückzuführen. Eine Ausnahme von dieser Konzeption ist Halle-Neustadt. Die Nahverkehrsanbindung geschieht dort über eine besonders umständliche S-Bahnanbindung, die zudem nicht das eigentliche Stadtzentrum Halles berührt, sondern den im Osten befindlichen Hauptbahnhof erreicht. Straßenbahnlinien tangieren die Siedlung nur. Die meisten Wohngebietsteile werden daher nur durch ein ergänzendes Busliniennetz ausreichend angebunden. Erhebungen im gesamten Stadtgebiet Halles kommen zu dem Ergebnis, daß zwar 32% des Nahverkehrs mit der Straßenbahn bewältigt werden, aber ebenso 17,2% mit dem Bus. Die S-Bahn (7%) und die sonstigen Bahnlinien (7,1%) spielen nur eine untergeordnete Rolle (MNICH u. SAHNER 1993, vgl. mit Leipzig in Abb. 63). Halle-Neustadt ist in dieser Hinsicht mit westdeutschen Großsiedlungen vergleichbar. Dort fehlt gleichfalls oft eine ausreichende Anbindung an schienengebundene Nahverkehrsmittel, zumindest wurde sie um viele Jahre verzögert (Beispiel Berlin-Märkisches Viertel). Die einzige Verbindung wird in diesen Wohngebieten durch zusätzlich eingerichtete Buslinien hergestellt. Eine solch zögerlicher Anschluß an ein leistungsfähiges Nahverkehrsnetz ist in österreichischen Großsiedlungen gleichermaßen zu beobachten (CZASNY u. FEIGELFELD 1991).

b) Entwicklung und Inanspruchnahme

Tabelle 18: Fahrgastzählung auf der Straßenbahnachse Ratzelstraße am 21. 9. 1982

	stadteinwärts Zustieg	stadteinwärts Ausstieg	stadtauswärts Zustieg	stadtauswärts Ausstieg
Grünau-Süd	910	-	-	815
Mannheimer Straße	3 441	-	-	3 183
Stuttgarter Allee	3 716	137	271	3 826
Schönauer Straße	2 039	565	656	1 853
insgesamt	10 106	702	927	9 677

Quelle: JANETZKI 1983

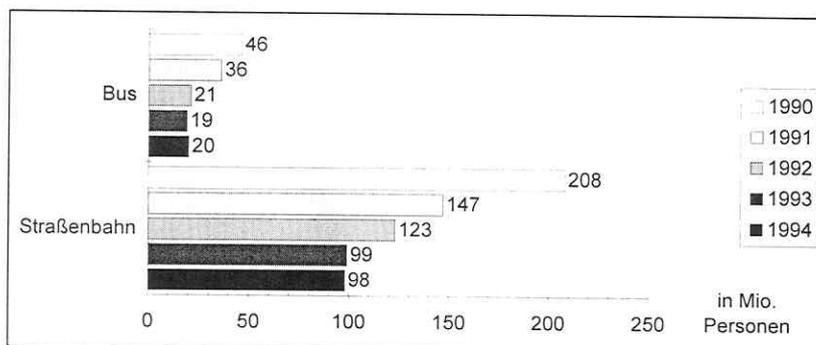


Abbildung 63: Fahrgäste in den Bussen und Bahnen der Leipziger Verkehrsbetriebe
Quelle: Stadt Leipzig 1994a, *Fahr mit!* 1995

Bereits 1982 wurden in der damals nur teilfertiggestellten Siedlung Grünau quantitativ beachtliche Fahrgastzahlen allein mit einer Straßenbahnlinie bewältigt (Tab. 18). Das prognostizierte Verkehrsaufkommen von etwa 16 000 Fahrgästen je Spitzenstunde wird in den folgenden Jahren tatsächlich erreicht worden sein (JANA u. STEIN 1986). Dabei hatte die S-Bahn 3 500–4 000, die Straßenbahn Lützner Straße 5 500–6 000 und die Straßenbahn Ratzelstraße 5 000–5 500 Personen abzuwickeln (Perspektivzahlen laut JANA u. STEIN 1986). Diese starke Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs ist zu einem beträchtlichen Teil die Folge der Verlängerung der täglich zurückgelegten Wege nach dem Fortzug aus den Altbauvierteln (VOIGT 1987). Die in der Vergangenheit bevorzugte Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel verdeutlicht sich gleichfalls in anderen Untersuchungen. STAUFENBIEL (1987) ermittelte für Magdeburg einen

Anteil von 65% ÖPNV-Nutzer für den Weg zur Arbeit, die 12% PKW-Fahrer und 5% Motorradfahrer sind dagegen fast unbedeutend.

Der leichter zu verwirklichende Erwerb eines privaten PKW mit dem politischen Umbruch 1989 führte auch in Leipzig zu drastischen Rückgängen der Benutzungshäufigkeit des öffentlichen Nahverkehrs. Erst mit dem Jahr 1993 konnte der Abwärtstrend weitgehend gestoppt werden, und die Zahlen pendelten sich auf die halbe Größe derjenigen von 1990 ein (Abb. 63 u. 64).

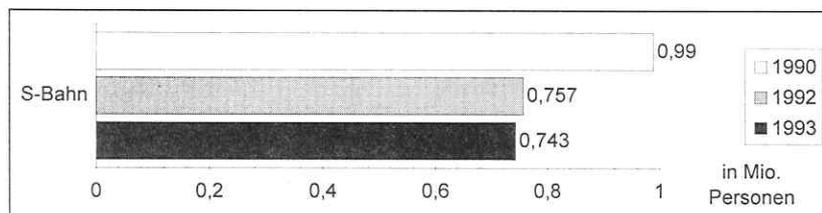


Abbildung 64: Fahrgäste der S-Bahn Leipzig

Quelle: Stadt Leipzig 1994a

Dennoch ist der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel am Berufsverkehr im Vergleich zu anderen Städten bedeutend. Er liegt insgesamt deutlich höher als in den alten Bundesländern (Abb. 65). Der starke absolute Rückgang der öffentlichen Verkehrsmittel wird nur zu einem Teil mit dem Umstieg auf den PKW zu begründen sein. Eine weitere Rolle wird die erhebliche Arbeitslosigkeit in ostdeutschen Städten spielen. Diese Menschen benötigen jetzt kein Verkehrsmittel mehr für den Arbeitsweg.

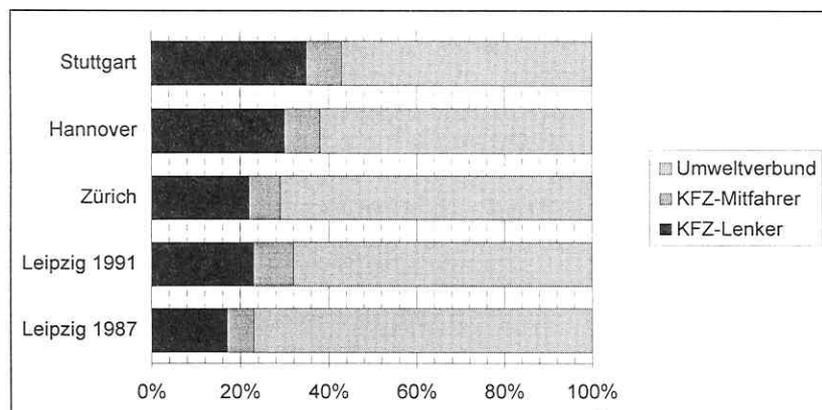


Abbildung 65: Verkehrsmittelampel für verschiedene Städte

Quelle: GORMSEN 1992

In der Studie von BÜRKNER und HELLER (1992) ist in der westdeutschen Stadt Göttingen das beliebteste Fortbewegungsmittel das Fahrrad dicht gefolgt vom PKW. Der städtische Nahverkehr folgt dort erst mit Abstand an dritter Position und liegt nicht wie in der ostdeutschen Stadt Jena an führender Stelle. Eine Trendwende in Ostdeutschland ließ sich dagegen 1993 in Erfurt beobachten. Dort rückte das private KFZ mit 46,7% gegenüber dem öffentlichen Personennahverkehr mit 28,6% in der Benutzung für den täglichen Arbeitsweg an die erste Stelle (TA 8.2.1994). Von vielen Grünauern werden dagegen öffentliche Verkehrsmittel insbesondere für den täglichen Weg zur Arbeit bevorzugt (Abb. 66). Dabei ist zu berücksichtigen, daß in der kalten Jahreszeit der Nutzungsanteil höher ist. Im Sommer werden sowohl Fahrräder (Abb. 69) als auch PKW häufiger gebraucht (Ergebnisse eigener Erhebungen).

Auch in der Freizeit und für Einkäufe spielen öffentliche Verkehrsmittel eine gewisse Rolle. Dagegen ist der Gebrauch von Bussen und Bahnen für die Urlaubsreise nur ein Ausnahmefall. Dennoch muß insgesamt gesehen werden, daß zahlreiche Befragte öffentliche Verkehrsmittel nur selten oder nie in Anspruch nehmen. Wahrscheinlich ist, daß diejenigen, welche keine Angaben zu dieser Frage machten ebenfalls der Gruppe der Nichtnutzer angehören.

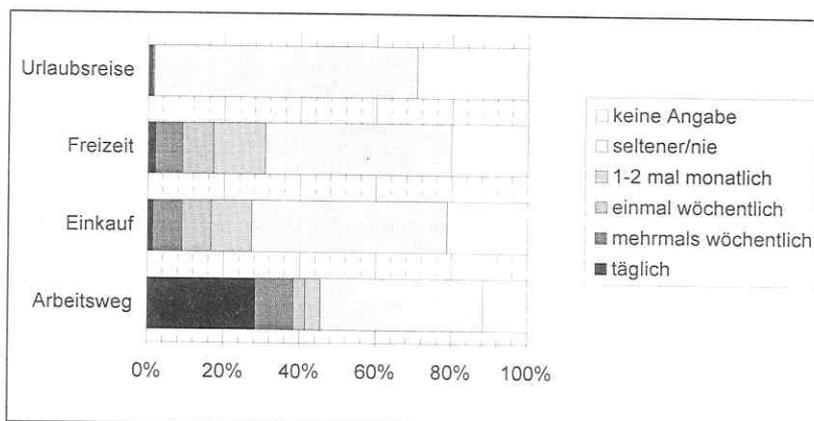


Abbildung 66: Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln in Grünau
Quelle: eigene Erhebung (schriftliche Befragung im Sommer 1993, n=198)

Die Gründe für den Benutzungsrückgang haben zum Teil ihre Ursache in vor der Wende bereits bestehenden Mängeln. Erst nach 1989 gab es eine wirkliche Alternative zur Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Private PKW waren seitdem erheblich einfacher zu bekommen. Besondere Probleme bestehen, diese bereits vor der Wende eigentlich nur „zwangsweisen“ Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel wieder für die Inanspruchnahme von Bussen und Bahnen zu gewinnen. Nur durch den persönlichen Gebrauch ist es möglich, daß gefestigte Negativ-Urteile über den ÖPNV aus der Vergangenheit revidiert werden. Werbeaktionen für verbesserte Verkehrsmittel sind dabei ein möglicher Weg. Hinzu kommt, daß viele dieser Nachteile in Leipzig keineswegs gelöst sind.

c) Probleme und Entwicklungsmöglichkeiten

Während quantitativ sogar in den Abendstunden auf dem mit den oben beschriebenen Mängeln behafteten Liniennetz genügend Fahrmöglichkeiten vorhanden sind, läßt der Komfort insbesondere der Straßenbahnen stark zu wünschen übrig. Die wenigen Sitzplätze in den fast 25 Jahre alten tschechischen Zügen sind äußerst unbequem und werden konstruktiv bedingt in den Wintermonaten so stark beheizt, daß ein längeres Sitzen kaum möglich ist. Zudem sind die Fahrgeräusche laut, und die Straßenbahnen ruckeln unzeitgemäß. Abhilfe sollen die seit 1992 nur auf der Südtrasse (zu etwa 30%) eingesetzten erneuerten Fahrzeuge bringen. Leider läßt die Verbesserung des gesamten Fahrzeugbestandes auf sich warten. Zudem werden die 1995, im ostdeutschen Vergleich sehr spät, erstmals beschafften Niederflurfahrzeuge nicht auf Linien von und nach Grünau eingesetzt. Für KOCH (1994) ist aber der Einsatz von modernen Fahrzeugen mit qualitativ hochwertiger Ausstattung ein Beitrag zur Lösung der mangelnden Akzeptanz. Durch deren Ausbleiben entsteht bei den Bewohnern des Stadtteils der Eindruck, daß sie von der Stadt vergessen werden. Negative Entwicklungen bestimmen insgesamt das Urteil des potentiellen Fahrgastes. Dazu gehört auch die Anhebung der Billig-Tarife auf ein nahezu westdeutsches Niveau. Dies hat zur Folge, daß es den Autobesitzern immer leichter fällt, ihre Entscheidung zugunsten des eigenen Fahrzeuges zu treffen. Bei diesem Verkehrsmittel hat der Wandel hin zu westlichen Komfortmaßstäben bereits stattgefunden.

Wichtige Ziele potentieller Fahrgäste des ÖPNV sollten innerhalb von 15 bis maximal 30 Minuten erreichbar sein (KITZ u. SCHLIEPHAKE 1987). Die Fahrzeit zum Hauptbahnhof beträgt für die meisten Grünauer aber bereits deutlich über 30 Minuten. Deshalb wäre wünschenswert, durch eine Verkürzung der Fahrzeiten, beispielsweise mittels Vorrangschaltung und Freihaltung der Verkehrswege, einen Beitrag zu einer besseren Annahme des ÖPNV durch die Bewohner von Großsiedlungen zu leisten (KOCH 1994). In Grünau sind solche Maßnahmen bereits im Ansatz steckengeblieben. An der Kreuzung Lützner Straße/Brünner Straße begannen kurz vor dem Jahresende 1993 Umbauarbeiten mit dem Ziel, eine Verbesserung des Verkehrsflusses zu erreichen. Finanzmittel standen nur 1993 zur Verfügung, so daß, als sich herausstellte, daß die Arbeiten im folgenden Jahr noch andauern würden, die Maßnahme insgesamt abgebrochen wurde. Der alte Zustand ist daraufhin wiederhergestellt worden.

Die von der Deutschen Bahn AG betriebene S-Bahn ist dagegen in ihrem Fahrzeugbestand auf den neuesten Stand gebracht worden. Die geringe Inanspruchnahme liegt deshalb nicht in mangelndem Komfort, sondern sowohl in langen Fahrzeiten und geringer Fahrhäufigkeit als auch in dem fehlenden Verbund der Leipziger öffentlichen Verkehrsmittel begründet. Die potentiellen Benutzer sind kaum bereit, ein weiteres Ticket für die S-Bahn zu lösen, wenn sie eine Teilstrecke bereits mit dem Bus oder der Straßenbahn zurückgelegt haben. In vielen Fällen liegt zudem der Einzelfahrpreis leicht über dem Tarif der Leipziger Verkehrsbetriebe. Eine Änderung dieser Situation ist erst mit Einführung des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes, voraussichtlich im Jahr 1997, zu erwarten. Kurzfristige Maßnahmen wie der gemeinsame Fahrpreis der DB AG und der Halleschen Verkehrsaktiengesellschaft sind in Leipzig aus unbekanntem Gründen nicht realisiert worden.

Neben einer längerfristigen Verbesserung der Linienführung der S-Bahn (drei- oder viergleisiger Ausbau bestehender Strecken, Bau einer innerstädtischen Tunnellinie) ist es deshalb in erster Linie erforderlich, einen kurzfristig zu schaffenden Gemeinschaftstarif S-Bahn/LVB einzuführen. Eine andere Variante wäre der Umbau der S-Bahnlinie Grünau-Plagwitz auf die Spurweite der Straßenbahn (GLASZE 1995). Von Plagwitz könnte diese neue Schnellstraßenbahn auf direktem Weg das Stadtzentrum erreichen. Dazu sind aber zusätzlich Verbesserungen in den gründerzeitlichen Stadtvierteln erforderlich. Zudem wäre zu überlegen, ob die stilllegungsbedrohte Bahnstrecke Leipzig-Plagwitz-Lützen, die den Südrand des Großraumes Grünau tangiert (Abb. 59), nicht zu einer S-Bahn-ähnlichen Verbindung ausgebaut werden kann, um sowohl den Süden des Neubaugebietes (WK 8, WK 4) als auch zusätzlich die projektierten Gewerbegebiete und Einfamilienhaussiedlungen südlich des Stadtteils Grünau sowie an der weiteren Strecke anzubinden. Mit diesen Veränderungen kann erreicht werden, daß die zukünftigen Bewohner den ÖPNV dem eigenen PKW vorziehen und damit das Straßennetz in der Großsiedlung nicht zusätzlich belasten.

Bereits kleine Änderungen, wie Ampelvorrangschaltungen oder die Sperrung der Straßenbahngleise für die Benutzung durch PKW, können zu deutlichen Fahrzeitverkürzungen führen. Eine vollständige Veränderung des Liniennetzes ist weniger wichtig. Neben der Steigerung der Attraktivität der Verkehrsträger durch erneuerte oder neue Fahrzeuge auf allen Linien, zumindest in zeitweisem Einsatz, ist aber unbedingt erforderlich, das Liniennetz zu erweitern. Es fehlt beispielsweise eine bessere Verbindung der Wohnquartiere in Nord-Süd-Richtung durch Buskurse. Die im Rahmenplan Grünau forcierte Lösung von Quartierbuslinien ist keineswegs neu (Arbeitsgemeinschaft Rahmenplan 1995). Entsprechende Planungen waren infolge von Kapazitätsengpässen bei den Nahverkehrsbetrieben der Stadt Leipzig vor 1989 nicht zu verwirklichen (mündliche Information). Vor der Wende in dieser Form nicht zu erwartender Verkehrsbedarf in das ländliche Umland, vorwiegend zu im Norden gelegenen Einkaufszentren, findet unverständlicherweise keine Berücksichtigung im Rahmenplan für die Umgestaltung der Großsiedlung (Arbeitsgemeinschaft Rahmenplan 1995). Nach Informationen der LVB wurde zu diesem Zweck an die Einrichtung einer Buslinie Lausen-Rückmarsdorf-Burghausen gedacht (Linie „R“, ein Fahrplanmuster liegt dem Verfasser vor). Die Realisierung scheitert an Koordinationsproblemen mit den Regionalverkehrsunternehmen (mündliche Information). Solange aus solchen Gründen Verbesserungen des ÖPNV

ausbleiben, ist mit einer Attraktivitätssteigerung der Großsiedlung in dieser Hinsicht in den nächsten Jahren nicht zu rechnen.

8.2.3.3.2. Fahrrad

a) Netzstruktur

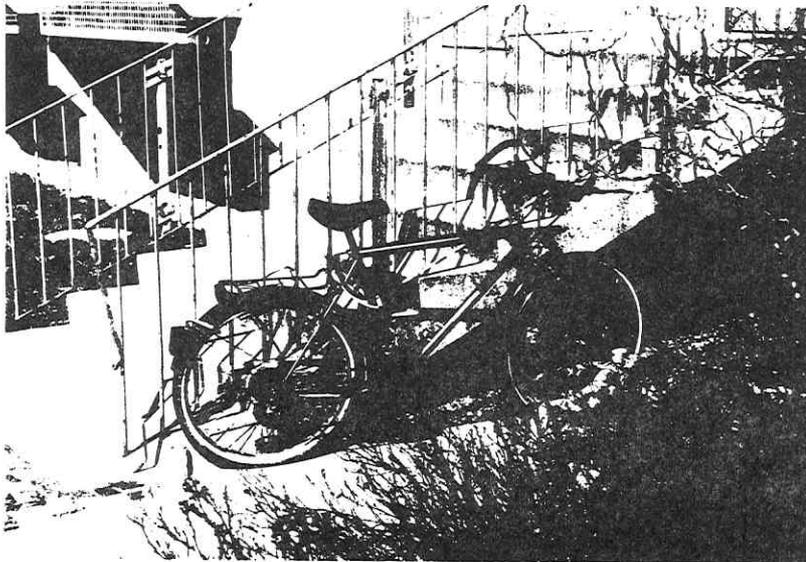


Abbildung 67: Fahrradabstellmöglichkeit vor einem Wohnhaus
Foto: Georg Glasze, April 1995

Im Unterschied zu vielen anderen ostdeutschen Großsiedlungen (KOCH 1994) bestand in Grünau von Anfang an die Absicht, für Radfahrer geeignete Wege anzulegen. 1986 waren von dem auf 17 km projektierten Radwegenetz mit dem Schwerpunkt einer Querverbindung zwischen dem Kulkwitzer See und den Arbeitsstätten im Osten (Altindustrie Plagwitz) 12 km realisiert (JANA u. STEIN 1986). Prinzipiell kann man in Ost-West-Richtung auf der „alten Salzstraße“ sowie parallel zur Lützner Straße und in Nord-Süd-Richtung auf kombinierten Rad-/Fußwegen das Wohngebiet durchqueren. Durch die gemeinsame Benutzung kommt es teilweise zu gegenseitigen Behinderungen und Konflikten.

Kleinere noch 1990 bestehende Mängel im Netz (Fahrbahnzustand) sind mittlerweile beseitigt worden. Dagegen ist der Bau vorgesehener Brücken (z. B. zwischen Robert-Koch-Park und der Lindenallee im WK 2/3) nicht abzusehen. Insgesamt wird zusätzlich vonseiten der Presse eine weitere Verbesserung der Radwegeachsen gefordert (Amtsblatt 2. 5. 1994). Wenn tatsächlich eine schnelle Verbindung zwischen den Wohngebietsteilen hergestellt werden soll, ist es notwendig, eine Trennung zwischen Fuß- und Radwegen vorzunehmen (Arbeitsgemeinschaft Rahmenplan 1995).

Festinstallierte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind in Grünau kaum vorhanden. Die vor den Wohnhäusern vorhandenen Betonständer bieten keine ausreichenden Voraussetzungen, um das Fahrrad gegen Diebstahl zu sichern, so daß andere Möglichkeiten zum Anschließen der Räder gesucht werden (Abb. 67).

b) Entwicklung und Inanspruchnahme

Das Fahrrad hat für die meisten Bewohner der Großsiedlung nur eine gewisse Bedeutung als Freizeitgerät. Weder für den täglichen Arbeitsweg noch für Einkäufe wird es häufiger gebraucht (Abb. 68). Die Ursachen für die geringe Inanspruchnahme sind vielfältig. Den meisten Bewohnern sind die Wege zu bevor-

zugten Zielen in der Stadt mit dem Fahrrad zu weit entfernt. Weiterhin befinden sich viele Fahrradwege außerhalb der Großsiedlung in einem schlechten Zustand, bzw. es sind überhaupt keine vom übrigen Verkehr getrennte Wege für Radfahrer vorhanden.

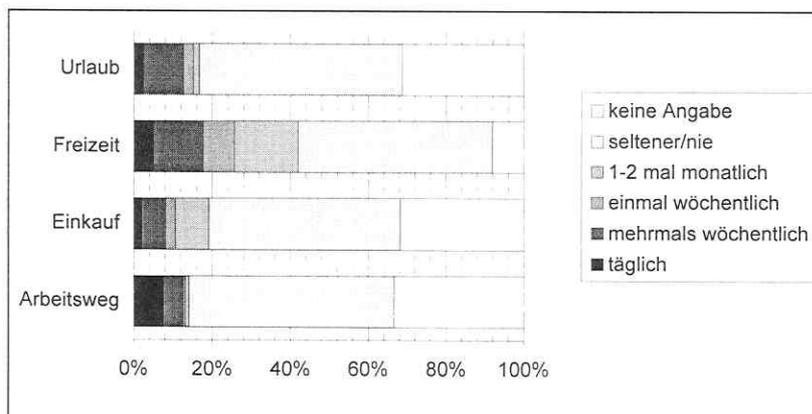


Abbildung 68: Benutzung des Fahrrades in Grünau

Quelle: eigene Erhebung (schriftliche Befragung im Sommer 1993, n=198)

Die vorwiegende Nutzung des Rades zur Erholung wird ebenfalls in einer Zusatzfrage zur Nutzungsabhängigkeit deutlich (Abb. 69). Die Mehrheit der Befragten verwendet das Fahrrad ausschließlich im Sommer. Im Winter wird offensichtlich zu einem großen Teil auf den öffentlichen Nahverkehr umgestiegen, um nicht der schlechten Witterung ausgesetzt zu sein.

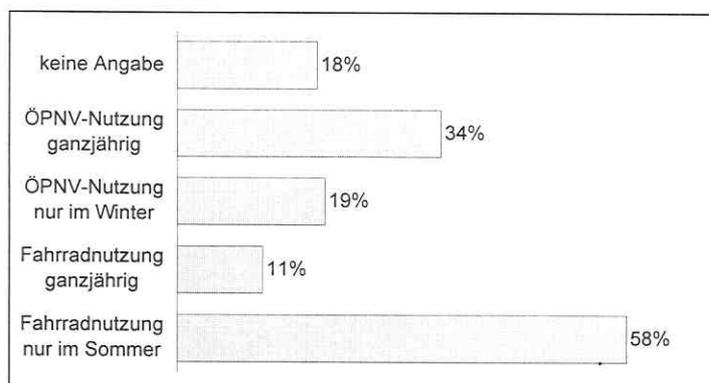


Abbildung 69: Jahreszeitliche Nutzungshäufigkeit von ÖPNV und Fahrrad (alle Befragten, nicht nur Radbesitzer)

Quelle: eigene Erhebung (schriftliche Befragung im Sommer 1993, n=198)

Die geringe Inanspruchnahme des Zweirades für notwendige Wege ist eine insgesamt in ostdeutschen Städten durchaus typische Situation. Weniger als 10% der Befragten in der Untersuchung von BÜRKNER u. HELLER (1991) in Jena benutzten das Fahrrad. In Erfurt lag die Nutzungsquote für den täglichen Arbeitsweg sogar nur bei 5% (Thüringer Allgemeine 8.2.94). In der Vergleichsuntersuchung von NEUMANN (1992 a u. 1992 b) zwischen den beiden Berliner Großsiedlungen Marzahn und Märkisches Viertel lassen sich für Marzahn im Ostteil der Stadt sogar noch schlechtere Quoten erwarten, da hier nur 67% der Haushalte ein Fahrrad besitzen, nahezu derselbe Anteil der dort erfaßten PKW-Besitzer (62%). GLASZE (1995) ermittelte, daß die Ausstattungsquote mit Fahrrädern in Grünau bei 564 Rädern pro 1000 Einwohner und

damit geringfügig über der gesamtstädtischen Quote (526) liegt. Über 1/3 der Bewohner besitzt demnach überhaupt kein Fahrrad. Hinzu kommt, daß 60% der Fahrradeigentümer das Fahrzeug faktisch nie benutzen (GLASZE 1995). Dagegen verfügen im Märkischen Viertel im Westen Berlins 81% der Bewohner über ein Fahrrad. Das ist eine deutlich höhere Quote als die Anzahl der privaten PKW (65%). Im Gebrauch liegt das Rad deshalb hinter dem PKW an zweiter Stelle. Seine vorwiegende Nutzung (zu 80%) erfolgt wie in Grünau in der Freizeit.

c) Probleme und Entwicklungsmöglichkeiten

In vielen westdeutschen Städten hat sich das Fahrrad zunehmend zu einem entscheidenden Verkehrsträger für tägliche Wege entwickelt (z.B. Erlangen, Abb. 70). Selbst in geplanten Städten dieses Jahrhunderts kann das Fahrrad eine führende Rolle einnehmen (Marl, Abb. 70). Eine Verbesserung der Infrastruktur etwa durch Anlegen neuer Radwege hat, wie das Beispiel Wien zeigt, einen starken Anstieg der Nutzungshäufigkeit des Verkehrsmittels zur Folge (KNOFLACHER 1993, Abb. 70).

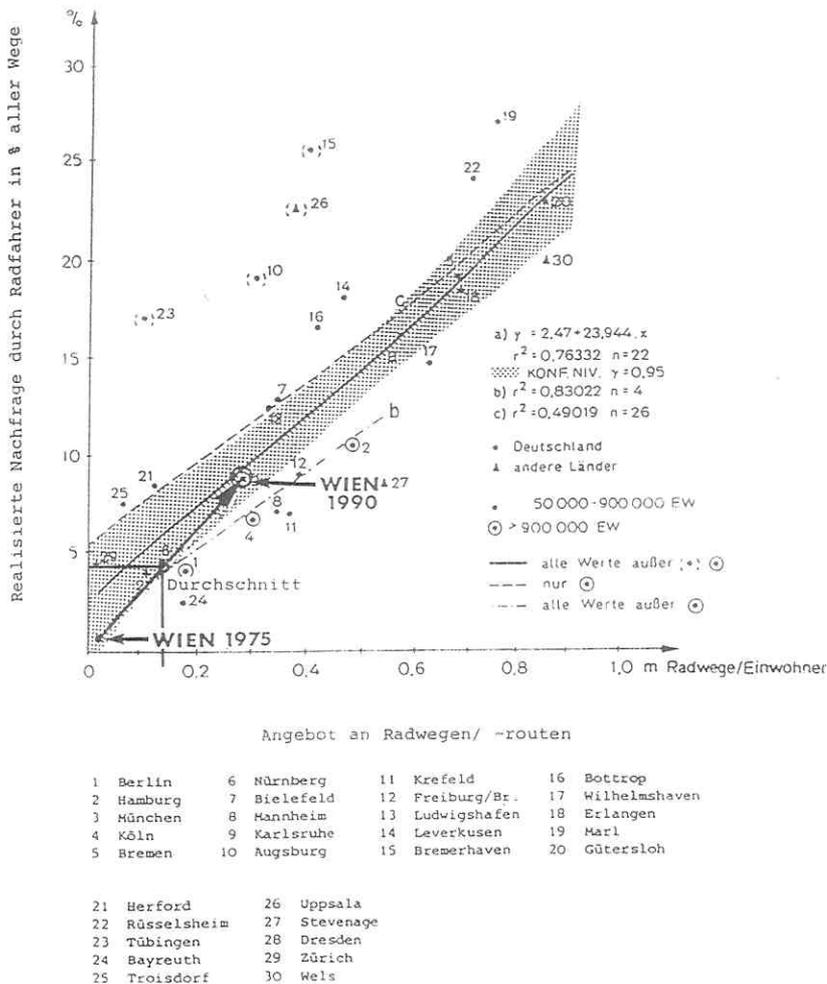


Abbildung 70: Radwegeangebot und deren Benutzungshäufigkeit in ausgewählten Städten
 Quelle: KNOFLACHER 1993

Leipzig besitzt insgesamt aufgrund seiner ebenen Topographie und der vergleichsweise kompakten Stadtstruktur gute Voraussetzungen für ein attraktives Radwegenetz. Dadurch kann die gesamte Verkehrssituation entschärft werden. Das insgesamt schlechte Verkehrswegenetz erhöht sogar die Chance, eine bessere Nutzungsquote des Fahrrades bei vorrangigem Ausbau der dafür geeigneten Wege zu erreichen. Der Gebrauch privater PKW wird dann nicht wie in westdeutschen Städten durch gute Straßen stimuliert.

Momentan entsprechen die vorhandenen Radwege weitgehend nicht einem für den attraktiven Gebrauch notwendigen Zustand. An erster Stelle ist die schlechte qualitative Beschaffenheit mancher Trassen zu nennen. Weiterhin sind die vorhandenen Wege bruchstückhaft und mit zahlreichen Unterbrechungen, so daß eine durchgängige Fahrmöglichkeit zumeist nicht gegeben ist. Schließlich akzeptieren andere Verkehrsteilnehmer die Radwege nicht in ausreichendem Maße. Mögliche Ordnungsmaßnahmen zur Unterbindung der Beparkung von Radwege unterbleiben (Abb. 71).

Der Grund für die geringe Akzeptanz durch Autofahrer liegt in der vorwiegenden Nutzung des Fahrrades als Freizeitgerät. Folgerichtig befinden sich vorhandene Wege meistens in den Grünzonen der Stadt wie dem Auwald. Deshalb ist es kaum verwunderlich, daß selbst im Jahr 1995 noch kein durchgängiger Fahrradweg zwischen der Großsiedlung Grünau und dem Stadtzentrum existiert.

Im Rahmen der Sanierung des Karl-Heine-Kanals im östlich angrenzenden Stadtteil Plagwitz wird ein neuer Radweg angelegt, der als Teil einer Verbindung zwischen Grünau und der City nutzbar sein wird. Diese grundsätzlich zu begrüßende Maßnahme ist die Art der Realisierung aus stadtoökologischer Sicht in Frage zu stellen. Nach Entfernung sämtlicher Ufergehölze wird anschließend mit schwerem Gerät eine breite befestigte Fahrtrasse am Kanalrand angelegt. Beobachtungen am ersten fertiggestellten Teilstück im westlichen Bereich lassen den Schluß zu, daß der Weg seiner Erholungsfunktion für Radfahrer und Fußgänger kaum gerecht werden kann und nur eine „autobahnähnliche“ Radwegeverbindung darstellt (Abb. 72).



*Abbildung 71: Beparkung eines Radweges in Leipzig (Wurzener Straße)
Foto: Thomas Keidel, Mai 1995*

Trotzdem kann nach Fertigstellung dieser neuen Verbindung nur mit einer geringen Zunahme des Fahrradverkehrs gerechnet werden. Die weite Entfernung des Wohngebietes vom Stadtzentrum wird immer

ein Problem bleiben. Diese Situation ist durchaus typisch für randstädtische Großsiedlungen in Ostdeutschland. Trotzdem könnten durch weitere Maßnahmen, etwa der Anlage eines Radweges entlang der gesamten S-Bahntrasse oder der besseren Anbindung des Umlandes, mehr Menschen an das Fahrrad gebunden werden. Besonders wichtig ist beispielsweise die Verbindung zwischen dem Wohnkomplex 7 und dem Einkaufszentrum Löwenzentrum in Rückmarsdorf. Bislang nutzen diese völlig überlastete, sehr schmale Straße, die von der Größe nur auf lokale Verkehrsbedürfnisse ausgerichtet ist, neben vielen Autos zusätzlich Radfahrer welche dabei einer hohen Gefährdung ausgesetzt sind. Zwar würde durch eine bessere Verbindung die Attraktivität dieses nur etwa 3 km von der Nordgrenze des Neubaugebietes entfernt liegende Einkaufszentrums zuungunsten des momentan in Bau befindlichen Wohngebietszentrums weiter gesteigert werden, aber da bereits jetzt die Trasse trotz der Gefahren von vielen Radfahrern und Fußgängern genutzt wird, trägt man einem wirklichen Verkehrsbedürfnis Rechnung und dazu bei, die Zahl der dort fahrenden PKW zu reduzieren.

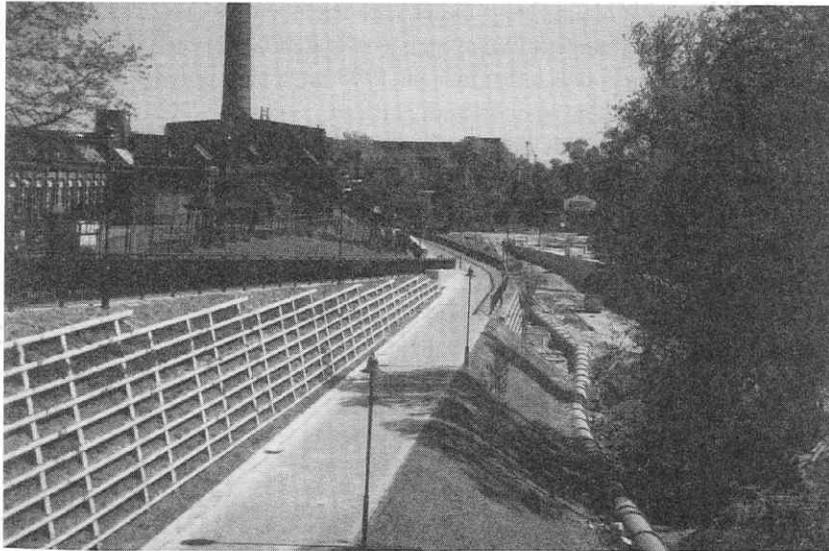


Abbildung 72: Radweg am Karl-Heine-Kanal, Leipzig-Plagwitz
Foto: Thomas Keidel, Mai 1994

Bereits ohne die oben angesprochenen möglichen und bereits realisierten Verbesserungen erlebte das Fahrrad seit der Wende eine leichte Attraktivitätssteigerung. Nach den erheblichen Fahrpreiserhöhungen des ÖPNV ist es lohnenswert geworden, das Rad zu benutzen bzw. sich ein Fahrrad anzuschaffen, um Kosten zu sparen. Der Anteil der wirklichen Fahrradfahrer aus Leidenschaft dürfte aber immer noch aus den oben angesprochenen Mängeln des Wegenetzes heraus gering sein. Erst wenn dieser Personenkreis gewonnen werden kann, ist es denkbar, die Benutzung von privaten PKW und nicht die Inanspruchnahme des ÖPNV zu verringern.

Ein in vielen Städten gut genutztes Angebot ist die *unentgeltliche* Mitnahme des Fahrrades in öffentlichen Verkehrsmitteln außerhalb der Hauptverkehrszeiten (etwa in Berlin). Dies wäre für Grünauer eine ideale Möglichkeit, nicht nur den bis zu 10minütigen Weg von der Wohnung zur Haltestelle, sondern auch die Strecke von der Haltestelle beispielsweise zur Arbeit oder zum Ausflugsziel mit dem Rad zurücklegen zu können. Ob dagegen die Anlage überdachter und diebstahlhemmender Abstellanlagen an den Haltestellen des ÖPNV die Benutzung der Busse und Straßenbahnen sowie der S-Bahn erhöht (GLASZE 1995) kann kaum erwartet werden, da der Fußweg für viele Bewohner nur kurz ist. Solche beispielsweise durch die Vestischen Straßenbahnen in Marl aufgestellten abschließbaren, kostenfrei zu mietenden Fahrradboxen an Bushaltestellen sind wie in diesem Fall nur sinnvoll, wenn ausreichend lange Wege bis zur Bahn oder Bus

zurückgelegt werden müssen (MAZ 2. 6. 1995). Dagegen ist das Aufstellen von sinnvollen Absperrhilfen für Räder vor Geschäften, öffentlichen Einrichtungen und vor den Wohngebäuden erfolgversprechender. Schließlich fällt den Bewohnern die Benutzung des Fahrrades leichter, wenn sie es, ohne das Rad zu tragen, direkt über Rampen in den Keller schieben können.

8.2.3.3.3. Fußwege

a) Netzstruktur

Das Fußwegenetz Grünaus ist mehrstufig. Neben den straßenparallelen Gehwegen durchzieht ein Netz vom Straßenverlauf unabhängiger Fußgängerwege die Großsiedlung. Sie ermöglichen kurze Verbindungen durch die Wohnhöfe zu benachbarten Straßen. Durch dieses umfangreiche Wegenetz sind die Infrastruktureinrichtungen günstig erreichbar. Beispielsweise können kleine Kinder in die Vorschuleinrichtungen ohne die Überquerung auch nur einer Straße gelangen.



Abbildung 73: Fußgängerachse alte Salzstraße im Wohnkomplex 4
Foto: Thomas Keidel, November 1992

Große Fußgängerachsen in Nord-Süd-Richtung verbinden die Haltestellen des ÖPNV (S-Bahn und Straßenbahn) miteinander (Abb. 73). An diesen Wegen liegen zahlreiche Handels- und Dienstleistungseinrichtungen sowie die Ärztehäuser der Wohngebiete. Zudem sind diese Achsen relativ ansprechend mit Grünanlagen und Sitzmöglichkeiten ausgestattet. Als Ergänzung dieses Wegenetzes ist die historische Straßenführung der alten Salzstraße im Bereich der Wohngebiete zu einer Ost-West-Fuß- und Radwegachse ausgebaut worden.

In anderen west- und ostdeutschen Großsiedlungen wurde versucht, auf ähnliche Weise ein Fußwegenetz zu realisieren. Dennoch ist es in nur wenigen Fällen tatsächlich gelungen, ein Wegenetz vorhanden, daß beispielsweise ohne die Überquerung von Straßen das Einkaufen und den Besuch der Schule bzw. des Kindergartens ermöglicht, obwohl sich die getrennte Führung der Fußwege bewährt hat (GIBBINS 1988).

b) Entwicklung und Inanspruchnahme

Das vielfältige Angebot wird von der Bevölkerung angenommen (Abb. 74). Insbesondere erledigt man tägliche Einkäufe ohne Gebrauch von Verkehrsmitteln, obwohl mittlerweile ein umfassendes Angebot an

Einkaufszentren im Umland existiert. Ähnliche Ergebnisse konnten in einer Befragung im Rahmen eines verkehrsgeographischen Praktikums am UFZ registriert werden (GLASZE 1995). Dadurch ist erklärbar, daß trotz zahlreicher Großsiedlungen in Stadtrandlage der Fußwegeanteil in den Städten Ostdeutschlands mit 39% weit über dem der alten Länder liegt. Dabei spielt zusätzlich eine Rolle, daß insgesamt die zurückzulegenden Tagesdistanzen in Ostdeutschland aufgrund der kompakteren Bauweise der Städte geringer waren (GÜTHER 1992).

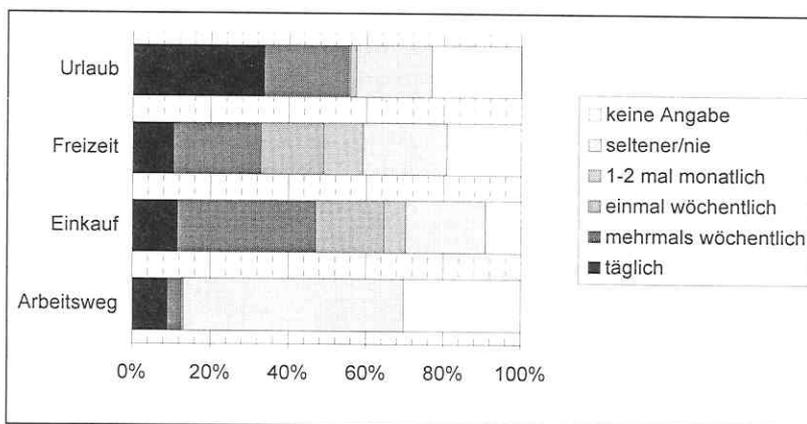


Abbildung 74: Erledigung von Wegen zu Fuß in Grünau

Quelle: eigene Erhebung (schriftliche Befragung im Sommer 1993, n=198)

Diese Nutzungsstruktur ist repräsentativ für randstädtische Wohngebiete. Im Vergleich zu innerstädtischen Quartieren sind wie oben angesprochen andere Wege günstig zu Fuß zurücklegbar (zu allgemeinen Fußwegezielen und Häufigkeiten: ILS 1980). Der Arbeitsplatz ist meistens zu weit entfernt. Statt dessen bietet die Lage am Stadtrand die Möglichkeit, Erholungseinrichtungen zu Fuß zu erreichen. Die Konzentration zahlreicher Infrastruktureinrichtungen in der Nähe der Wohnung reduziert den Gebrauch von Verkehrsmitteln zum Erreichen dieser. Dies ist bei Einfamilienhaussiedlungen mit geringer und häufig weit entfernten Ausstattung sowie in gründerzeitlichen Quartieren mit einer unvollständigen und teilweise einseitigen Ausrichtung der Infrastruktur in dieser Form nicht der Fall.

c) Probleme und Entwicklungsmöglichkeiten

Trotz dieses insgesamt umfangreichen Wegenetzes gibt es Kritikpunkte. Immer noch bestehen an den wenigen Konfliktstellen Gefahren für die Passanten. Auch heute noch (1996) ist eine gefahrlose Überquerung der Bundesstraße (!) 87 im Verlauf der Stuttgarter Allee nicht möglich. Weder ein Zebrastreifen noch eine Ampelanlage bringen Sicherheit für den hier sehr starken Passantenstrom. Nur der „Mut“ einzelner Beherrzter führt dazu, daß die Kraftfahrer gezwungen werden, kurzfristig anzuhalten. Die Folge ist, daß die Unfallrate im Vergleich zum übrigen Neubaugebiet erheblich höher ist (Abb. 75, die dunkle Linie im Westteil der Karte markiert diese Stelle). Die Begründung für das Fehlen einer Lichtzeichenanlage, es handele sich um ein noch fertigzustellendes Gebiet, darf nicht relevant sein. Zudem hat das jetzt in Bau befindliche Wohngebietszentrum keinen direkten räumlichen Zusammenhang mit dieser Gefahrenstelle.

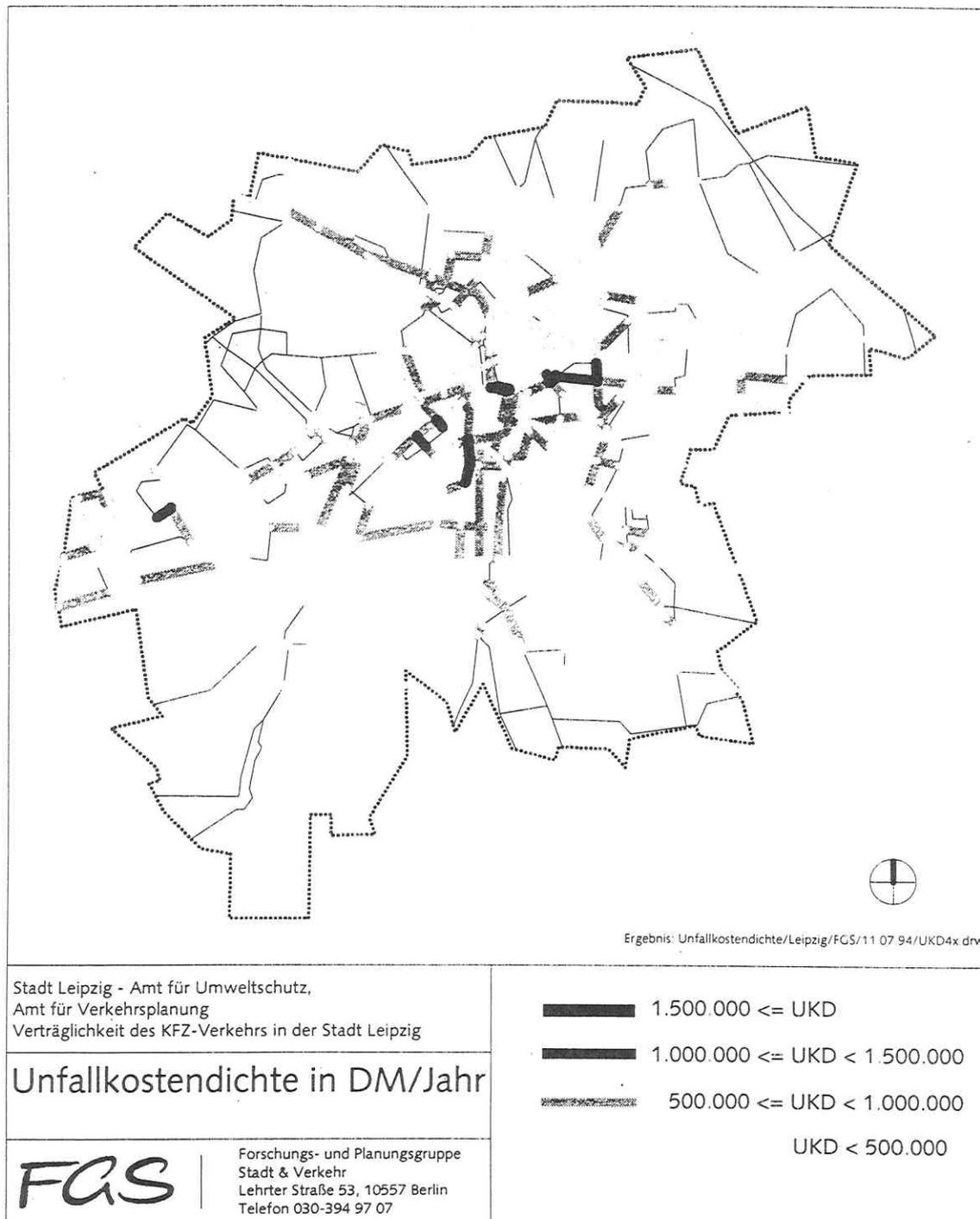


Abbildung 75: Unfallkostendichte in der Stadt Leipzig

Quelle: Forschungs- und Planungsgruppe Stadt u. Verkehr 1994

Aus einer derart mangelnden Berücksichtigung von Bedürfnissen der Bewohner kann der Grünauer zum Schluß kommen, daß sein Wohngebiet nicht im Mittelpunkt des Interesses der Stadt steht. Neben diesen

Konfliktpunkten ist zu beobachten, daß wegen der knappen Abstellflächen für KFZ innerhalb der Wohnquartiere immer mehr Fußwege zum Parken mißbraucht werden. Dies ist besonders augenfällig auf der alten Salzstraße im Wohnkomplex 8 (Abb. 89). Zusätzlich begründet sich im Abstellen von Fahrzeugen unmittelbar vor den Gebäuden, ähnlich wie in anderen ostdeutschen Großsiedlungen (KOCH 1994), ein Ärgernis für Passanten, insbesondere mit Krankenfahrrädern und Kinderwagen, und ein potentiell Risiko nach einem Unglücksfall in einem angrenzenden Gebäude, da die Rettungswege unpassierbar werden. Eine Reaktion der Stadtverwaltung auf diese Mißstände gibt es nicht. Weiterhin fehlen für Fußgänger attraktive Querungsmöglichkeiten über die S-Bahnstrecke. Vorgesehene Brückenbauwerke, etwa im Rahmen der Lindenallee, wurden eingespart, andere wie Brücken innerhalb der Siedlung Grünau gar nicht erst vorgesehen. Trotz der damit verbundenen Gefahren wird von vielen Personen der direkte Weg über die Gleise einem längeren Umweg über eine andere Brücke vorgezogen. Andere Menschen verzichten deshalb auf den Gebrauch der Parkanlagen für die Naherholung. Der angestiegene KFZ-Verkehr auf der Schönauer Straße, die ein zukünftiges Teilstück des Leipziger Stadtringes sein soll, erschwert die Erreichbarkeit des Robert-Koch-Parks vom WK 4 aus zusätzlich.



Abbildung 76: Weg ins „Nichts“ zwischen Kulkwitzer See und Wohnkomplex 8
Foto: Thomas Keidel, Dezember 1992

Einen letzten Kritikpunkt stellt die chaotische Situation der Fußwegeverbindungen in die angrenzenden Erholungsgebiete im Umland dar. Die für motorisierte KFZ gesperrte „Alte Salzstraße“ endet nach der Kreuzung mit der Straße am See im Nichts (Abb. 76).

Während eine Steigerung von Wegen zu Fuß in der Freizeit und zum Einkaufen möglich erscheint, wird es nur in sehr begrenztem Umfang Chancen geben, für die Bewohner Arbeitsplätze in fußläufiger Entfernung anzusiedeln (hohe Baudichte). Selbst das südlich anschließende geplante Gewerbegebiet Weidenweg wird für nahezu alle Grünauer nicht zu Fuß zu erreichen sein.

Die Voraussetzungen viele Wege auf umweltfreundliche Weise zurückzulegen sind durchaus in Grünau gegeben. Unzureichende Orientierungsmöglichkeiten durch eintönige Gestaltung der Freiräume lassen sich beheben (GLASZE 1995). Um die Attraktivität des Wohngebietes zu erhöhen, sollten kurzfristig kleinere Verbesserungen der angesprochenen Mängel vorgenommen werden. Andere Maßnahmen, wie der Bau weiterer Fußgängerbrücken, sind ebenso erforderlich.

8.2.3.3.4. Motorisierter Individualverkehr

Die Berücksichtigung des individuellen Kraftfahrzeugverkehrs nahm bei der Planung der Großsiedlungen einen nachrangigen Stellenwert ein. Die Flächen für den fließenden und ruhenden Verkehr innerhalb der Wohngebiete sollten möglichst eingegrenzt werden, indem eine sparsame, sinnvolle und konzentrierte Nutzung der Anlagen mittels entsprechender Planungen erfolgt (LAMMERT 1979).

In der Praxis gelang dies aber nur teilweise. Das umfangreiche ÖPNV-Netz hat zahlreiche qualitative Mängel. Hinzu kommt die Lage am Stadtrand. Deshalb konnte nicht verhindert werden, daß vergleichsweise mehr private KFZ als in innerstädtischen Wohngebieten genutzt werden. Besonders problematisch war deshalb schon in der Vergangenheit trotz des noch vergleichbar geringen Motorisierungsgrades die „im Rahmen der Intensivierung der Verkehrsanlagen“ vorgenommene Einsparung von Teilen der vorgesehenen Entlastungsstraßen und Abstellmöglichkeiten für Fahrzeuge.

a) Netzstruktur

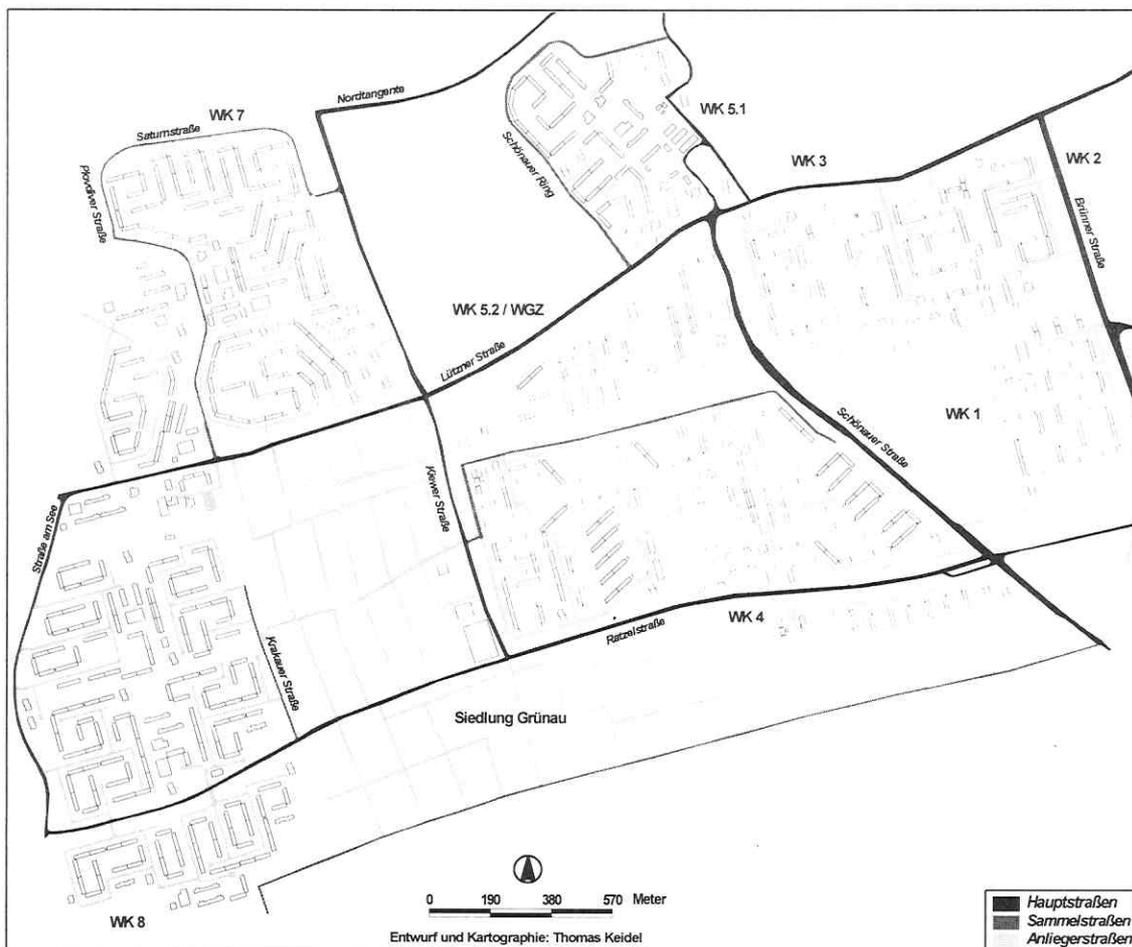


Abbildung 77: Straßennetz Leipzig-Grünau
Quelle: eigene Erhebung (Kartierung, Stand 1995)

Bis heute dienen die vor dem Bau des Wohngebietes vorhandenen Hauptstraßen als Hauptabfahrwege für den Fahrzeugverkehr. Neben der Bundesstraße 87 von Markranstädt kommend, das Wohngebiet in seinem nördlichen Teil durchschneidend und weiter nach Osten in die gründerzeitliche Bausubstanz sich fortsetzend, ist dies die Ratzelstraße im Süden (Abb. 77). Diese Verkehrsachse führt gleichfalls in ihrer Verlängerung in das gründerzeitlich bebaute Stadtgebiet. Innerhalb des historischen Stadtgebietes vor Leipzig erfuhr keiner dieser Zufahrtswege irgendwelche Verbesserungen, so daß dort Verkehrsprobleme schon vor der Wende zum Alltag gehörten (ACKERMANN u. STEIN 1981). Während der Teil der Ratzelstraße in der Großsiedlung neugebaut wurde, nicht wie geplant vier-, sondern nur zweispurig (die freigehaltenen Flächen sind teilweise begrünt), sind an der B 87 (Lützner Straße) so gut wie keine Veränderungen vorgenommen worden. Dort behindern zudem zahlreiche unkoordinierte Ampelschaltungen den Verkehrsfluß. Bereits im städtebaulichen Wettbewerb wurde die Trassenführung als nicht einer damaliger „F-Straße“ entsprechend erkannt und deshalb als veränderungswürdig eingestuft (Stadt Leipzig 1973).

Senkrecht dazu wurden mehrere neue Straßenzüge eingerichtet. Von Ost nach West ist es die Brünner Straße (gleichzeitig die östliche Grenze des Neubaugebietes), die Schönauer Straße zwischen WK 4, WGZ und den ersten drei Wohnkomplexen, die Kiewer Straße, zwischen dem Wohnkomplex 4, dem Wohngebietszentrum und der Siedlung Grüna, die Krakauer Straße (Ostrand Wohnkomplex 8) und die Straße am See, welche die Westbegrenzung der Großsiedlung bildet (Abb. 77).

Einige dieser Straßen entsprechen noch nicht dem geplanten Ausbauzustand. Die Schönauer Straße ist statt vier- nur zweispurig gebaut worden. Zudem fehlt der nördliche Teil (WK 5). Statt dessen wird auf Anliegerstraßen eine Verbindung in diese Richtung hergestellt. Im Januar 1995 wurde die Genehmigung der Satzung zu einem Bebauungsplan bekanntgegeben. Nach diesem soll der Kreuzungsbereich Lützner/Schönauer Straße und die Schönauer Straße selbst im Rahmen der Realisierung des Leipziger Stadtringes, wie bereits in der ursprünglichen Planung vorgesehen, vierspurig ausgebaut werden (völliger Neubau im nördlichen Teil, Leipziger Amts-Blatt 7. 1. 1995).

Auch die Kiewer Straße wurde nicht wie vorgesehen nach Süden bis zum geplanten Gewerbegebiet Weidenweg verlängert (Abb. 16). Die Krakauer Straße ist nur ein Fragment und wird der ihr zugeordneten Bedeutung nicht gerecht. Es fehlt die Querung der S-Bahn und die Fortsetzung nach Süden ebenfalls in das zukünftige Gewerbegebiet Weidenweg. In Folge dessen ist sie als Anwohnerstraße einzustufen.

Schließlich die Straße am See. Hier fehlt der nördliche Teil ab der Kreuzung Lützner Straße vollständig. Die in Richtung Norden weiterfahrenden Kraftfahrer nutzen statt dessen die eigentlich dem Anwohnerverkehr vorbehaltene Plovdiver Straße (Abb. 77).

In diesem Zusammenhang muß der fragmentarische Ausbau der nördlichen Umgehung angesprochen werden. Sie ist statt vier- nur zweispurig und endet, vom „Hafen“ kommend (Osten), bereits an der Kiewer Straße. Die Weiterführung nördlich des Wohnkomplexes 7 und durch den Ort Miltitz bis zur B 87 ist nicht realisiert worden (Abb. 16). Deshalb kommt dieser Straßenführung nur eine lokale Bedeutung für das Neubaugebiet zu. Die eigentliche Funktion, neue Bundesstraße zu sein, kann nicht erfüllt werden. Statt dessen benutzen die zahlreichen Autofahrer der Straße in Richtung Rückmarsdorf, vorwiegend zum Aufsuchen der großflächigen Einzelhandelseinrichtungen, die nur als Sammelstraße für den Anwohnerverkehr ausgebaute Saturnstraße. Schließlich bleibt zu erwähnen, daß die ursprünglich geplante Südumgehung des Neubaugebietes nicht verwirklicht wurde.

Eine nächste untergeordnete Stufe des Wegenetzes sind die Sammelstraßen in Randlage. Sie mußten dort vorgesehen werden, wo es nicht möglich war, von den oben genannten Verkehrsachsen eine direkte Erschließung vorzunehmen. Zu nennen sind die Plovdiver Straße/Saturnstraße im Wohnkomplex 7 und der Schönauer Ring im WK 5.

Neben diesem Hauptstraßennetz gibt es in Grüna zahlreiche Sackgassen (etwa WK 7) und Ringstraßen (z. B. WK 4), die die Erschließung der Wohngebäude und Infrastruktureinrichtungen sicherstellen. Diese Stichstraßen verhindern weitgehend einen Durchgangsverkehr im Wohngebietsinneren.

Selbst diese Anliegerstraßen waren von Einsparungsmaßnahmen betroffen. Entgegen der Planung wurde im WK 7 und im WK 4 auf den Bau jeweils einer Straße zugunsten von reinen Fuß- und Radwegen verzichtet. Die problematische Parkplatzsituation und die Bequemlichkeit der Anwohner gekoppelt mit fehlenden Ordnungsmaßnahmen führen zum Befahren und zur dauerhaften Beparkung dieser Wege (Abb. 78).



*Abbildung 78: Beparkung des Wohnweges Mannheimer Straße, Wohnkomplex 4
Foto: Georg Glasze, April 1995*

Eine hierarchische Struktur des Verkehrsnetzes war gleichermaßen der dominierende Planungsgrundsatz in anderen Neubaugebieten. Bei der Realisierung der Verkehrswege für den motorisierten Individualverkehr mußten vielfach Abstriche gemacht werden. Infolgedessen ist das Problem der Beparkung von Freiräumen überall anzutreffen.

b) Besitz und Inanspruchnahme privater PKW

Vor der Wende lag der Motorisierungsgrad der Bewohner der Großsiedlungen geringfügig über dem städtischen Durchschnitt. Dennoch spielte der private PKW für die täglichen Wege von und zur Arbeit insgesamt nur eine geringe Rolle (für Magdeburg-Olvenstedt: STAUFENBIEL 1987). Selbst für die Erholung am Wochenende wurden von zahlreichen Einwohnern öffentliche Verkehrsmittel in Anspruch genommen.

Mit dem Jahr 1990 ist der PKW zum wichtigsten, zentralen Konsumgut vieler ostdeutscher Familien geworden. Starke Steigerungen des PKW-Bestands erfolgten in Leipzig (1989: 230 Fahrzeuge pro 1 000 Einwohner, Mitte 1991: 357, Prognose 450–470, GORMSEN 1992). 1994 waren für die mittlerweile unter 500 000 Einwohner zählende Bevölkerung 225 154 Fahrzeuge darunter 186 743 private Autos zugelassen (Werte für Anfang März 1994, LVZ 24. 3. 1994, LVZ 29. 3. 1994). Viele Haushalte mußten in Anpassung an den wirtschaftspolitischen Wandel ihre Lebenssituation grundlegend ändern. Dazu gehörte den neuen Anforderungen an die Arbeitnehmer möglichst gut zu entsprechen. Eine hohe persönliche Flexibilität und Mobilität gehören zählen dazu. Erst der eigene PKW machte es möglich, flexibel auf Arbeitsplatzangebote im mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht oder nur schwer erreichbaren weiteren Umland reagieren zu können. Verbrauchermärkte auf der „grünen Wiese“ sind am bequemsten mit dem PKW zu erreichen (JÜRGENS 1994). Der PKW-Besitz gehört zur Grundvoraussetzung der „mobilen Gesellschaft“. Natürlich

war der persönliche Wunsch nach Mobilität, insbesondere in der Freizeit (Wochenende, Urlaub) ebenfalls maßgebend für die rasche Steigerung der PKW-Ausstattungsquoten der Haushalte wie in den alten Bundesländern. Bei keinem anderen Konsumgut wurde das „Westniveau“ so schnell erreicht.

In dem 1991 durchgeführten Vergleich zwischen Jena und Göttingen konnte bereits eine fast gleich hohe Verfügbarkeit von PKW (Jena 58,3 %, Göttingen 63,7%) festgestellt werden (BÜRKNER u. HELLER 1992). Es ist deshalb nicht verwunderlich, daß nun der PKW zu einem bestimmenden Faktor der Freiflächengestaltung im Großwohngebiet wird (KUTTER 1991). In der Untersuchung von KAHL (1992 a) zeigte sich, daß der Gebrauch von PKW von 18% auf 35% zugenommen hat (Abb. 56).

Die interviewten Grünauer sind insgesamt hoch motorisiert (Abb. 79). Die erheblichen Unterschiede zwischen den beiden Erhebungen haben ihre Ursache in dem unterschiedlichen Probandenkreis. Während in der 1993er Befragung Eltern schulpflichtiger Kinder angesprochen wurden, die ein Fahrzeug für den Beruf und als preisgünstiges Familienverkehrsmittel nutzten, sprach die Befragung 1995 zusätzlich Jugendliche und Rentner an. Die Jugendlichen verfügen überhaupt nicht über eigene Fahrzeuge und die PKW-Ausstattungsquote der Senioren ist allgemein gering und liegt unter dem Prozentsatz dieser Altersgruppe in den westlichen Bundesländern. Die Ursache ist der viel geringere Motorisierungsgrad in der ehemaligen DDR vor 1989. Nach der Wende werden nur wenige ältere Leute einen Führerschein erworben haben, da sie ihn nicht beruflich benötigen und der finanzielle Aufwand erheblich ist. Auch insgesamt stehen nur einem Teil der Rentner genügende Finanzmittel zum Kauf und zum Betreiben eines eigenen Kraftfahrzeuges zur Verfügung.

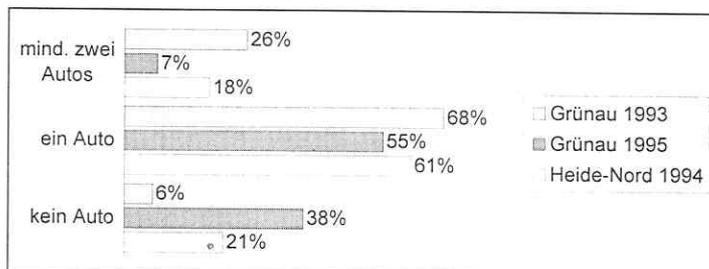


Abbildung 79: Fahrzeugbesitz in Leipzig-Grünau und Halle, Wohngebiet Heide Nord

Quellen: eigene Erhebungen (schriftliche Befragung im Sommer 1993, n=198; Interviews im Frühjahr 1995, n=165), MNICH u. SAHNER 1994

Die 1993 befragten Grünauer gaben an, daß sie ihr Fahrzeug zu den verschiedensten Aktivitäten nutzen (Arbeitsweg 89%, Freizeit 91%, Einkauf 89%, Urlaub 87%). Die Benutzung des Zweitfahrzeuges beschränkt sich dabei vorwiegend auf den Arbeitsweg mit 92% (Einkäufe 61%, Freizeit 52%, Urlaubsreise 38%). Während Privatautos (190 Stück) für fast alle Wege gleichermaßen in Frage kommen, ist die mit Abstand häufigste Nutzung der Firmenfahrzeuge (47 Stück) der Arbeitsweg mit 94% (andere Werte zwischen 50 und 60%). Daß ein häufiger Gebrauch des Kraftfahrzeuges stattfindet, spiegelt sich in den Angaben zu den gefahrenen Kilometern je Jahr wieder (um 20 000 km bei 38% der Antwortenden). Die Nutzung und Zahl der Fahrzeuge dürfte sich in naher Zukunft weiter steigern, da in 46% der Haushalte zwei, in 4% sogar drei Personen eine Fahrerlaubnis besitzen (insgesamt sind in 96% aller Haushalte Führerscheine vorhanden, eigene Erhebungen vgl. Anhang).

Auch die Bewohner der Neubausiedlung Heide-Nord in Halle nutzen die zahlreich vorhandenen PKW sehr häufig. Für den täglichen Gebrauch steht der Arbeitsweg im Vordergrund (immer 71,5 %, häufig 8,7 %). Weiterhin sind die Nutzung in der Freizeit (immer 27,3 %, häufig 56 %) sowie zum Einkauf (immer 34,4 %, häufig 46,4 %) bedeutend. Der Gebrauch der Zweitfahrzeuge erfolgt nahezu gleich oft, auch hier steht die Nutzung für den Arbeitsweg im Vordergrund (MNICH u. SAHNER 1994). Dennoch bestehen, wie die Befragung 1995 in Grünau zeigt, Chancen, die tägliche Nutzung des KFZ zu reduzieren.

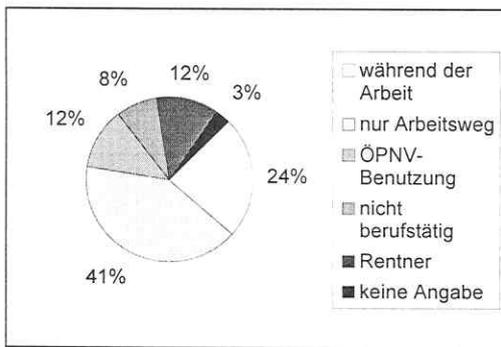


Abbildung 80: Bevorzugtes Verkehrsmittel der KFZ-Halter für den Berufsweg
 Quelle: eigene Erhebung (Interviews im Frühjahr 1995, n=165)

Nur etwa jeder dritte Autofahrer benötigt das Fahrzeug während der Arbeit (Abb. 80). Die Frage ist deshalb, wie viele von denjenigen, die das Fahrzeug nur für den Arbeitsweg gebrauchen könnten, auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen. Viele Berufstätige haben ihre Arbeitsstätte im Stadtzentrum (Abb. 57). Dieser Personenkreis könnte den zur Zeit geringen Anteil des ÖPNV am Berufsverkehrs der Autobesitzer heraufsetzen. Reale Chancen werden aber nur dann bestehen, wenn sich entweder die Attraktivität des ÖPNV stark erhöht oder die Benutzung des Autos erschwert wird. Vergleichbar äußern sich die Bewohner der Siedlung Heide-Nord in Halle. Für 72,1% der Autofahrer wäre die Straßenbahn eine Alternative. Dagegen kommt das Fahrrad für die meisten nicht in Frage (65,2%, MNICH u. SAHNER 1994).

c) Probleme und Entwicklungsmöglichkeiten des fließenden Verkehrs

Während in den Großsiedlungen für den individuellen Kraftfahrzeugverkehr im allgemeinen ein gut ausgebautenes Wegenetz zur Verfügung steht, liegen die eigentlichen Probleme in der Anbindung an das übrige Stadtgebiet (KOCH 1994). In Grünau ist dagegen das Verkehrsnetz nicht einmal für die prognostizierten 5 500 PKW je Spitzenstunde (JANA u. STEIN 1986) ausreichend. Die fehlenden Umgehungsstraßen führen nicht nur in den Hauptverkehrszeiten zu langwierigen Stauungen, schwerpunktmäßig auf der Bundesstraße (Abb. 81). Dort wird durch nicht dem Verkehrsfluß angepaßte Ampelschaltungen die Kapazität der Straße reduziert. Die Erschließung durch am Wohngebietsrand gelegene Sammelstraßen erzeugt zudem zusätzlichen Verkehr, da eine direkte Verbindung benachbarter Wohnquartiere zum Teil nicht vorhanden ist und große Umwege gefahren werden müssen. In den Anwohnerstraßen behindern weiterhin zahlreiche im Straßenraum abgestellte Fahrzeuge den Verkehrsfluß und stellen eine potentielle Unfallgefahr dar, spielende Kinder werden nur sehr spät bemerkt.

Bedenklich sind die durch die Ansiedlung von großflächigen Einzelhandelseinrichtungen am Stadtrand entstandenen neuen Verkehrsbeziehungen, welche in der Planung des Wohngebietes nicht berücksichtigt werden konnten. Ursprünglich dem Anliegerverkehr vorbehaltenen Straßen werden nun zusätzlich vom Durchgangsverkehr frequentiert. Auch Nutzungsveränderungen von Infrastruktureinrichtungen können lokal zu neuen Verkehrsströmen führen. Beispiele dafür sind die Umwandlung von Kindereinrichtungen zu Schulen und die Ansiedlung von Einzelhandelseinrichtungen in dafür nicht vorgesehenen Räumlichkeiten (z. B. Gaststättengebäuden).

Die spezifische Entwicklung in Ostdeutschland kann sogar einen zeitweilig höheren Motorisierungsgrad in den Großsiedlungen als in vergleichbaren Anlagen Westdeutschlands zur Folge haben. Dafür sprechen die zahlreich vorhandenen nun als Zweitwagen genutzten Fahrzeuge aus DDR-Beständen und die insgesamt einem höheren sozialen Status angehörende junge Bevölkerung mit einem hohen Bedarf an individueller Mobilität.

Die Einschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung läßt kaum erwarten, daß sich durch den Ausbau und die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs der Bestand an PKW merklich reduziert. Die Fahrzeuge werden weiterhin zumindest für größere Einkäufe und zur Nutzung in der Freizeit eingesetzt.

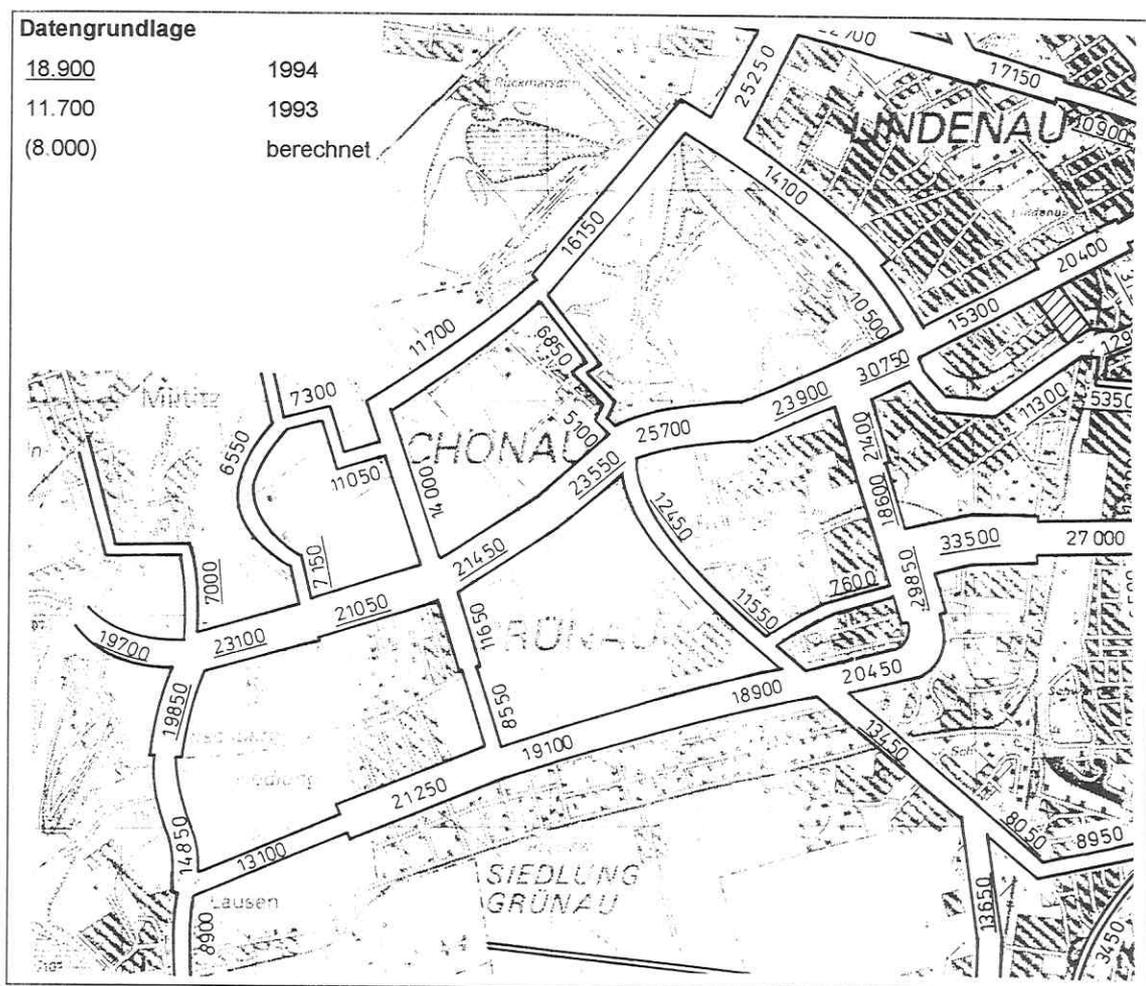


Abbildung 81: Straßenbelastung in Grünau 1993/1994 (Fahrzeuge pro Tag)

Quelle: Stadt Leipzig 1995

Daher ist dringend erforderlich, über Strategien nachzudenken, wie die vorhandenen Autos so im Wohngebiet untergebracht werden können, daß für andere Bedürfnisse noch genügend freie Flächen vorhanden sind. Ursprüngliche Flächennutzungskonzepte sind unter Berücksichtigung der geänderten Rahmenbedingungen zu überarbeiten. Positive Grundgedanken der anfänglichen Konzeptionen sind dabei heranzuziehen. Um eine insgesamt günstige Entwicklung des Wohngebietes zu erreichen, wird es nicht an allen Stellen möglich sein, vorhandene Problemsituationen durch geeignete Maßnahmen zu entschärfen.

Auf der Grundlage des ursprünglichen Verkehrskonzeptes kann beurteilt werden, welche vorgesehenen Netzerweiterungen immer noch notwendig sind und wo eine veränderte Planung angebracht ist. Da selbst für den vor der Wende erwarteten PKW-Bestand das Straßennetz zu gering dimensioniert ist, dürfte es unter den neuen, weiter verschärften Bedingungen einen noch dringenderen Handlungsbedarf geben. Zudem werden momentan Straßen mit zahlreichen angrenzenden Wohngebäuden vom Durchgangsverkehr belastet, da vorgesehene Umgehungen nicht gebaut worden sind (Beispiel Plovdiver Straße im WK 7).

Projektierte Baumaßnahmen der Stadt Leipzig (Wohngebietszentrum mit mehreren Parkhäusern, zukünftige Nutzung Kasernengelände) und der Umlandgemeinden (Bürokomplex nördlich des WK 7, Einkaufszentrum in Miltitz an der B 87) werden zusätzlich negativ wirken.

d) Struktur der Anlagen des ruhenden Verkehrs

Die Konzeption von Großsiedlungen in der DDR erfolgte unter den damaligen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Verhältnissen und den geplanten Entwicklungen. Dazu gehörte eine perspektivisch geringe Ausstattung der Haushalte mit Privatkraftfahrzeugen. 1985 waren 192–196 PKW/1 000 Einwohner in der DDR statistisch belegt. Damals rechnete man mit einer Zunahme bis auf 230 PKW/1 000 Ew. 1990 und von bis zu 267 PKW/1000 Ew. 1995. Erst für das Jahr 2010 wurden 285 PKW/1000 Ew. erwartet (VOIGT 1987, Abb. 5). Für Grünau waren dementsprechend im Planungswettbewerb 268 Stellplätze pro 1000 Einwohner einzuplanen, für Schüler- und Studentenwohnheime sogar nur 40–50 Plätze (Stadt Leipzig 1973).

Erst für den „Sättigungsmotorisierungsgrad“, der nicht vor dem Jahr 2010 erwartet wurde, sah man einen PKW-Stellplatz je Wohnungseinheit (unabhängig von der Mieterzahl) vor. Für einen Mitte der 80er Jahre noch auf Jahrzehnte berechneten Zeitraum war weniger Stellplatz durchaus angemessen (VOIGT 1987). Die Realisierung einiger Randparkplätze verzögerte sich, so daß nicht einmal das damalige Parkbedürfnis (in Erfurt beispielsweise 0,4 PKW pro Wohnung) befriedigt werden konnte. Mehrgeschossige Anlagen fehlten weitgehend (BMBau 1991 b).

Das Parkraumkonzept in Grünau bestand in der begrenzten Anlage von Parkflächen in unmittelbarer Nähe der Wohnung (*Hausparkplätze*, z. B. im WK 8: 3059 Stück für PKW) und für alle übrigen Fahrzeuge im Bau von größeren Parkplätzen in Randlage zum Wohngebiet (*Sammelparkplätze*, WK 8: 2236 Stück für PKW).



Abbildung 82: Nördlicher „Parkplatz“ an der Krakauer Straße im Wohnkomplex 8
Foto: Thomas Keidel, April 1993

Während in den ersten Wohnkomplexen die vorgesehenen Abstellmöglichkeiten realisiert wurden, gibt es in den am dichtest bebauten Wohnkomplexen 7 und 8 Ruderalflächen, die ursprünglich Parkplätze sein

sollten, aber zur Zeit nicht oder nur sehr provisorisch zum Abstellen von KFZ genutzt werden, obwohl sie Bestandteil des Parkraumkonzeptes waren (Abb. 82 bis 84).

Auch in österreichischen Großsiedlungen sind Stellplätze die hauptsächliche Freiraumnutzung. Trotz umfangreichen Vorkriegs-Großsiedlungsbestandes mit geringer Ausstattung an Abstellmöglichkeiten für den ruhenden Verkehr wird insgesamt eine Quote von 44 Stellplätzen für 100 Wohnungen erreicht (CZASNY u. FEIGELFELD 1991).

e) Inanspruchnahme der Anlagen des ruhenden Verkehrs

Bereits vor 1989 ergaben Zählungen, daß in den Abendstunden sämtliche inneren Parkplätze belegt waren und auf die Randparkplätze ausgewichen werden mußte (JANA u. STEIN 1986). Ebenso wiesen AKKERMANN u. STEIN (1975) schon vor dem Bau des Wohngebietes Grünau darauf hin, daß durch die Bereitstellung eines großen Teils der Parkplätze in Randlage komplizierte Probleme auftreten können. Bereits 1987 waren 60% aller Grünauer Haushalte mit einem eigenen PKW ausgestattet (KAHL 1992 a). Ein weiterer Anstieg dieser ohnehin bereits im DDR-Vergleich hohen Motorisierungsquote wurde erwartet.

Für Untersuchungen des ruhenden Verkehrs wurde der Wohnkomplex 8 ausgewählt. Aufgrund seiner hohen Bebauungsdichte und mangelhaft ausgestatteten Randparkplätze entstehen viele Probleme in diesem WK (WELLNER in LVZ 12./13. 3. 1994). Insgesamt ist der Zustand der Freiräume schlecht, es fehlen zahlreiche Wegebeziehungen, und die Orientierung fällt dem Fußgänger schwer. Insbesondere die Randzone ist defizitär (Müll und Autowracks). Zusätzlich durchschneidet die Ratzelstraße das Wohnquartier (Arbeitsgemeinschaft Rahmenplan 1995). Infolge des unvollständigen Realisierungsgrades der Infrastruktureinrichtungen gibt es aber noch Möglichkeiten, vorhandene Freiflächen für fehlende Ausstattungselemente zu verwenden.

Um eine zuverlässige Grundlage der Beurteilung der Parksituation im Wohngebiet zu erhalten, erfolgte eine zweimalige Zählung des ruhenden Verkehrs. Diese wurde jeweils an einem Mittwoch im Sommerhalbjahr zwischen 19.00 und 20.00 Uhr von Schülern des örtlichen Gymnasiums unter Aufsicht mehrerer Fachleute durchgeführt. Es sollten Verzerrungen, die die Gesamtzahl der abgestellten PKW hätten geringer erscheinen lassen, beispielsweise durch besondere Geschäftsöffnungszeiten (langer Donnerstag) und spezielle Mobilitätsverhältnisse am Wochenende (Freitag bis Montag) möglichst ausgeschlossen werden. Dabei notierten die Schüler in kleinen Kartenausschnitten sämtliche abgestellte Fahrzeuge. Besonderer Wert wurde auf die getrennte Erfassung der auf dafür nicht vorgesehenen Flächen abgestellten Kraftfahrzeuge gelegt.

Die sich kurz darauf anschließenden Befragungen hatten ihren räumlichen Schwerpunkt in dem durch die Zählung betroffenen Wohnkomplex, um aufgrund der Aktualität des Themas eine starke Resonanz erzielen zu können (Hinweis in der Tageszeitung auf die Bilanz der Befragung, LVZ 13. 5. 1993). Die hohe Rücklaufquote (Kapitel 8.1.) zeigt, daß dies gelungen ist.

Tabelle 19: Ergebnisse der Fahrzeugzählungen

	erste Zählung	zweite Zählung
Fahrzeuge auf Parkplätzen	3988	3988
falschparkende PKW	1167	1220
falschparkende Kleintransporter	34	33
falschparkende Motorräder	16	21
Autowracks	25	18

Quellen: eigene Erhebungen (Kartierungen im Mai 1993, jeweils Mittwochs zwischen 19 und 20 Uhr)

Der hohe Stellenwert des PKW spiegelt sich im ruhenden Verkehr wider. Beide Fahrzeugzählungen ergaben selbst bei der Verteilung der Falschparker innerhalb des Wohnkomplexes ein nahezu gleiches Bild (Tab. 19, Abb. 83 u. 84).

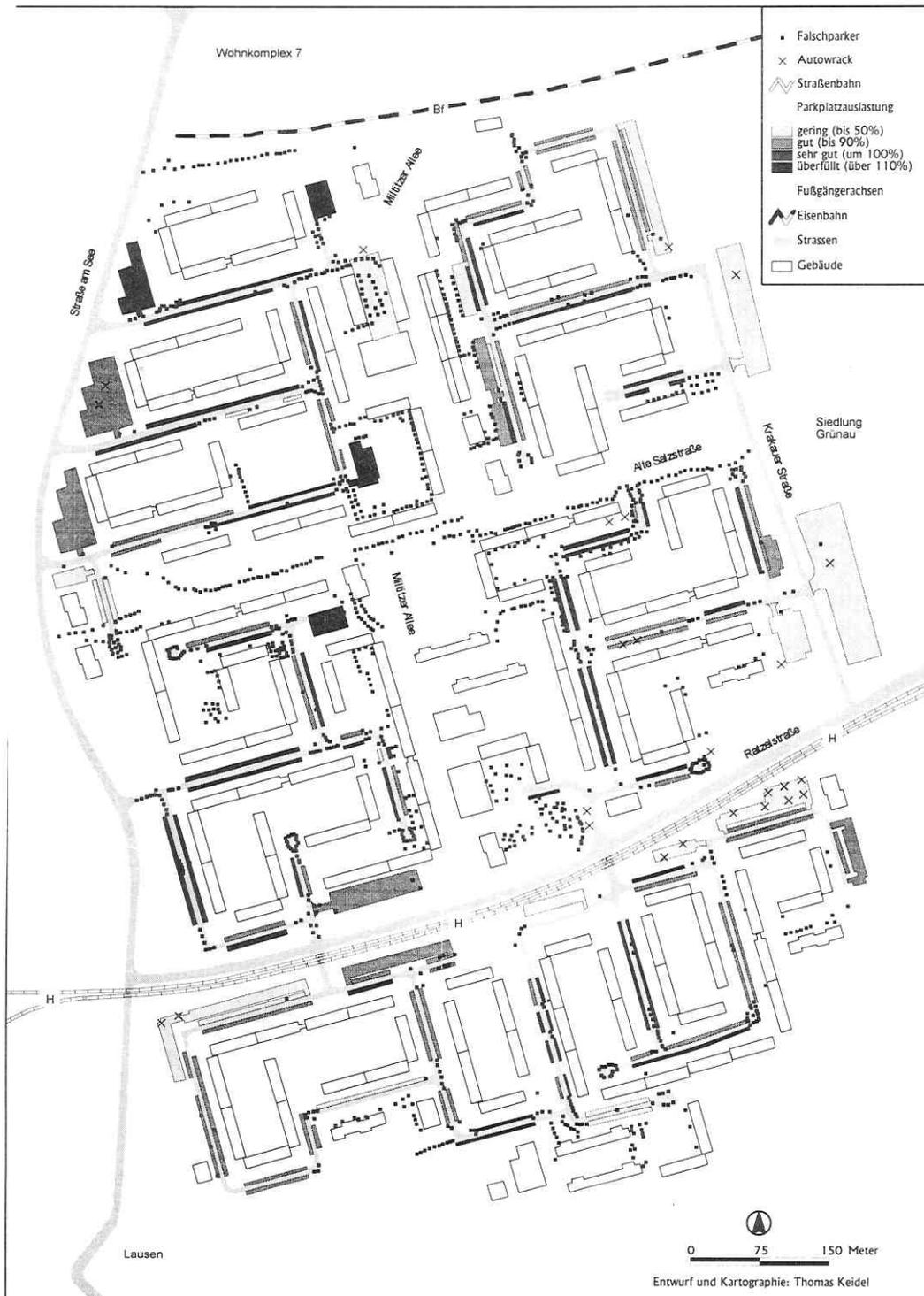


Abbildung 83: Auslastung der Stellflächen und Falschparker im Wohnkomplex 8, 1. Zählung
 Quelle: eigene Erhebung (Kartierung Anfang Mai 1993 an einem Mittwoch zwischen 19 und 20 Uhr)

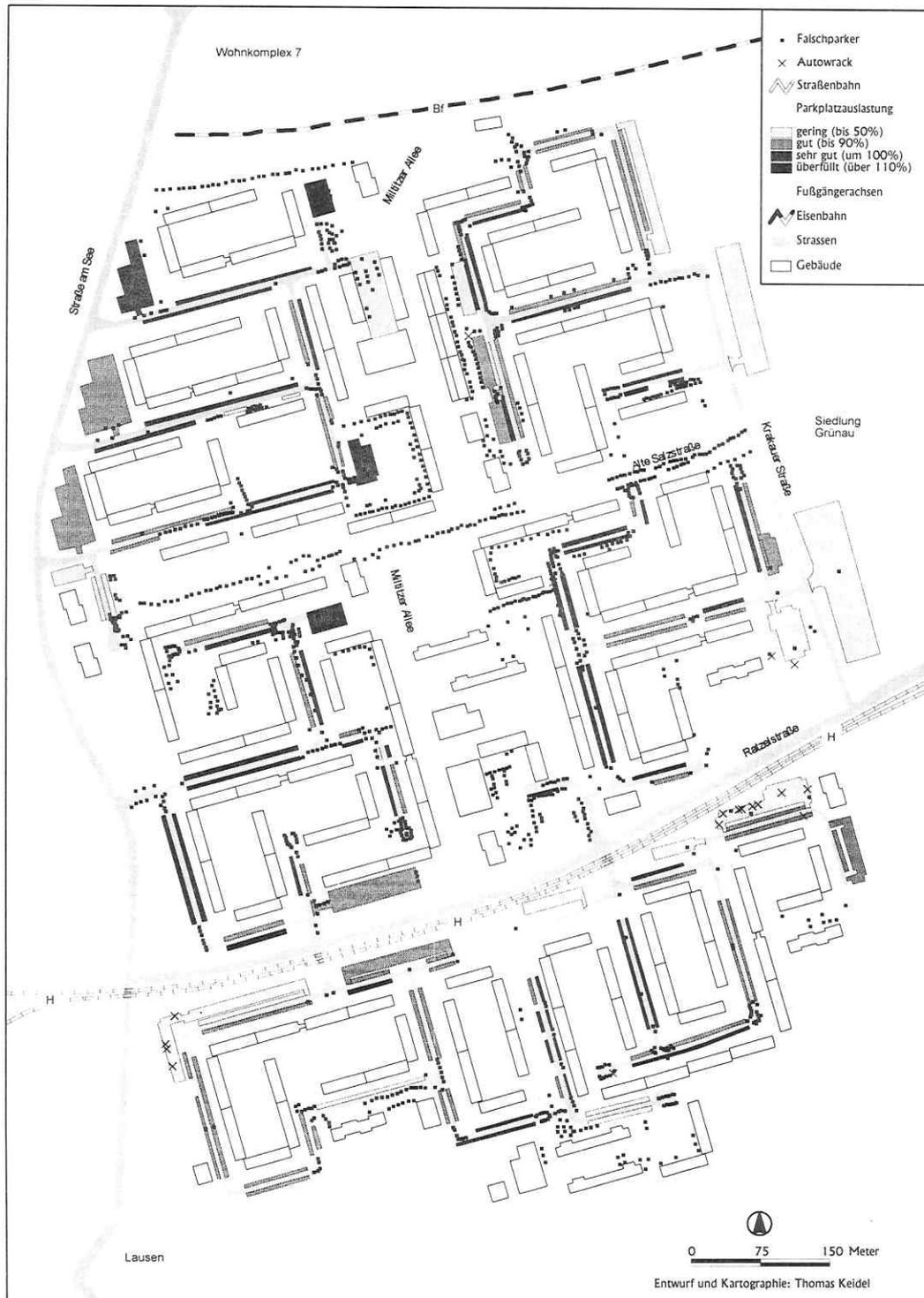


Abbildung 84: Auslastung der Stellflächen und Falschparker im Wohnkomplex 8, 2. Zählung
 Quelle: eigene Erhebung (Kartierung Ende Mai 1993 an einem Mittwoch zwischen 19 und 20 Uhr)



*Abbildung 85: Gering ausgelasteter Sammelparkplatz in Randlage an der Ratzelstraße, Wohnkomplex 8
Foto: Georg Glasze, April 1995*



*Abbildung 86: Nur für PKW vorgesehener Parkplatz in Randlage in Erfurt, Wohngebiet Nordhäuser Straße
Foto: Thomas Keidel, Mai 1995*

Es ließen sich unterschiedliche Räume abgrenzen. Die zentralen Parkmöglichkeiten wurden völlig ausgeschöpft, in den Randbereichen blieben dagegen zahlreiche Stellplätze unbesetzt. Auf den beiden großen Flächen am östlichen Wohngebietsrand befanden sich auf dem Nordteil statt möglicher 186 Fahrzeuge (laut Planungsunterlagen) nur 37 bzw. 28 PKW, auf der Südfläche statt 502 nur 8 bzw. 28 Autos (Abb. 82 u. 85). Hinzu kommt, daß auf der Südfläche zum Untersuchungszeitpunkt ein verlassenes Zeltprovisorium und andere Schrotgegenstände gelagert waren. Zusätzlich sind dort zeitweise ähnlich wie in Abb. 86 in

widerrechtlicher Weise Lastkraftwagen abgestellt worden. Schließlich befanden sich auf manchen Randflächen eine Anzahl Autowracks. Besonders betroffen war davon der östlichste Parkplatz südlich der Ratzelstraße in unmittelbarer Nähe des Ausländerwohnheims (Abb. 87). Die Parkmöglichkeiten in Randlage sind durchaus in wenigen Minuten von allen Wohnungen zu erreichen, jedoch schlecht zu überschauen und „sozial kontrolliert“, so daß sie allein wegen der Gefahr des PKW-Diebstahls heute nur unzureichend angenommen werden.



*Abbildung 87: Abgestellte Autowracks in Leipzig-Grünau, Wohnkomplex 7
Foto: Georg Glasze, April 1995*



*Abbildung 88: Rechtswidrig abgestellte KFZ auf einer Brachfläche im Wohnkomplex 8 (Selliner Straße)
Foto: Thomas Keidel, Mai 1993 (während der ersten Zählung fotografiert)*

Die beengten Verhältnisse im zentralen Bereich zeigen sich deutlich in der hohen Zahl falschparkender Fahrzeuge (Abb. 88). Sogar in den Höfen befinden sich Autos auf Grünflächen und Fußwegen. Die gesamte Fußgängerachse „Alte Salzstraße“ ist vollständig zugeparkt (Abb. 89).

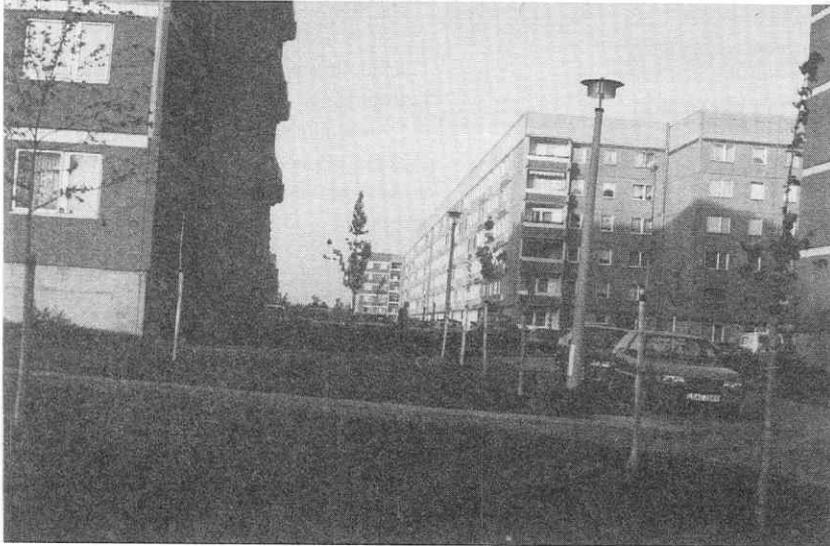


Abbildung 89: Beparkung des Fuß- und Radweges Alte Salzstraße im Wohnkomplex 8
Foto: Thomas Keidel, Mai 1993 (während der ersten Zählung aufgenommen)

f) Probleme und Entwicklungsmöglichkeiten des ruhenden Verkehrs

Bereits VOIGT (1987) kommt in bezug auf ostdeutsche Großsiedlungen zu dem Schluß, daß aus der Erfahrung heraus wegen der größeren Entfernung die Randparkplätze von der Wohnbevölkerung nur ungern oder überhaupt nicht angenommen werden. Statt dessen wurden bereits damals Fahrzeuge „auf allen möglichen, sich anbietenden, aber für den ruhenden Verkehr nicht vorgesehenen Flächen in Wohnungsnähe abgestellt“ (VOIGT 1987, S. 155).

Nur wenigen Bewohnern ist es möglich, nahezu täglich einen Abstellplatz in unmittelbarer Nähe der Wohnung zu finden (Abb. 90). Dennoch werden viele Autofahrer erst nach längerer ergebnisloser Suche den weiter entfernt liegenden Abstellplatz akzeptieren. Ein nur 300 Meter vom Fahrziel entfernter freier Platz wird erst nach durchschnittlich 12minütiger erfolgloser Suche angenommen (KNOFLACHER 1993). Das Parken auf „sonstigen Flächen“ ist für viele eine bequeme Alternative, obwohl es sich dabei vorwiegend um ehemalige Grünflächen handelt.

Freie Plätze befinden sich somit oftmals nicht an der Stelle, wo sie gebraucht werden. Eine hypothetische Aufrechnung der unbesetzten Stellplätze gegen die Falschparker ergibt erstaunliche Werte (1. Zählung 5205 geparkte Fahrzeuge, 2. Zählung 5262 Fahrzeuge, Sollplätze 5295). Dies bedeutet, daß zumindest zum Zeitpunkt der Zählungen theoretisch *alle* vorhandenen Fahrzeuge auf den Abstellplätzen im Wohngebiet angeordnet werden konnten. Diese eigentlich positive Bilanz (ausreichender Parkraum ist vorhanden) muß aber relativiert werden. Zum einen sind nach dem Ende der Zählung (20 Uhr) noch weitere PKW zu erwarten. Durch die ausschließliche Verbesserung der Qualität der Randparkplätze und eine dadurch stärkere Frequentierung wird ebenfalls keine Lösung des Gesamtproblems herbeigeführt. Mit einer nur geringen weiteren Zunahme des PKW-Bestandes im Wohngebiet sind spätestens die noch vorhandenen Reserven aufgebraucht. Zudem ist es kaum möglich, daß tatsächlich eine Belegung der Parkplätze nach Sollangaben erfolgen kann. Abgestellte Müllcontainer und die größeren Abmessungen moderner Fahrzeuge verhindern dies.

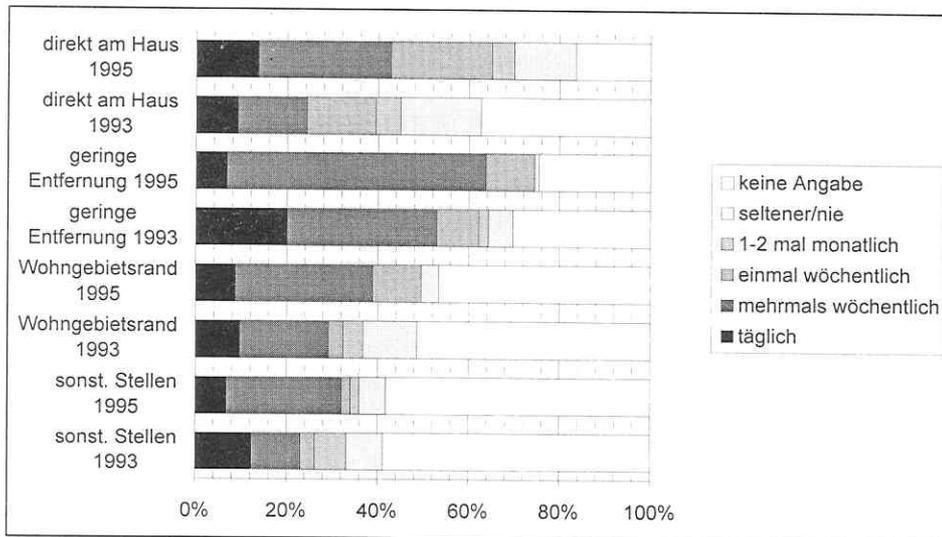


Abbildung 90: Entfernung des gefundenen Stellplatzes von der Wohnung

Quellen: eigene Erhebungen (schriftliche Befragung im Sommer 1993, $n=198$; Interviews im Frühjahr 1995, $n=165$)

Der Rahmenplan Grünau orientiert sich im Parkraumbedarf an westdeutschen Richtwerten von 1,1 PKW je Wohnung. Danach besitzt der Wohnkomplex 8 ein Defizit von 5800 Stellplätzen, faktisch bestehen nur 0,59 Plätze für jede Wohnung (Arbeitsgemeinschaft Rahmenplan). KOCH (1994) beschreibt Grünau ebenfalls als eine Siedlung mit besonders geringer Bedarfsdeckung für Parkraum (55%). Dies scheint aber nach den Erhebungen vor Ort nicht realistisch zu sein. Die Motorisierungsgrad der Bewohner des 8. Wohnkomplexes müsste sich demnach noch einmal nahezu verdoppeln!

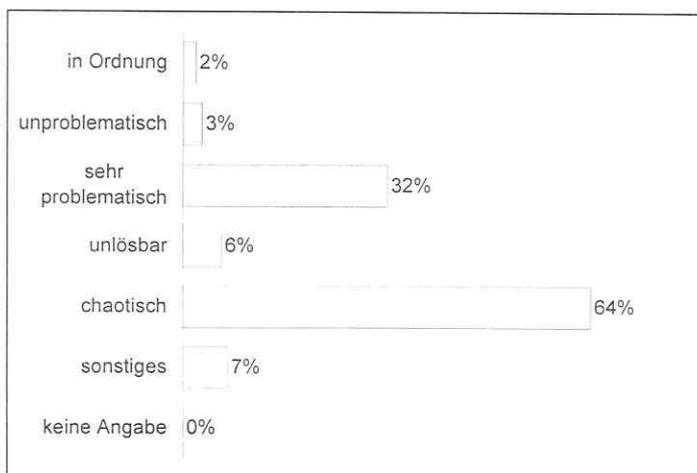


Abbildung 91: Beurteilung der Situation des ruhenden Verkehrs

Quelle: eigene Erhebung (schriftliche Befragung im Sommer 1993, $n=198$)

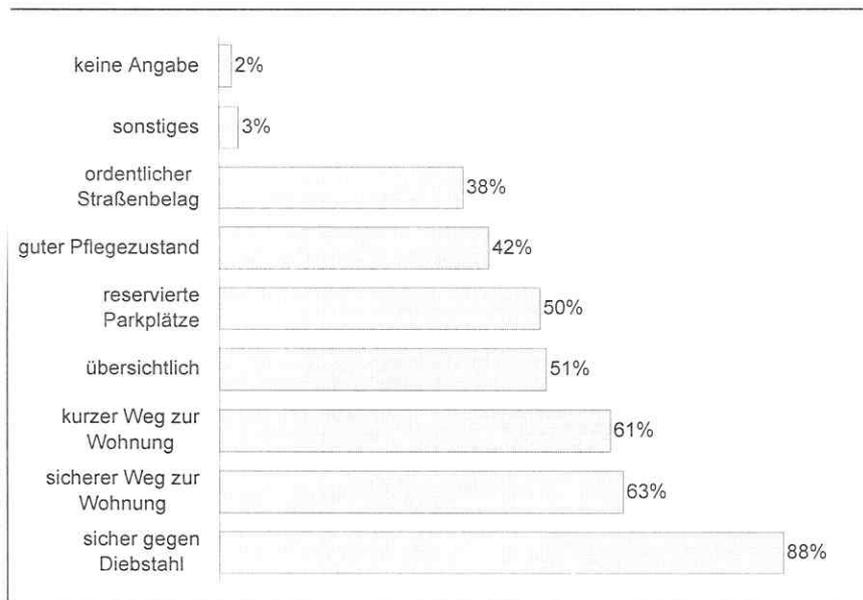


Abbildung 92: Wünsche der Autobesitzer an einen Parkplatz

Quelle: eigene Erhebung (schriftliche Befragung im Sommer 1993, n=198)

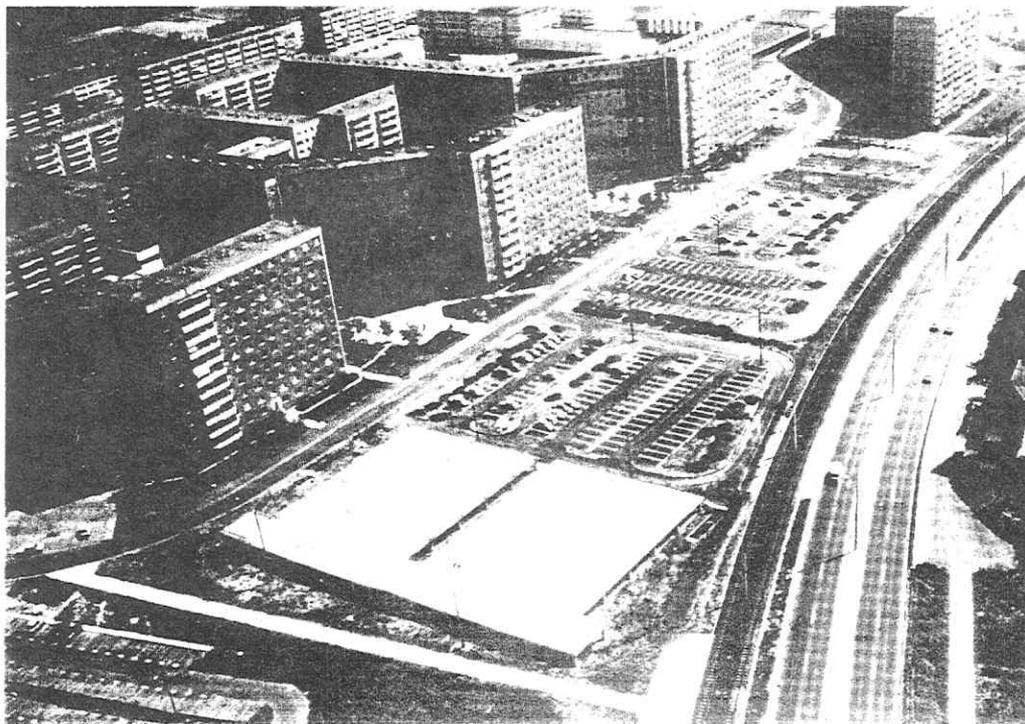


Abbildung 93: Parkpalette und Stellplätze in Randlage in Erfurt, Nordhäuser Straße

Quelle: IRS 1994

Die Befragungen zeigen deutlich, daß auch die PKW-Besitzer selbst die gegenwärtige Parksituation als unbefriedigend gelöst einschätzen (Abb. 91). Für 39% der Befragten ist die tägliche Parkplatzsuche sehr schwierig. Lediglich 22% finden immer an der gewünschten Stelle einen Abstellplatz. Erfurter Plattenbaubewohner finden gleichermaßen erst nach längerem Suchen oder nur durch verkehrswidriges Verhalten einen Autoabstellplatz (TA 17.12.1993).

Diese negative Gesamteinschätzung der Situation wird in verschiedenen Pressemitteilungen immer wieder zur Sprache gebracht. Besonders kritisiert wird dabei, daß trotz alternativer Parkmöglichkeiten viele Autofahrer ihre Fahrzeuge auf ehemaligen Grünflächen abstellen. In Leipzig kam es deshalb in einem Wohngebiet bereits zu Beschädigungen derart geparkter Fahrzeuge (verstopfte Auspuffrohre) durch unbekannte Täter (LVZ 9.11.1993).

Das Thema „abgestellte PKW im Wohngebiet“ wird deshalb immer wieder von der Bevölkerung zur Sprache gebracht, und es werden Lösungen eingefordert (LVZ 8.7.1993). Auch Schülergruppen beschäftigen sich bereits mit diesem Problemkreis im Rahmen von Projektarbeiten (TA 30.10.1993).

Die Anwohner verbinden mit einer für sie akzeptablen Lösung des Parkproblems ganz bestimmte Forderungen. Diese sind zu beachten, um Raumstrukturen anzustreben, die letztlich von den Bewohnern der Wohngebiete angenommen werden. Bereits in der Vergangenheit erwiesen sich die Sammelparkplätze in Randlagen zu den Wohnkomplexen als nur gering genutzt und wegen der Entfernung zur Wohnung nicht angenommen, obwohl eine maximale Distanz von 200 Metern zwischen Wohnung und Stellplatz angestrebt wurde (VOIGT 1987).

Die in der Befragung am meisten genannte Forderung ist, den PKW gegen Diebstahl gesichert zu sehen (Abb. 92). Diese Situation bestätigt sich in gewisser Weise in den Statistiken. Das Polizeirevier Grünau zählte im Herbst 1993 zu denen mit den meisten gestohlenen Fahrzeugen (151 Stück). Hinzu kamen 240 Diebstähle aus Fahrzeugen (LVZ 23./24.10.1994, vgl. die Kriminalitätsdiskussion im Grünau-Report vom 21.11.1992). Trotzdem sollten diese Zahlen nicht überbewertet werden. Das Polizeirevier Grünau ist fast für jeden fünften Leipziger zuständig. Da es weitaus mehr als nur vier weitere Polizeistationen in Leipzig gibt, haben diese einen deutlich geringeren Bevölkerungsanteil zu betreuen. Hinzu kommt, daß aufgrund der Bewohnerzusammensetzung in Grünau ein überproportional hoher Anteil an privaten PKW vorhanden ist.

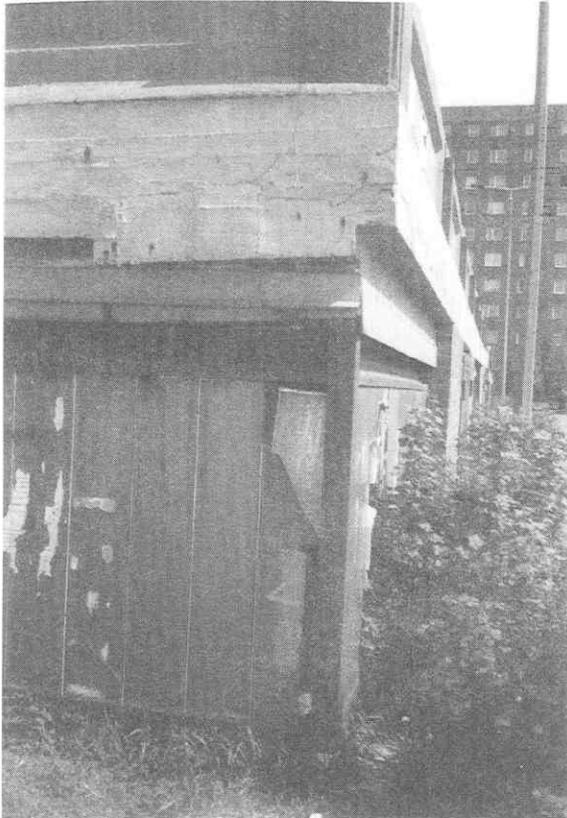


Abbildung 94: Parkpalette in Erfurt, Nordhäuser Straße
Foto: Thomas Keidel, Mai 1995

Die (mit gewissem Abstand) zweitwichtigste Forderung der Bewohner ist der sichere und kurze Weg zur Wohnung. Weiterhin soll der Parkplatz, vermutlich wegen der Diebstahl- und Überfallgefahr, übersichtlich sein. Begrüßt wird ebenso eine mögliche persönliche Reservierung der Abstellfläche. Weniger bedeutend sind der Pflegezustand und der Straßenbelag (Abb. 92).

Es ist deutlich zu sehen, daß die Bevölkerung bestimmte Ansprüche an den Parkraum stellt. Die Frage ist nun, welche dieser Forderungen überhaupt mit einer ökologischen Umgestaltung vereinbar sind. Außerdem ist zu prüfen, welche Vorstellungen sich in finanzieller und räumlicher Hinsicht realisieren lassen.

Die Auslastung der Abstellplätze im achten Wohnkomplex in Grünau ist eine typische Situation in ostdeutschen Großsiedlungen. Durch die dem Bau zugrunde liegenden Richtlinien des komplexen Wohnungsbaus wurden überall zu wenig Parkmöglichkeiten vorgesehen. Westdeutsche Großsiedlungen verfügen dagegen zumindest über einen Stellplatz pro Wohnung (VOGEL 1986).



*Abbildung 95: Bauzustand Parkpalette Erfurt, Nordhäuser Straße
Foto: Thomas Keidel, Mai 1995*

Überall in Ostdeutschland nutzt man Gehwege, Brachflächen und Grünanlagen zu Behelfsparkplätzen um. Vorhandene abgelegene Sammelparkplätze werden nur ungern angefahren. Statt dessen kommt es zu Parksuchverkehr (KOCH 1994). Wenige vorhandene mehrgeschossige Parkeinrichtungen werden nicht in Anspruch genommen. Am Beispiel der Parkpalette im Erfurter Neubaugebiet Nordhäuser Straße lassen sich mehrere Probleme verdeutlichen. Die Abstellanlage wurde als einzige von mehreren im Wohngebiet geplanten errichtet. Während die ebenerdige Garagenzone (vier abschließbare Einfahrten) vollständig genutzt wird, obwohl die PKW-Besitzer über zahlreiche Diebstahlfälle klagen, ist die Aufstellung auf der Freifläche auf dem Dach baupolizeilich verboten (mündliche Mitteilung). Eine kurz vor der Wende 1989

geplante Nachbesserung fand bisher nicht statt (Abb. 93 bis 95). Befragte Bewohner vermuten zudem daß die Stellflächen nach einer Freigabe nur gering angenommen werden. Der zusätzliche Weg auf das Dach wird als das Haupthindernis im Vergleich zur Abstellung auf ebenerdigen Flächen angesehen.

Mit der Lösung der Probleme des ruhenden Verkehrs in Großneubaugebieten beschäftigt sich die Stadtplanung gegenwärtig zu wenig. In manchen Fällen werden sogar kurzfristig schnelle Lösungen angeboten. Die z.B. in Halle-Neustadt 1993 begonnene Umwidmung von Grünflächen in Parkplätze für 512 PKW weist in eine aus der Sicht der Raumplanung unmögliche Richtung (zu der sogar schweren Herzens das Umweltamt der Stadt zugestimmt hat, MZ 13.5.1993). Parkplatzprobleme in Großneubaugebietern sind nicht durch Flächennutzungsveränderungen hin zu ebenerdigen Parken zu lösen. Dafür ist der Bedarf viel zu groß und würde alle anderen Freiflächenfunktionen weitgehend zurückdrängen. Dies ist für die Wohngebiete eine entwicklungshemmende Tendenz. WINKLER wies nach, daß für Grünau (37600 Wohnungen laut Planung) bei Zugrundelegung des Richtwertes von 1,5 Stellplätzen je Wohnungseinheit und 17,8m² notwendigem Parkraum (Stadt Leipzig 1992b) bei ebenerdigen Parken 101 ha Fläche allein für den ruhenden Privat-PKW-Verkehr benötigt werden. Dies entspräche einem Viertel der Gesamtfläche Grünaus (WINKLER 1993). Vorstellungen aus der Rahmenplanung für Leipzig-Grünau, mehr Parkraum in der Nähe der Wohnung zu schaffen (Arbeitsgemeinschaft Rahmenplan 1995), sind wenig sinnvoll, weil dadurch nicht nur eine zusätzliche Belästigung für die Anwohner erzeugt wird, sondern zusätzlich Freiflächen für zu schaffende alternative Nutzungsmöglichkeiten entfallen.

Mehrstöckiges Parken (Parkhaus, Tiefgarage) ist damit die einzig denkbare Problemlösung. Zu ähnlicher Ergebnissen kommen Untersuchungen in anderen Neubaugebieten. Der bedarfsgerechte Ausbau des Parkplatzangebotes kann nur zu solchen Lösungen führen (GAULY u. GREPEL 1995). Auch die vor scheinbare Alternativen gestellten befragten Bewohner Grünaus präferieren solche Lösungen. Sie bevorzugen Parkhäuser vor Tiefgaragen (Abb. 96). Eventuell spielen psychologische Gründe (Angst in ständig abgeschlossenen, dunklen Räumen) eine Rolle. Neue (ebenerdige) Parkplätze werden jedoch ebenso von vielen Anwohnern als notwendig und möglich angesehen.

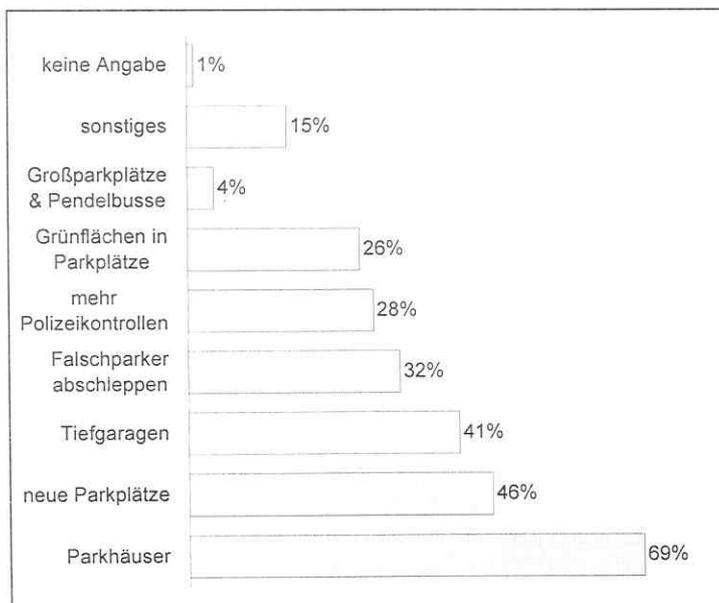


Abbildung 96: Vorschläge zur Lösung der Parkplatzproblematik
Quelle: eigene Erhebung (schriftliche Befragung im Sommer 1993, n=198)

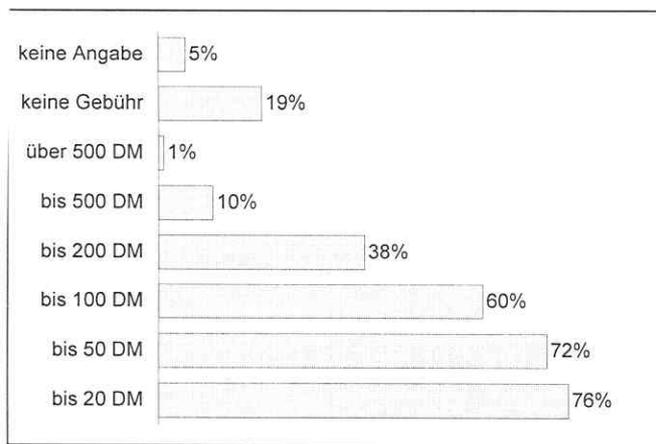


Abbildung 97: Akzeptierte jährliche Stellplatzgebühren (Summenwerte!)

Quelle: eigene Erhebung (schriftliche Befragung im Sommer 1993, n=198)

Immerhin können sich 26% vorstellen, dafür Grünflächen zu gebrauchen. Dies ist jedoch nicht realistisch. Genügend Fahrzeuge lassen sich nicht auf solchen Flächen unterbringen. In Polizeimaßnahmen sehen ebenso erhebliche Teile der Befragten, die meist selbst Autofahrer sind, eine Möglichkeit zur Änderung der Parksituation. Großparkplätze am Wohngebietsrand (evtl. mit Pendelbusverkehr) werden dagegen nicht als Lösung angesehen.

Von seiten der Kommunen scheidet die Verbesserung des Parkraumproblems häufig am Mangel der dafür notwendigen Finanzen. Die Mehrzahl der Befragten ist jedoch durchaus bereit, für sicheres und wohnungsnahes Parken 100 DM, viele bis zu 200 DM jährlich zu bezahlen (Abb. 97). Bei 500 DM Jahresgebühr scheint die Grenze der gegenwärtigen Akzeptanz erreicht zu sein. Diese Summe reicht jedoch bei weitem nicht aus, die gewünschte Parkraumqualität zu finanzieren (zu den Kosten ILS 1983 und Tab. 20). Immerhin sind 19% der Befragten nicht bereit, eine Parkplatzgebühr zu entrichten.

Tabelle 20: Mögliche Maßnahmen zur Vergrößerung der Parkplatzzahl

Variante	Kosten pro Stellplatz
Wohnstraßenumgestaltung (z. B. Begrünung)	3 – 6 000 DM
mechanische Parksysteime	30 – 40 000 DM
Außenrand Parkpaletten	15 – 20 000 DM
Parklift	7 – 10 000 DM
konventionelle Tiefgarage	40 – 50 000 DM
konventionelles Parkhaus	40 – 50 000 DM

Quelle: Arbeitsgemeinschaft Rahmenplan 1995

In ähnlicher Weise setzen die Bewohner für die monatlichen Nutzungsgebühren Grenzen. In einer Untersuchung des Friedrich-Ratzel-Gymnasiums 1993 sind fast $\frac{2}{3}$ der Befragten (61,1%) bereit gewesen, bis zu 50 DM monatlich zu entrichten, einen höheren Betrag nur noch 5,6%. Auf der anderen Seite sind 30,6% überhaupt nicht bereit Geld für einen Stellplatz auszugeben. Mieter in Heide-Nord (Halle) äußerten nur zu einem geringen Teil ihre Bereitschaft, Kosten von 80 DM pro Monat für ein Parkhaus zu übernehmen (ca. 27%). Dagegen konnten sich immerhin 47% vorstellen, für einen offen liegenden Parkplatz bis zu 40 DM zu zahlen (MNICH u. SAHNER 1994).

Eine alleinige Finanzierung über eine Nutzungsgebühr ist demnach nicht möglich. Dagegen wäre zu überlegen, die Parkgaragen über Gebühren für *alle* Parkplätze zu finanzieren. Da bisher die Autofahrer

zusätzlich auf Kosten der nicht Fahrer „Gewinn erzielen“, ist eine solche pauschale Gebühr ohne weiteres zu rechtfertigen (KNOFLACHER 1993).

Eine Nutzungsgebühr für mehrere Parkplätze in Randlage (für insgesamt 1825 PKW), die die Bewachung mit einschließt, war bereits Ende 1993 als eine noch in dem Jahr zu schaffende Maßnahme des Ordnungsamtes vorgesehen (LVZ 23./24.10.1994). Fast zwei Jahre später, 1995, war immer noch kein Parkplatz bewacht. Im Frühjahr 1995 wurden in Abänderung des ursprünglichen Konzeptes nun zwei Flächen (Schönauer Ring im WK 5.1 mit 225 Plätzen und Krakauer Straße im WK 8 mit 160 Plätzen) zur Verpachtung ausgeschrieben. Die Kosten für einen Abstellplatz *ohne Versicherung* sollen bei 40–70 DM im Monat liegen, mit Versicherung sogar bei 200 DM (mündl. Mitteilung Ordnungsamt). Dennoch darf die Hoffnung auf eine bessere Auslastung der Randparkplätze nicht darüber hinwegtäuschen, daß dadurch nur eine vorübergehende Verbesserung zu erzielen ist. Von insgesamt ausreichenden Abstellanlagen kann im Vergleich zu westdeutschen Siedlungen nicht gesprochen werden (GRÜNDLER u. WALCHA 1986).

Vorschläge von Bewohnern, wie die Markierung vorhandener Parkboxen, die Beseitigung von Rasenzungen und Erweiterung mancher Parkplätze, können ebenso keine wesentliche Entspannung der Situation bringen (LVZ 8.7.1993). Die in Halle praktizierte Abstrafung falsch parkender Fahrzeuge in Verbindung mit der Ausweisung von Anwohnerstraßen als Einbahnstraßen mit beidseitiger Parkmöglichkeit kann in ähnlicher Weise nur kurzfristig eine Besserung herbeiführen (MZ 8.2.1994). Zudem sind im Falle Grünau mit einem solchen Vorgehen wegen der vielfach vorhandenen Stichstraßen nur wenige Plätze zu gewinnen.

Mit vergleichsweise geringem Aufwand wurden im Verlauf des Jahres 1993 Grünflächen am Straßenrand an zwei Stellen in einige neue Parkplätze umgewandelt. Angekündigte größere Bauvorhaben zur Schaffung neuer Stellplätze in den Grünauer WK zwei und acht sind 1995 noch nicht ausgeführt worden (LVZ 29.3.1994). Problematische Eigentumsverhältnisse werden als ein Grund für solche Verzögerungen angegeben (WELLNER in LVZ 12./13.3.1994). Insgesamt kann aber eine solche Umnutzung von Flächen für die „nichtstörende Unterbringung“ (KOCH 1994) aus ökologischer und raumordnerischer Sicht keine Lösung sein. Aus ähnlichen Gründen ist die Erweiterung wohnungsnaher Stellplätze, wie sie KÜHNE (1992) für ostdeutsche Großsiedlungen vorschlägt, nicht zu befürworten. Günstigere Varianten sind bereits der Verzicht auf bzw. der Abbau von straßenparallelen Abstellmöglichkeiten zugunsten einer Konzentration in Randlage. Dadurch kann ein großer Teil des Parksuchverkehrs verhindert werden (BMBau 1991 b).

Da Autos im Stadtgebiet sehr viel Fläche verbrauchen sind ebenerdige Stellflächen weitgehend zu vermeiden (KNOFLACHER 1993). Statt dessen ist zu prüfen, an welchen Stellen die Fahrzeuge mehrgeschossig abgestellt werden können. Zu berücksichtigen ist bei derartigen Überlegungen aber, daß die Akzeptanz solcher Lösungen keineswegs immer hoch ist. Viele Parkhäuser und Tiefgaragen in westdeutschen Großsiedlungen werden kaum genutzt (KITZ u. SCHLIEPHAKE 1987). Es wird statt dessen am Straßenrand geparkt.

Dagegen ist die vor 1989 errichtete Parkpalette in Erfurt im überdachten Teil völlig ausgelastet. Dies ist um so erstaunlicher, als nicht nur eine Nutzungsgebühr von 40 DM im Monat zu entrichten ist, sondern daß eine große Zahl von Einbrüchen in die Autos und auch der Diebstahl mehrerer Fahrzeuge festgestellt werden mußte (siehe oben). Diese Anlage bietet aber den Vorteil, daß die überdachten Parkplätze nur durch mehrere abschließbare Tore zugänglich sind, also nicht mit einer normalen offenen Parkpalette zu vergleichen sind. Deshalb spiegeln die Ergebnisse der Befragung in Grünau durchaus den Normalfall wider, 72% sind überhaupt bereit, ein vorhandenes Parkhaus zu nutzen.

Die Entwicklung eines Gesamtkonzeptes für eine differenzierte Parkraumbewirtschaftung bietet sich für Grünau an (KOCH 1994). Dabei sollten die speziellen Systemeigenschaften der Verkehrsmittel besser genutzt werden. Eine Konzentration von Stellplätzen an bestimmten Stellen, eine Bevorrechtigung des Parkens für die Anwohner und der Ausbau von PKW-unabhängigen Verknüpfungen können Komponenten sein (WÜRDEMANN 1990). Insgesamt sollte das Ziel eine Kooperation und nicht eine Konfrontation der einzelnen Verkehrsteilnehmer sein. Ein solches integriertes Gesamtkonzept kann zu einer Verkehrsreduzierung führen (MÜLLER u. SCHWENKE 1992). Aus ökologischer Sicht ist dabei auf eine Verminderung

der Flächen für den ruhenden Verkehr zu achten. Positiv ist es insbesondere dann, wenn die Reduzierung des ruhenden Verkehrs insgesamt dazu beiträgt.

Dennoch muß weiterhin über grundsätzlichere Lösungen für den ruhenden Verkehr und die Mobilität insgesamt in Großsiedlungen nachgedacht werden. Bereits aus ökologischen Gesichtspunkten ist eine Reduzierung der Fahrzeugzahl und deren Inanspruchnahme unbedingt notwendig, um die Umweltqualität in den Städten nachhaltig zu verbessern (FIEBIG et al. 1988).

Ein momentan speziell in den neuen Bundesländern stattfindender Ausbau des Straßennetzes wird nicht zu einer Lösung der Probleme führen, sondern neue Anreize zur Nutzung des eigenen Fahrzeuges bieten (BMBau 1991 b). Überdimensionierte Verkehrswege, insbesondere in den „geklonten Städten“, haben statt eines verbindenden eher einen zerschneidenden Charakter (KNOFLACHER 1993). In westdeutschen Großsiedlungen hat man in diesem Zusammenhang festgestellt, daß ca. 25% der vorhandenen Verkehrsflächen nicht erforderlich sind (BECKER 1990).

Solche auf eine Vollmotorisierung der Bewohner abzielenden Planungen sind unrealistisch. Über wenig Finanzmittel verfügende Bevölkerungsgruppen werden niemals einen eigenen PKW besitzen. Für diese ist eine andere, gerechtere Verkehrsplanung anzustreben (Projektgruppe 1993). Ein Schritt dazu ist, die Subventionen für Autoverkehrswege abzubauen (Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz 1984). KNOFLACHER (1993) schätzt den monatlichen Wert eines Parkplatzes (=Mietgebühr) im Stadtzentrum auf mindestens 600 bis 700 DM!

Die hohe Nutzung des PKW geht nicht zuletzt auf die Problemlosigkeit seiner Handhabung zurück. Solange dem Menschen das Auto als Ersatz geboten wird, verliert er besonders schnell die Lust an einem Fußweg (Sitzen ist weniger energieaufwendig als gehen). Hinzu kommt, daß die Schwelle für das Umsteigen auf den PKW von der Attraktivität der durchschrittenen Umgebung abhängt. Untersuchungen haben Schwankungen um bis zu 70% der normalerweise in Kauf genommenen Wegstrecke ergeben, wobei Großsiedlungen eher schlecht abschneiden (KNOFLACHER 1993).

Auch deshalb stellen Sammelparkplätze in mindestens gleicher Entfernung wie die Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln statt direkter Zufahrtsmöglichkeit des PKW vor die Wohnung eine wichtige Komponente einer „gerechteren“ Verkehrspolitik dar. Diese ist in der ehemaligen DDR infolge der Anhebung der Billigtarife des ÖPNV auf ein normales Niveau noch schwieriger geworden (BREUER u. HUNGER 1992). Durch den nach Errichtung der Abstellanlagen in Randlage möglichen Verzicht auf wohnungnahe Stellplätze werden ebenfalls etwa 70% aller Nebenstraßenfahrbahnen entbehrlich und bieten Möglichkeiten für zahlreiche andere Gestaltungen. Die Anlage von naturnahen Gärten und die Nutzung von Sonnenenergie sind Beispiele dafür (KNOFLACHER 1993).

Solche radikalen Verkehrskonzepte sind ebenso in Villenvierteln durchführbar. Die Sicherheit der abgestellten PKW könnte beispielsweise mit Hilfe von Überwachungskameras garantiert werden. Durch eine solche Strategie könnten bis zu 50% der kurzen Fahrten eingespart werden (KNOFLACHER 1993). Ohne die Zusammenarbeit aller Politiker und Stadtplaner ist aber ein solches System nicht durchsetzbar. Wenn den Autofahrern in der näheren Umgebung ein Wohnquartier angeboten wird, wo PKW direkt vor dem Haus weitgehend kostenfrei untergebracht werden können, ist damit zu rechnen, daß diese Personen das ursprüngliche Wohngebiet verlassen und dadurch ungewollt größere Verkehrsprobleme als vorher vorhanden erzeugt werden, z. B. nach einem Umzug in eine Einfamilienhaussiedlung im stadtnahen Umland. Realistischer ist deshalb eine für Berlin-Wedding konzipierte schrittweise Umgestaltung eines Wohnquartiers in einen verkehrsfreien Bereich (Projektgruppe 1983):

1. Senkung der Fahrgeschwindigkeit der Autos durch Geschwindigkeitsbeschränkungen und bauliche Maßnahmen
2. Vermeidung von Fahrverkehr durch weitere Restriktionen für Autofahrer
3. Umwandlung der Straßen zu Mischflächen durch die Anlage von Blumenbeeten im Straßenraum und Zulassen des Kinderspiels vor dem Haus
4. PKW-freie Straßen durch die Umgestaltung von Straßen zu befahrbaren Wegen von 3,5 Metern Breite und durch die Nutzung der gewonnenen Freiflächen als Vorgärten

Ein ähnliches Quartierstraßenkonzept beschreiben HAHN und SIMONIS (1995). Die Straßenräume werden für bewohnerorientierte gewerbliche Nutzungen geöffnet. Sie sind attraktiv gestaltete Aufenthaltsräume mit Fahrradhäuschen, Einrichtungen zur Abfall- und Wertstoffsammlung, Quartierswerkstätten und Treffpunkten für verschiedene Gruppen (FIEBIG et al. 1988). Eine große Bedeutung hat dabei die Umgestaltung der Verkehrsflächen zu Zonen gleichberechtigter Nutzungen (dazu das Bremer Modell: Freie Hansestadt Bremen 1994).

Ebenso sieht KLEIBER (1988) in den Straßenräumen ein großes Potential für Gestaltungsmöglichkeiten durch die Mieter, beispielsweise in Form von Gärten und Freizeitangeboten. Hinzu kommt, daß entsprechende Angebote die freizeitbetonte Mobilität insgesamt reduzieren. Vorhandene Hausgärten verhindern beispielsweise das Aufsuchen von entfernt gelegenen Kleingartenanlagen (KNOFLACHER 1993).

Grundlegende Veränderungen sind auf mittlere Sicht in ostdeutschen Großsiedlungen aber kaum zu erwarten. Selbst nach einer erheblichen Aufwertung des öffentlichen Nahverkehrs und der Fahrradverbindungen zum Stadtzentrum werden unter den momentanen politischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten nur wenige Haushalte eigene Fahrzeuge abgeben. Solange das eigene Auto für die Freizeitnutzung (Ausflüge, Einkäufe und Urlaub) gegenüber anderen Verkehrsmitteln die weitaus kostengünstigste und bequemste Variante darstellt (das Auto ist noch viel zu preiswert!), wird es kaum Bereitschaft zum Verzicht auf dieses Verkehrsmittel geben. Nur durch den Abbau der Mobilitätssubventionen werden grundsätzliche Veränderungen möglich (Kommission Stadt 2000 1993). Hinzu kommt, daß zumindest in Leipzig trotz entgegenlautender Zeitungsmeldungen nach meinen Beobachtungen ausreichend (gebührenpflichtige) Parkplätze für private PKW im Stadtzentrum oder in dessen Nähe vorhanden sind. Außerhalb der Hauptstunden des Berufsverkehrs können diese Stellflächen von den Großsiedlungen Leipzigs im Vergleich zu den Fahrzeiten öffentlicher Verkehrsmittel mit einem PKW erheblich schneller erreicht werden.

Der Stellenwert des eigenen PKW wird in dem Moment sichtbar, wo Einschränkungen für den Gebrauch des Autos erlassen werden (z. B. Fußgängerzonen, KNOFLACHER 1993). Mangelndes Parkraumangebot in Wohnungsnähe scheint zudem tatsächlich in einem Zusammenhang mit der Umzugshäufigkeit zu stehen. In einer 10jährigen Untersuchung konnte nachgewiesen werden, daß in Gebieten mit Parkplatzmangel ein höherer Einwohnerverlust zu verzeichnen war und die Wohnungen schwerer neu vermietet werden konnten (KNOFLACHER 1993).

Fraglich ist, ob eine Mehrzahl der Autofahrer überhaupt bereit ist, das Verkehrsmittel zu wechseln. Von geringerer Bedeutung ist dabei (wie oben gesehen) der Anteil der während der Berufstätigkeit darauf angewiesenen Personen. Ein vielfältigeres Angebot an Alternativen zum Auto, etwa mehr Radwege, bessere Fußgängerbereiche und qualitativ höherwertige öffentliche Verkehrsmittel führen vielfach zu steigenden Benutzungsquoten. Autofahrer reagieren auf solche Angebote (KITZ u. SCHLIEPHAKE 1987). Auch die Qualität der Haltestelle und ihre Lage (in einem ruhigen Gebiet oder an einer Hauptstraße) entscheiden über die Größe des Einzugsgebietes (KNOFLACHER 1993). Eine mögliche Konzeption am Beispiel eines Wohnkomplexes in Grünau wird im Kapitel 8.3. besprochen.

Ob tatsächlich in der Zukunft das Auto in ostdeutschen Großsiedlungen die gleiche Bedeutung haben wird, ist keineswegs gewiß. Dabei spielt nicht nur ein geändertes Bewußtsein eine Rolle, sondern ebenso ein eventuell aufgrund sozialer Segregationstendenzen geändertes Verkehrsverhalten. Wie hoch der zukünftige Anteil an Haushalten ist, die ein Auto finanzieren können, hängt stark von der Zusammensetzung der Bewohnerschaft ab.

8.2.4. Allgemeine Wunschvorstellungen der Bewohner und deren Zusammenhang mit dem Gebrauch der Verkehrsmittel und der Qualität des Wohnumfeldes

Hinweise zur Zufriedenheit mit der Großsiedlung Grünau konnten bereits vor der Wende im Rahmen einer Zeitreihenuntersuchung von KAHL und KABISCH (1992 d) erarbeitet werden. Während sich damals nahezu alle Bewohner in ihrer Wohnung sehr wohl fühlten (1979, 1981 und 1983 ca. 90% ohne Einschränkung, 1987 etwas weniger ca. 85%), war nur ein weitaus geringerer Anteil mit dem Wohnumfeld zufrieden, obwohl immer noch ein relativ hoher Wert erreicht wurde (1979 und 1981 um 70%, 1983 und 1987 um 60% jeweils ohne Einschränkung; der Anteil der vollständig Unzufriedenen blieb konstant bei etwa 10%). In der 1992 durchgeführten 5. Intervallbefragung gaben dagegen nur noch ca. 55% an, daß sie sich in ihrer Wohnung wohl fühlen, die Gesamtzufriedenheit mit dem Wohngebiet erreicht sogar nur noch 30%. Jetzt war der Anteil der eingeschränkten Zufriedenheit mit dem Wohngebiet auf etwa 60% angestiegen (KAHL 1992 a). Auch Vergleichserhebungen in Halle-Neustadt (1984 und 1992) mußten eine Abnahme der Zahl der zufriedenen Bewohner feststellen (Stadt Halle 1993). Dennoch ist insgesamt wie in westdeutschen Großsiedlungen die Bewohnerzufriedenheit vergleichsweise hoch (ABRAHAMS et al. 1977).

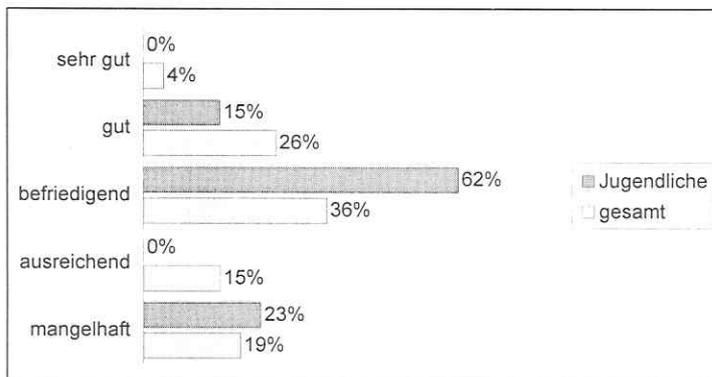


Abbildung 98: Gesamturteil Wohngebiet Grünau

Quelle: eigene Erhebung (Interviews im Frühjahr 1995, n=165, 13 Jugendliche)

Entsprechende Ergebnisse lieferte die Befragung 1995 (Abb. 98). Die Gründe liegen wesentlich in den Annehmlichkeiten der modernen Infrastrukturausstattung (Heizung, Wasser, Fenster u.a.) sowie günstigen Mietpreisen (KAHL 1992 a). Der insgesamt festzustellende leichte Rückgang zu älteren Erhebungen läßt sich beispielsweise mit dem gewandelten Lebensalltag begründen (HUNGER 1993). Dennoch ist deutlich erkennbar, daß die jüngeren Befragten ihr Wohngebiet eher kritisch sehen. Vielleicht liegt es daran, daß sie mit dem jetzigen Wohnkomfort aufgewachsen sind und ihre Orientierung eher auf eine weitere Verbesserung zielt. KAHL (1983) sieht in diesem Ergebnis einen dynamischen Zusammenhang zwischen Alter der Befragten und Wohnertwartungen. Zudem sind besonders Angebote für Jugendliche im Wohngebiet nur unzureichend vorhanden.

Die früher hohe Zufriedenheit ist zudem weniger auf die Gestaltung der unmittelbaren Umgebung, sondern eher mit der bestehenden sozialen Infrastruktur (Kindereinrichtungen) und der Nähe zu vorhandenen Naherholungsmöglichkeiten erklärbar (KAHL 1986). Eine weitere Ursache wird in den vorher bewohnten qualitativ zumeist besonders schlechten Wohnungen liegen (GEWOS 1992).

Daneben ist zu berücksichtigen, daß die Neubaugebiete in der Vergangenheit durch zahlreiche staatliche Programme aufgewertet wurden, beispielsweise durch Aktivitäten von Hausgemeinschaften sowie Pflegeaktionen und Feste im gesamten Wohngebiet (MASCHNER 1986). KAHL (1986) sieht in der individuellen Ausgestaltung der Loggien ein Anzeichen für eine Aneignung des Wohngebietes durch die Bewohner (siehe Untersuchungsergebnisse im Kapitel 8.2.2.).

Der Strukturwandel seit der Wende bewirkt bei der Bewohnerschaft eine Vernachlässigung gemeinschaftlicher Aktivitäten. Neben mangelnder Zeit spielt dafür eine Art von Gegenreaktion auf die organisierte Pflege mit zwangsverpflichtendem Charakter eine Rolle. Es gibt nun nicht mehr die Gewißheit, daß es der Nachbar auch nicht besser hat. Zu beobachten ist der Rückgang des Gemeinschaftsinteresses (FAZ 24.11.1993).

Außerdem konnte die Stadt Leipzig viele Einrichtungen nicht weiter in dem zum Erhalt notwendigen Umfang unterstützen. Deshalb hat sie einige dieser Freizeittätten, insb. Jugendclubs, in einer „Nacht- und Nebelaktion“ noch vor der Wiedervereinigung 1990 an die damaligen Leiter verpachtet. Danach erfolgte mit der Unterstützung westdeutscher Geldgeber eine Zweckentfremdung, beispielsweise durch die Umwandlung in Spielhallen (ISR 1992). Schließungen in Rostocker Neubausiedlungen hatten fatale Folgen für die Gesamtsituation (Ausschreitungen im Jahr 1992, A. u. U. HOHN 1993).

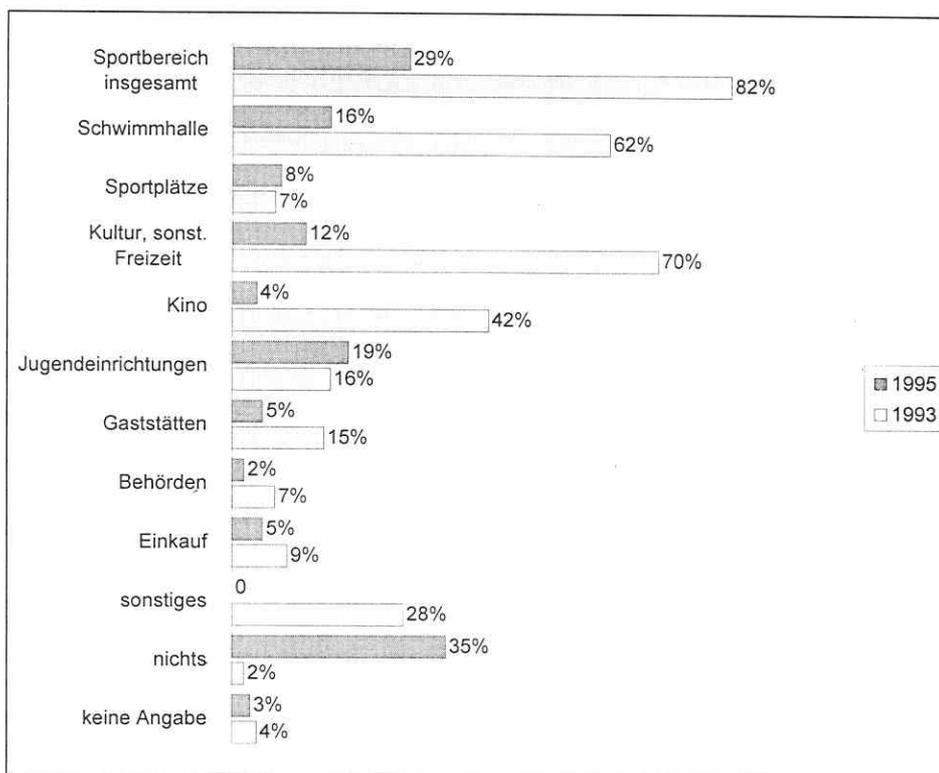


Abbildung 99: Fehlende Einrichtungen in Grünau (eine Auswahl, 1993 war dieser Punkt eine eigenständige Frage, 1995 ist sie in Kombination mit allgemeinen Wünschen an Grünau erhoben worden, 0 = nicht erhoben)

Quellen: eigene Erhebungen (schriftliche Befragung im Sommer 1993, n=198; Interviews im Frühjahr 1995, n=165)

Durch die soziale und demographische Zusammensetzung der Bewohnerschaft (höhere Einkommensklassen, jüngere mobile Menschen) ist eine starke Bereitschaft zu erwarten, die Wohnqualität durch einen Umzug aufzuwerten (KAHL u. KABISCH 1992c). Im Gegensatz dazu liegen die Ergebnisse der Umfrage von KAHL (1992a). Sie ermittelte eine im Vergleich zur Gesamtstadt Leipzig geringere Umzugsbereitschaft der Grünauer. Das darin durchaus kein Widerspruch zu sehen ist, kann in der jetzt aufzuwendenden Miete für Plattenbauwohnungen begründet sein. In Leipzig ist es nicht möglich, für einen günstigen Mietpreis eine vergleichbare Wohnung auf dem freien Wohnungsmarkt zu erhalten. Ein Umzug scheitert we-

niger an der Bereitschaft dazu, sondern daran, daß man es finanziell nicht tragen kann oder will. Für 20% der Marzahner ist die Finanzfrage bereits der entscheidende Hinderungsgrund für einen Wohnungswechsel (NEUMANN 1992 b). Dennoch bleibt festzuhalten, daß die Bewohnerstruktur jederzeit zu einer hohen Fluktuation aus dem Wohngebiet führen kann. Daher ist es notwendig, die Wunschvorstellungen der Mieter zu beachten. Diese sind insgesamt sehr verschieden. Im Vergleich zu älteren Erhebungen ist seit der Wende auch in Grünau ein Anwachsen der Ansprüche festzustellen (Amts-Blatt 2. 5. 1994).

Neben der Veränderung des Wohnumfeldes sind zusätzlich andere Bedürfnisse der Mieter zu berücksichtigen, um den Ortsteil in Zukunft als attraktiven Wohnstandort für eine möglichst breite Bevölkerungsschicht zu erhalten. Einkaufseinrichtungen, die 1992 noch an der Spitze der Wünsche im Rahmen einer Intervallbefragung standen (KAHL 1992 a), werden in der dieser Arbeit zugrunde liegenden Befragung aus dem Jahr 1993 nur noch von wenigen Befragten als „fehlend“ angesehen (Abb. 99). Hier zeigt sich, daß auf diesem Sektor ein gewisser „Sättigungseffekt“ eingetreten ist. Früher gewünschte Einkaufsmöglichkeiten sind mittlerweile in der näheren Umgebung zahlreich vorhanden (z.B. Saalepark) und durch den nun für einen viel größeren Bewohneranteil verfügbaren PKW leicht zugänglich.

Dagegen sind die von den Bürgern geäußerten Defizitbereiche im Kultur- und Sportbereich keine neuen Probleme, sondern werden bereits in der Umfrage bei KAHL (1992 a) deutlich genannt. Dies entspricht der tatsächlichen Situation. Während die medizinische/soziale Versorgung sowie Einkaufsmöglichkeiten in ausreichendem Umfang vorhanden sind, fehlen fast alle übrigen Einrichtungen. Als größtes „Einzeldefizit“ wird das Fehlen einer Schwimmhalle gesehen. Die übrigen Mängel des Sportbereiches machen zusammen nur 33% aus. Darunter fallen auch Wünsche nach einer Skateboard-Bahn und einer Streetball-Anlage (GLASZE 1995). Ein Kino und Jugendeinrichtungen werden im Bereich des kulturellen Sektors besonders vermißt (dazu LVZ 15. 11. 1994). Defizite bei der Ausstattung der Neubaugebiete mit Gaststätten und Tanzmöglichkeiten, auf die bereits SCHMIDT (1980) hinweist, bestehen immer noch. In der 1992 in Grünau durchgeführten Befragung von GEWOS wurden ebenfalls fehlende Spiel- und Sportanlagen mit Abstand am meisten bemängelt (von 57%).

In anderen Großsiedlungen Ostdeutschlands wurden und werden ähnliche Wünsche von den Bewohnern geäußert (A. u. U. HOHN 1993). Die geringste Zufriedenheit herrschte beispielsweise in den 80er Jahren in Dresden in Neubaugebieten am Stadtrand im Bereich Kultur- und Freizeit. Dringender Wunsch bestand nach einer Verbesserung der Ausstattung mit gastronomischen Einrichtungen (KÜHNE 1986). Heute wird in der Großsiedlung Dresden-Gorbitz die höchste Priorität von den Bewohnern in der Auslagerung des ruhenden Verkehrs aus den Wohnstraßen gesehen. Daraus ist zu schlußfolgern, daß die Menschen bereit sind, für eine bessere Wohnumgebung auch längere Wege zum eigenen KFZ zurückzulegen. Eine, falls es ebenso für die Grünauer zutrifft, günstige Ausgangsposition. Neben einem veränderten Parkraumangebot sollen nach Meinung der Gorbitzer die Straßen vollständig für den Durchgangsverkehr gesperrt werden. Weiterhin werden umfassende Begrünungsmaßnahmen, freudigere Fassadengestaltungen und eine verbesserte Wärme- und Schalldämmung gewünscht. Individuelle Balkongestaltung, jugendgerechte Freiflächen und die Schaffung von Radwegen haben für die meisten Befragten einen weniger wichtigen Stellenwert (HAHN 1994).

In einer mit 62% außerordentlich hohen Rücklaufquote belegten Befragung in Erfurt konnte zwar festgestellt werden, daß sich die meisten Bewohner in ihrem Wohngebiet zumindest „teils/teils“ wohl fühlen. Dennoch werden auch hier Sportstätten, insbesondere ein Hallenbad sowie gastronomische Einrichtungen und Treffpunkte für Jugendliche vermißt (TA 17. 12. 1993).

Im Vergleich der beiden Berliner Großsiedlungen Marzahn und Märkisches Viertel ermittelte NEUMANN (1992 b), daß in Marzahn an erster Stelle funktionale Mängel wie mangelnde Einkaufsmöglichkeiten und Defizite der Wohnung selbst und erst danach die gleichförmige Gestaltung gerügt werden. Im Westberliner Märkischen Viertel fehlt die Nennung funktionaler Defizite weitgehend. Dort wird auf die mangelhafte Gestaltung verstärkt hingewiesen.

In österreichischen Großsiedlungen sind ebenfalls Probleme im Bereich Freizeit und Kultur sowie in geringerem Maße bei den Sozialeinrichtungen zu lösen. Dagegen wird die Nahversorgung zumeist als gut eingeschätzt (CZASNY u. FEIGELFELD 1991).

Auch bereits vor dem politischen Umbruch sahen die Bewohner eines Magdeburger Neubaugebietes als größtes Defizit fehlende Sporteinrichtungen und an zweiter Stelle ein Kino. In Rostocker Neubaugebieten waren sogar über 50 % mit dem kulturellen Angebot unzufrieden (STAUFENBIEL 1987). Schon in den 70er Jahren wurden ebenfalls in westdeutschen Großsiedlungen die ungenügenden Freizeitangebote bemängelt (ABRAHAMS et al. 1977).

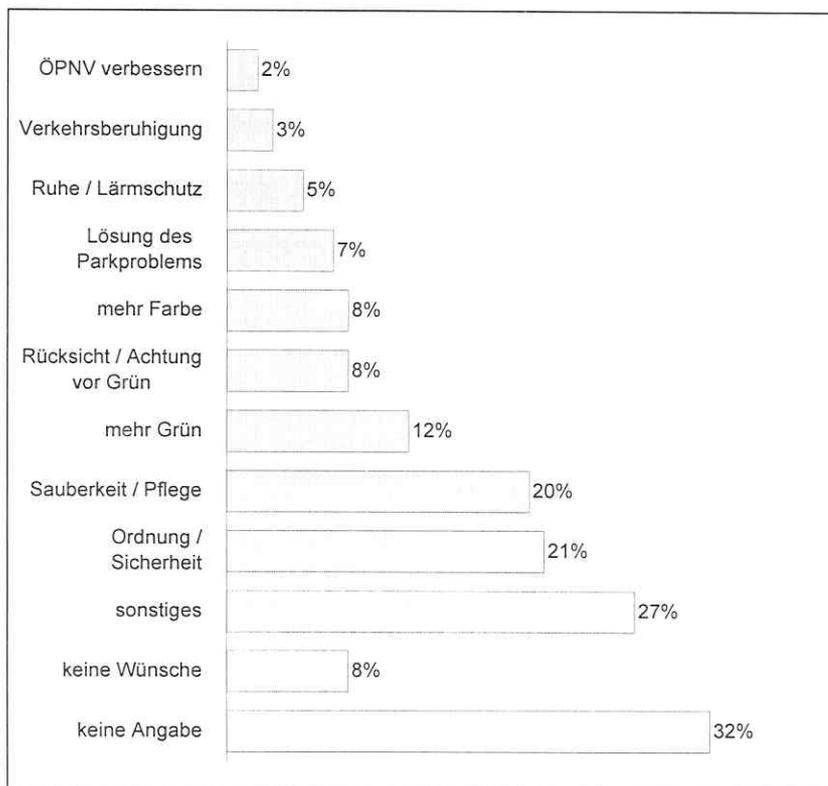


Abbildung 100: Wünsche an Grünau insgesamt 1993 (Auswahl der häufigst genannten)
Quelle: eigene Erhebung (schriftliche Befragung im Sommer 1993, n=198)

Es ist demnach festzustellen, daß eine Veränderung des Wohnumfeldes gleichermaßen für die Bewohner anderer Großsiedlungen wichtig ist. Dabei kommt wieder die herausragende Bedeutung des Problems der Unterbringung des ruhenden Verkehrs zum Ausdruck.

Bei der Frage nach den Wünschen für Grünau insgesamt (Abb. 100 u. 101) haben 1993 viele Befragte keine Angaben gemacht. Dies deutet darauf hin, daß sich die Einwohner viel mehr mit ihrem eigenen Wohnumfeld beschäftigen als mit der gesamten Großsiedlung. Für diese hat man viel unkonkretere Wünsche und Vorstellungen. Für die Bewohner ist Grünau als Ganzes weder Arbeitsort noch vorrangiger Freizeitaufenthalt. Wenn die Mieter Zeit in Grünau außerhalb ihrer Wohnung verbringen, so überwiegend im Wohnquartier. Darauf konzentriert sich damit ihr Interesse.

An erster Stelle steht für die Bewohner Grünaus, das Bedürfnis nach Sicherheit zu befriedigen. Ähnliche Ergebnisse ermittelten MNICH u. SAHNER (1993) in Halle. Für 80% der Befragten war der Schutz vor Kriminalität besonders wichtig, erst danach folgten Mängel der Wohngebäude. Damit entspricht das Bewohnerverhalten der Vorstellung, daß in der ganzen Stadt vorkommende Delikte wie Autodiebstahl,

Straßenraub und Körperverletzung sich in den Großsiedlungen konzentrieren. Neben der tatsächlich vorhandenen größeren potentiellen Tätergruppe in Großsiedlungen (Jugendliche) liegt es hauptsächlich an der räumlichen Zuordnung selbst. Statt eine Straße zu nennen, wird nur der Wohnkomplex oder der gesamte Stadtteil als Tatort angegeben (LVZ 3./4. 7. 1993, LVZ 27. 9. 1993 und LVZ 1. 11. 1993). Schlagzeilen wie „Grünau ist kein Horrorgebiet“ (LVZ 14. 9. 1993) und grundsätzliche Artikel zum Thema Sicherheit in Großsiedlungen betonen eine angeblich konfliktgeladene Situation (LVZ 29. 9. 1993, Grünau-Report 21. 11. 1992). Die Realität zeigt sich aber differenzierter. MEIER (1985) stellt fest, daß die Baustruktur nicht als treibende Kraft für die Entstehung von Kinder- und Jugendkriminalität angesehen werden kann. Allerhöchstens kann die Art der Bebauung eine günstige Gelegenheitsstruktur darstellen (GIBBINS 1988). Eher ist eine höhere Kriminalität die Folge von sozialstrukturellen Bedingungen. Deshalb dürfte in ostdeutschen Großsiedlungen aufgrund der sozial heterogenen Bewohnerstruktur keine überproportional hohe Kriminalitätsrate zu erwarten sein.

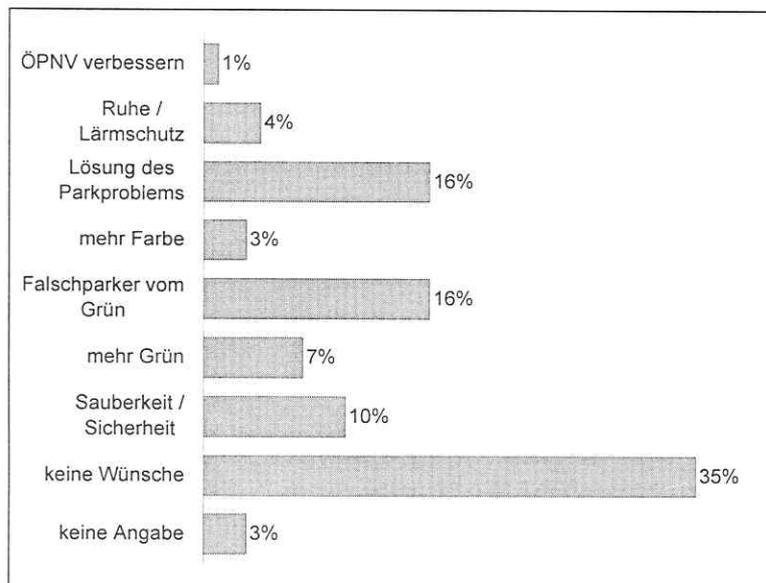


Abbildung 101: Wünsche an Grünau insgesamt 1995 (Auswahl der häufigst genannten)
Quelle: eigene Erhebung (Interviews im Frühjahr 1995, n=165)

Dagegen erkennt ein Streetworker aus Grünau (Wohnkomplex 8) eine höhere Gewaltbereitschaft in der Großsiedlung. Aber bereits eine Disko, ein Fitnesszentrum oder ein Jugendclub können seiner Meinung nach manchen potentiellen Täter von der Gewalt auf der Straße abhalten (LVZ 12. 1. 1993). Zu diesem Zeitpunkt war im Gespräch das ehemalige Volkssportzentrum im Schönauer Park als eine Art betreuten Jugendclubs mit Fitnessräumen, einem Büro und Räumen für Sozialarbeit umzugestalten. Bis zum Abschluß der Untersuchung ist kein Anzeichen für eine Realisierung des Vorhabens zu sehen.

Weiterhin wünschen sich die Bewohner Grünaus für ihre Wohnumgebung Sauberkeit, Ruhe und Ordnung. Dies entspricht teilweise bereits den positiven Eigenschaften der Wohngebiete. Mit großem Vorsprung werden dort Lage, Luft und Ruhe genannt (GEWOS 1992). Ebenso belegen andere Untersuchungen für ganz Grünau, daß mangelnde Sauberkeit und fehlende Freizeitmöglichkeiten (insbesondere für Erwachsene) in den letzten Jahren immer negativer wahrgenommen wurden (KAHL 1992 a, ISR 1992, BRÜNING 1993). In einer Befragung im Ludwigsfelder Wohngebiet Potsdamer Straße haben die Bewohner ebenfalls die unzureichende Infrastruktur (29,9%) und den Schmutz im Wohngebiet (19,8%) als ernst zu nehmende Defizite genannt (IRS 1993).

Schließlich ist der Gesamtkomplex Grün, Achtung vor Grün sowie Lösungen für das Parkproblem von gewisser Bedeutung. Weiterhin sollte das Wohngebiet mehr Abwechslung erfahren. Grün spielt dabei insgesamt, wie die Befragung in Halle zeigte, für die Ostdeutschen nur eine geringe Rolle. In seiner Wertigkeit kommt es erst nach dem Kriminalitätsschutz, der Wohnraumversorgung sowie der Gestaltung der Straßen und Häuser. Im Bereich der Ärgernisse wird es sogar erst an 9. Stelle genannt (MNICH u. SAHNER 1993).

8.3. Gesamtbewertung der Untersuchung und Möglichkeiten der Realisierung von Entwicklungszielen

8.3.1. Chancen und Entwicklungsmöglichkeiten für das Wohnumfeld von Großsiedlungen

Ökologische Fragestellungen haben eine grundsätzliche Bedeutung für die Zukunft der Großsiedlung. Zu beachten ist:

- in welcher Weise die zu erwartende soziale und vorgesehene bautechnische Entwicklung ökologisch flankiert werden kann
- was kurz-, mittel- und langfristig anzustreben ist
- was Priorität verdient
- welche tatsächlichen Möglichkeiten bei der Einbringung ökologischer Hauptziele in die gegenwärtige Planung bestehen und was bereits in dieser Hinsicht vorhanden ist

Insgesamt ist es wenig sinnvoll, die Wiederherstellung des ursprünglich geplanten Zustandes anzustreben. Insbesondere eine erneute Umgestaltung ehemaliger zur Zeit mit Autos beparkter Flächen in Abstandsgrünflächen wird keine Akzeptanz und damit keine Bestandsgarantie finden. Solche Grünanlagen können von den Bewohnern nur ungenügend genutzt werden. Dies dürfte die wesentliche Ursache für ihre Zerstörung durch Fahrzeuge sein.

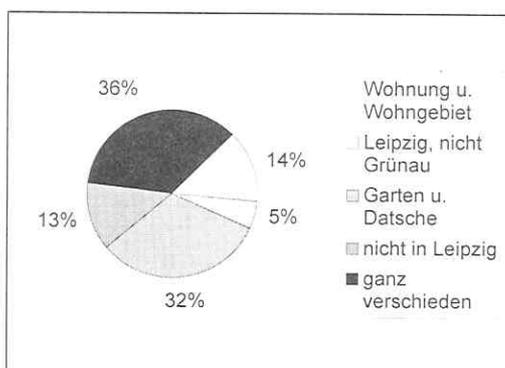


Abbildung 102: Freizeitziele der Grünauer im Sommerhalbjahr am Wochenende
Quelle: KAHL 1992 a

Um Ziele für eine Umgestaltung des Wohnumfeldes herausarbeiten zu können, ist es notwendig, sich die momentane Nutzbarkeit der Freiräume klarzumachen (Kapitel 8.2.). Solange eine bewohnergerechte Gebrauchsfähigkeit nicht gegeben ist, kann mit einer durch die zunehmende Verfügbarkeit des PKW weiter ansteigenden „Flucht“ aus der Siedlung, insbesondere am Wochenende gerechnet werden. Dabei werden vorwiegend privat nutzbare Kleingärten, die durchaus einen Platz innerhalb der Großsiedlungen finden können, und weiter entfernt befindliche, zumeist naturnahe Erholungsgebiete angefahren (Abb. 102). Für den immobileren Teil der Einwohner bleibt nur der Rückzug in die eigene Wohnung.



Abbildung 103: Individuelle Balkongestaltung im Wohnkomplex 7, Plovdiver Straße
Foto: Thomas Keidel, Mai 1993

Ein Wohngebiet muß von den Bewohnern angenommen werden. Dabei spielt die als Aneignung von Raumbereichen oder Raumteilen im Bewußtsein einzelner Personen oder Gruppen definierbare *Identifikation* eine wichtige Rolle (BECKER u. KEIM 1972, DEMMLER-MOSETTER 1982). „Es geht um den Versuch, diesem an seiner Umwelt so enttäuschten und nicht zuletzt deshalb so flüchtigen, so ‚mobilitätssüchtigen‘ Städter wieder ein Milieu zu schaffen, in dem er konstant Fuß zu fassen, dauerhafte Beziehungen zu Menschen und zu Dingen, zum Beispiel zu seinem Haus – auch wenn es ein Hochhaus sein sollte –, herzustellen vermag“ (MITSCHERLICH 1965, S. 121, zur Definition von Milieu: HERLYN u. HUNGER 1994). Für KEIM (1993) spielt das Gemeinwesen, Aktivitäten in einer kleinen und überschaubaren sozialen Gruppe, ebenfalls eine große Rolle. Das Fehlen von Aneignung wird bereits vielfach als ein wichtiger Problemfaktor erkannt (GERISCHER et al. 1994). Schon vor 1989 forderten Untersuchungen deshalb in Ostdeutschland differenzierte Nutzungsangebote im wohnungsnahen Freiraum zur verbesserten Ausbildung einer „sozialistischen Persönlichkeit“ (KÜHNE 1986). Bereits durch informelle Formen der Aneignung wie Fassadenbegrünung, Balkongestaltung (Abb. 103) oder intensive Nutzung von Räumen für Hobbyzwecke, beispielsweise von Garagen, zeigt sich ein hohes Maß an Identifikation (Friedrich-Ebert-Stiftung 1993). Für die Aneignung des Wohngebietes ist es erst einmal unerheblich, um welche Gebäude es sich handelt. Auch in der neu gegründeten holländischen Polderstadt Lelystad herrscht ein Identitätsdefizit aufgrund des Fehlens einer urbanen Silhouette als Folge der Anwendung einer niedriggeschossigen Bauweise (ANDELA u. BOSMA 1987). Dagegen ermittelte eine Zeitreihenbefragung (1984 und 1992) für die Großsiedlung Halle-Neustadt auf den ersten Blick hohe Werte bei der Frage, ob sich die Bewohner „heimisch fühlen“. Nicht nur der Anteil der voll zustimmenden Personen (48 % bzw. 47 %) hat sich kaum verändert, sondern es kam trotz einer kulturellen Entwertung der Plattenbausiedlungen in Ostdeutschland seit 1989 zu einer Erhöhung des Anteils der Personen, die sich für die Kategorie „eigentlich ja“ entschieden haben (von 22 % auf 35 %). Ein wesentlicher Grund für diesen recht hohen Anteil findet sich in der angestiegenen Wohndauer (Stadt Halle 1993).

Die Identifikation selbst findet auf verschiedenen Stufen statt. Zu nennen sind die Stadt als Ganzes, der Stadtteil, das Wohnquartier und daraus wieder einzelne Elemente (LYNCH 1975). Das sogenannte *Heimatgefühl* geht über die Identifikation noch etwas hinaus. Es verbindet die Merkmale von Aneignung mit

dem Gesichtspunkt Herkunftsort/Geburtsort (BECKER u. KEIM 1972). Voraussetzungen der Bildung eines lokalen Identitätsbewußtseins ist das Vorhandensein von kleinteiligen historisch-topographischen Strukturen (z. B. alte Dorfkern und Sehenswürdigkeiten), eine gewisse Dominanz des Fußgängerverkehrs und bestimmte Kommunikationsorgane (Zeitungen, Vereine und Kirchen). Insbesondere die Quartiersgeschichte bietet einen guten Ansatzpunkt für die Aneignung des Wohngebietes (HERLYN u. HUNGER 1994). Diese gesamten Faktoren tragen zur Bildung von Subkulturen bei (LICHTENBERGER 1993). „Ob jemand hingegen die Wohnsilos von Ludwigshafen oder von Dortmund vor sich hat, weiß er nur, weil er da- oder dorthin gefahren ist. Die gestaltete Stadt kann ‚Heimat‘ werden, die bloß agglomerierte nicht, denn Heimat verlangt Markierungen der Identität eines Ortes“ (MITSCHERLICH 1965, S. 14–15). Ansätze für geeignete Kommunikationsstrukturen wie eine Stadtteilzeitung, Sportvereine, Bürgervereine und Kirchen gibt es durchaus in Großsiedlungen, gleichermaßen in Leipzig-Grünau (HERLYN u. HUNGER 1994). Von einer Dominanz des Fußgängerverkehrs kann dagegen nur in einigen Teilbereichen gesprochen werden. Das prägende Element der Straßen sind private PKW. Oftmals ist sogar überhaupt nicht vorgesehen, dort Strecken zu Fuß zurückzulegen. Dabei spielen fehlende Fußgängerwege und große Entfernungen eine Rolle. Historisch-topographische Strukturen existieren in Großsiedlungen kaum bzw. sind spätestens mit der Errichtung zerstört worden. Hinzu kommt, daß viele Großsiedlungen, beispielsweise Berlin-Gropiusstadt, über kein städtebauliches Gesamtkonzept verfügen, das der Betrachter wirklich erkennen kann. Entgegen der Planung kam es hier wie in manchen ostdeutschen Siedlungen zu einer baulichen Nachverdichtung, die zu einer Aufstockung der Flächen für den ruhenden Verkehr führte (BAATZ 1987). Ein wesentlicher Ansatzpunkt zur Herstellung von Identifikation ist aber in einer verstärkten individuellen Gestaltung der Wohnkomplexe oder einzelner Quartiere zu sehen. Diese Differenzierung betrifft insbesondere den Bereich des Wohnumfeldes (BREUER 1994). Dabei kann die Grüngestaltung einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Wohnzufriedenheit und Identifikation mit der Umgebung leisten (SCHNEIDER-DÜSSELDORF 1982). OSTERLOH (1991) schlägt vor, daß die Wohnhöfe ihren unverwechselbaren Charakter durch die Festlegung von verschiedenen Spielschwerpunkten bekommen könnten.

Ein Architekturbüro befaßt sich momentan mit der Problemlösung in Berlin-Hellersdorf (GERISCHER et al. 1994). Das Ziel ist eine Individualisierung der 18 vorhandenen Wohnquartiere. Dazu wird einer der Begriffe Stadt, Garten, Natur und Kunst jeweils für mehrere Quartiere als gemeinsames Leitmotiv angewendet. Natur-Quartiere sind an den Rändern vorgesehen. Die das Wohngebiet umgebende Landschaft soll „hineinfließen“. Kunst-Quartiere sind überall dort zu bilden, wo bisher kaum städtebauliche und architektonische Besonderheiten zu finden sind. Die Ausstattung erfolgt mit einer unkonventionellen Bepflanzung, Kunstobjekten und Spielgeräten. Stadt-Quartiere lassen sich besonders gut dort verwirklichen, wo mit einem umfangreicheren Bestand an Infrastruktureinrichtungen gute Chancen für eine stadtähnliche Struktur bestehen. Die klare Gliederung in Plätze und offene Freiflächen durch Pergolen, Verkaufsstände und andere Maßnahmen soll dazu beitragen. Das Garten-Quartier ist dort vorgesehen, wo die Großsiedlung an eine Kleinhaussiedlung angrenzt. Fruchtbäume, Hecken, gepflegte Rasenflächen und andere Elemente sollen der Entwicklung eines Gartenimages dienen.

Obwohl die praktische Umsetzung dieser Ideen seit etwa 1990 im Rahmen von vorwiegend erstmaligen Gestaltungen der Freiflächen erfolgt, kann bisher nur ansatzweise beantwortet werden, ob die Veränderungen durch die Bewohner wahrgenommen werden (SenBauWo 1993). Auszureichen scheinen die bisherigen Maßnahmen nicht. Bei Vor-Ort-Begehungen durch den Autor konnten 1992, 1993 und 1994 ohne die Kenntnis der zugrunde liegenden Planung keinerlei Bezüge zu diesen Leitbildern festgestellt werden. Die Planer in Hellersdorf sind aber überzeugt, daß durch das Umsetzen solcher Image sich eine Identität der Bewohner mit ihrer Siedlung festsetzen kann. Auch für ältere Wohnsiedlungen wurden Konzeptionen für die 90er Jahre erarbeitet. Dabei ist zu berücksichtigen, daß der Anteil älterer Leute beträchtlich zunimmt. Beispielsweise ist vorgesehen, daß Sport- und Freizeitanlagen von rüstigen Rentnern betreut und die Bewohner durch Schaffung von Gemeinschaftsräumen und parkartigen Wohnhöfen mit kleinen Hausgärten einbezogen werden. Gleichfalls fehlt hier noch die praktische Umsetzung der Vorschläge (GROSSHANS 1988).

Tabelle 21: Beispiele für die innere Differenzierung der einzelnen Wohnkomplexe in Leipzig-Grünau

WK 1/2/3	differenzierte Farb- und Oberflächengestaltung, dekorative Gestaltung der Hausdurchgänge
WK 4	Gestaltung der Trafohäuschen, Kunst: plastisches Ensemble (Stahl) etwa 8 Meter hoch
WK 5.1	Kunst: Wandgestaltung (Farb-Metall-Collage)
WK 5.2	Einbeziehung des Dorfes Schönau
WK 7	Kunst: plastisches Ensemble (Naturstein-Stadt-Glas)
WK 8	Kunst: Plastikgruppe (Bronze)

Quellen: WELLNER et al. 1986, NEUMANN 1986

In Grünau wurde im Rahmen der Gesamtplanung vorgesehen, die Wohnkomplexe unterschiedlich zu gestalten (Tab. 21). Die Umsetzung sollte durch verschiedene Anstriche und Stellungen der Gebäude, die Zentrenbetonung mit Hochhäusern, die künstlerische Ausgestaltung der Freiflächen und die einheitliche Vergabe bestimmter Straßennamen erreicht werden. Die Realisierung scheiterte insbesondere in den jüngeren Wohngebietsteilen an fehlenden Finanzmitteln. In den entsprechend der Planung gestalteten Wohnkomplexen sind die Besonderheiten für den Betrachter kaum erkennbar. Bereits Anfang der 70er Jahre stellte FLIERL fest, daß von einer geplanten künstlerischen Gestaltung der Wohngebiete oft nur Bruchstücke übrigbleiben. Zudem rügt er einen mangelhaften Kontakt der Künstler mit der zukünftigen Bevölkerung (FLIERL 1974, 1978). Die Bemalung von Trafostationen in verschiedenen Wohnkomplexen Grünau blieb eine einmalige künstlerische Aktion zur Verbesserung des Wohnumfeldes (GUTH 1983).

Die Vorschläge der im Auftrag der Stadt Leipzig arbeitenden Architekturbüros gehen ebenfalls dahin, die Identifikation der Menschen mit einzelnen Wohnkomplexen zu fördern. Die Nebenzentren sollen Mittelpunkte des Stadtlebens werden. Als Beispiel wird dabei die Neugestaltung des WK 5.1 angeführt. Rückgriffe auf die historische Ortslage Schönau sollen mit dem Bau kleiner Gebäude, einem See u. a. betont werden (Amts-Blatt 2.5.1994). Ob es tatsächlich möglich ist, die Identifikation für einen recht großen Wohnkomplex herbeizuführen, ist wenig wahrscheinlich. Statt dessen wäre eine insgesamt hierarchisch angelegte Struktur günstiger. Die Wohnkomplexe sollten unter Berücksichtigung sehr verschiedener Gesichtspunkte gestaltet werden. Demgegenüber haben sich die Quartiere eines Wohnkomplexes der übergeordneten Gestaltung unterzuordnen, sollten aber trotzdem voneinander sofort unterscheidbar sein. Mögliche Grundlage eines solchen Konzeptes kann die Zuordnung der Wohnkomplexe zu bestimmten Kulturkreisen oder Erdteilen sein. Dieses übergeordnete Gestaltungsprinzip ist regional durch Ländergruppen weiter zu unterteilen. Einzelne Höfe stellen Regionen dieser Länder dar.

Diese Kulturkreismerkmale können sich auf vielfältige Weise widerspiegeln. Die Gestaltung der Gebäudehülle übernimmt eine wichtige Funktion (Farbanstrich in landestypischen Varianten, Architekturelemente u. a.). Es folgt die Freiflächengestaltung, dabei besteht die Möglichkeit, daß sich die Pflanzenwelt, die Wegebeläge, die Bänke und andere Schmuckelemente in ihrem Aussehen an eine bestimmte Region anlehnen. Übergeordnete Infrastruktureinrichtungen könnten ebenfalls dem darzustellenden Landestyp angepaßt werden. In Gaststätten besteht die Möglichkeit landestypische Gerichte anzubieten. Schließlich ist bei der Vergabe von Ortsbezeichnungen eine weitere Identifikation mit einem Teilgebiet der Großsiedlung erreichbar.

So ist es vielleicht möglich, daß der Bewohner anstatt der Wohnkomplexnummer und der Straße den Kulturkreis als seinen Wohnsitz benennt. Auch wenn die vorgeschlagenen Maßnahmen auf den ersten Blick scheinbar hohe Kosten verursachen, muß dies keineswegs der Fall sein. Im Rahmen von unumgänglichen Erneuerungsmaßnahmen an den Gebäuden läßt sich die Außengestaltung nach solchen Vorstellungen umsetzen. Bei der Vergabe von freistehenden Geschäftsräumen kann eine dem Kulturkreis entsprechende Besetzung vorgenommen werden. Ebenfalls ist es nicht schwierig, im Rahmen der Neugestaltung der Wohnumfelder entsprechende Vorgaben einfließen zu lassen.

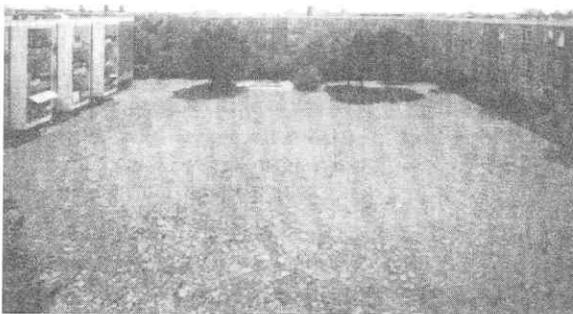
Problematisch bei der Umsetzung ist in erster Linie die Kommunikation zwischen den verschiedenen städtischen Ämtern, den Wohnungseigentümern und anderen Betroffenen. Hinzu kommt, daß in den letz-

ten Jahren bereits einige Gebäude renoviert wurden. Daran ist zu sehen, daß möglichst bald ein solches Konzept verabschiedet werden sollte, um noch die Chance zur Realisierung zu haben.

Eine weitere Chance für eine Identifizierung mit der Wohnumgebung ist in dem Vorschlag eines Lehrers des Friedrich-Ratzel-Gymnasiums zu sehen, einen stadtoökologischen Lehrpfad zu schaffen. Er kann in ähnlicher Form wie in manchen Stadtzentren westdeutscher Städte eingerichtet werden und lokale Besonderheiten aufzeigen (BARZ et al. 1993). Ein Lehrpfad ist ein wirksames Instrument der Öffentlichkeitsarbeit, um die Natur in der Stadt darzustellen, um zu erklären, was der Bürger selbst für den Umweltschutz machen kann, und um darzulegen, was die im Bereich Umweltschutz tätigen städtischen Ämter bearbeiten. Daneben vermittelt er Artenkenntnis und ist nicht zuletzt eine Beschäftigungsmöglichkeit im Rahmen eines Spaziergangs (LINDACHER 1995). Die Umsetzung dieser Idee scheiterte bisher nicht an mangelndem Interesse der Schüler, sondern an der Unmöglichkeit, geringe Geldmittel für die Aufstellung entsprechender Schautafeln u. a. vonseiten der Stadt zur Verfügung zu stellen.

Sowohl durch die Kulturkreisidee als auch durch den stadtoökologischen Lehrpfad wäre es möglich, Anziehungspunkte für die Gesamtstadt zu schaffen (z.B. durch den Besuch einmaliger landestypischer Gaststätten in entsprechender Umgebung). Dies stellt einen besonders wichtigen Faktor für die Imageentwicklung des Gesamtgebietes dar. Nur eine persönliche Kenntnisnahme des Gebietes durch möglichst viele Menschen kann helfen, vorhandene Negativimages abzubauen.

Neben diesen großräumigeren Ansätzen sind Verbesserungen im unmittelbaren Wohnumfeld notwendig. Dabei ist es sinnvoll, die Kulturkreisidee als Grundlage für eine Umgestaltung heranzuziehen. Weiterhin besteht die Möglichkeit aus den für zahlreiche westdeutsche Großsiedlungen bereits existierenden Vorschlägen zur Aufwertung des Wohnumfeldes geeignete Aspekte herauszugreifen (GRÜNDLER u. WALCHA 1986).



vorher – 1982



nachher – 1987

Abbildung 104: Hofraum einer Großsiedlung in Garbsen vor und nach der Anlage von Mietergärten
Quelle: ROBL 1992

Durch eine zukünftige kleinteilige Nutzungsmischung kann Verantwortung für das Wohnumfeld geschaffen werden (HAHN 1994). Eine Parzellierung des Gebietes ist eine wesentliche Voraussetzung für mehr Individualität im Wohnquartier. Dabei sollten weniger die Grundstücksgrenzen, sondern eher gemeinsame Instinkte den Ausschlag für Abgrenzungen bilden, obwohl es oftmals schwierig sein wird, solche Werte zu finden. Eine andere Maßnahme zur Bildung einer solchen Struktur kann in der Abteilung bestimmter Hofbereiche bestehen, um dort kleine Baumsetzlinge anzupflanzen. Diese könnten den Bewohnern das Erlebnis des Wachsens in der Natur näher bringen. An anderen Stellen ist es eher sinnvoll, durch Großbäume sofort eine veränderte Raumstruktur zu schaffen (HAHN 1994). Der Vorschlag von HAHN da-

bei an die Pflegeverträge anzuknüpfen, ist, wenn man die Umfrageergebnisse über die gewünschte Durchführung der Pflege anschaut, kaum realistisch (Kapitel 8.2.).

Mietergärten sind ein weiteres Nachbesserungsinstrument. Die Gartenarbeit und die Inbesitznahme der eigenen Parzelle erhöht die Identifikation mit der Wohnung und dem Wohnumfeld (SPITTHÖVER 1994). Dadurch entsteht eine hohe Verantwortlichkeit für die eigene Wohnumgebung (OSTERLOH 1991). Die Gärten bieten neben einem Betätigungsfeld für die Bewohner eine Möglichkeit, die großzügig dimensionierten Innenhöfe zu unterteilen. Zusätzlich stellen sie einen ersten Schritt dar, den Hofbereich mit zusätzlichem Leben zu füllen. Die unterschiedliche Gestaltung der Gärten bringt zudem Abwechslung und Ablenkung von den monotonen Strukturen der meisten Großsiedlungen. Mietergärten bewirken daher eine Steigerung der Attraktivität des Gebietes insgesamt. Hausgärten werden bis zu 100mal häufiger genutzt als eine Parkanlage. Dadurch, daß mehr Freizeit in Wohnungsnähe verbracht werden kann, entfallen Fahrten zu entfernt liegenden Einrichtungen, so daß sich das Verkehrsaufkommen verringert (KNOFLACHER 1993). Außerdem besteht die Möglichkeit, durch Mietergärten einen Nachteil der Erdgeschoßwohnungen auszugleichen (OSTERLOH 1991). Die positive Wirkung dieser Hofveränderung wird beispielsweise in den neu geschaffenen Mietergärten in Garbsen sichtbar (Abb. 104). Auch Untersuchungsergebnisse zur Qualität des Wohnumfeldes widerspiegeln die positive Wirkung der Mietergärten. Die Aufenthaltsqualität ist besonders in den Siedlungen hoch, wo Mietergärten bereits von Anfang an realisiert wurden (NAUMANN 1991).



*Abbildung 105: Mietergärten und Wandbegrünung in Leipzig-Grünau, Wohnkomplex 5.2
Foto: Thomas Keidel, August 1993*

Es ist daher kaum verwunderlich, daß Gärten bei Umgestaltungsmaßnahmen in westdeutschen Großsiedlungen als ein Mittel zur Steigerung der Identifikation der Bewohner eingesetzt wurden (ILS 1990). Die Beispiele reichen von Siedlungen mit traditionell bereits vorhandenen Gärten über die Neuanlage von Mietergärten im Hof bis zur Anlage von Grabeland am Wohngebietsrand (SPITTHÖVER 1994). Insbesondere zwischen unmittelbar am Haus liegenden Gärten (für die Erdgeschoßmieter) und separaten Gartengrundstücken, etwa in der Mitte von Wohnhöfen, zeigen sich große Unterschiede in der Annahme durch die Bewohner. Separate Gärten werden oft im Vorfeld abgelehnt (SPITTHÖFER 1982). Erst ein Ansprechpartner vor Ort und sein Einsatz für diese Wohnhofnutzungsform können das Interesse daran wecken (siehe Beispiele unten). Dagegen werden Wohnterrassen an den Erdgeschoßwohnungen viel eher ange-

nommen und gepflegt. Wenn einmal die ersten Hofgärten angelegt worden sind und genutzt werden, kann der Flächeneigentümer oft aus Platzmangel die Nachfrage nicht mehr befriedigen (SPITTHÖVER 1994). Bei der Realisierung der Gärten hat sich bewährt, daß die Nutzer selbst Gartenordnungen und Regeln festlegen. Sehr wichtig ist, daß eine Abgrenzung durch einen Zaun oder eine Hecke gegeben ist. Fälle von Vandalismus sind insgesamt kaum bekannt. Das einzige Konfliktproblem in westdeutschen Siedlungen besteht in unterschiedlichen Nutzungsvorstellungen. Ausländische Mitbürger bevorzugen den Gebrauch als Obst- und Gemüseanbaufläche, während deutsche Mieter eher einen Ziergarten haben wollen (SPITTHÖVER 1994). In ostdeutschen Großsiedlungen finden sich ebenfalls Mietergärten. Die an wenigen Stellen auch in Grünau vorhandenen Anlagen (WK 5.2 und WK 8) sind vorwiegend in einem sehr guten Zustand (Abb. 105).

Ähnlich verhält es sich in anderen Wohnsiedlungen, etwa in Magdeburg-Olvenstedt (STAUFENBIEL 1987). Neben unmittelbar an das Gebäude angrenzenden Grundstücken werden nach einer schwierigen Anlaufphase gleichfalls Gärten im Zentrum von Höfen angenommen. Ein Beispiel sind die separaten Gärten in einem Innenhof in Halle, Ortsteil Silberhöhe. Die Pflege erfolgt dort trotz der möglichen Einsichtnahme aus vielen angrenzenden Gebäuden und fehlenden Wasseranschlusses. Vandalismus ist in den vorhandenen Gärten kein Problem. Ein Grund ist in der größeren Öffentlichkeit zu suchen (mündliche Information von Gartenbesitzern in Halle-Silberhöhe). Insgesamt bestehen in ostdeutschen Großsiedlungen gute Chancen für die Neuanlage solcher Gärten. Die Freiräume sind nur mit wenigen Ausstattungselementen versehen. Es gibt bei den Bewohnern eine Nachfrage nach solchen Betätigungsmöglichkeiten, und ein möglicher Konflikt zwischen verschiedenen Nutzungsvorstellungen wie in Westdeutschland (Ausländer - Deutsche) ist nicht abzusehen. Bei der Neuanlage solcher Gärten besteht die Möglichkeit, daß die beispielsweise im Zuge von Entsiegelungsmaßnahmen überflüssig gewordenen alten Wegplatten als Trockenmauern verwendet werden (HAHN 1994).

Eine weitere Verbesserung der Wohnumgebung kann in der Anlage gemeinschaftlich nutzbarer Freiräume bestehen (ILS 1990). Sie dienen sowohl ökologischen und ökonomischen (z. B. Haushaltsproduktion) als auch sozialen Aspekten. Diese sozialen Funktionen führen zu einer Aufwertung des Wohnens, das wieder seine ursprüngliche Bedeutung, „wohlfühlen“, zurückerhält (SELLE u. SUTTER-SCHURR 1993). Solche gemeinschaftlichen Nutzungen haben in Ostdeutschland eine lange Tradition (BREUER u. HUNGER 1992). Es ist deshalb wünschenswert, wenn bereits vor der Wende existierende Initiativen wie die gemeinsame Ernte von vorhandenen Obstbäumen, das Aufstellen von Bänken und Vogelhäuschen wiederbelebt würden (Leipziger Rundschau 24. 11. 1993). Dies führt zu einer gestiegenen Aufmerksamkeit für die Wohnumgebung (HUNGER 1982).

Überhaupt ist ein wesentlicher Punkt, die Interessen der Bewohner zu berücksichtigen, um eine Gestaltung des Gebietes in einer Weise zu ermöglichen, die von den dort lebenden Menschen akzeptiert und damit geachtet wird (BAATZ 1987). Die zur Zeit wenig ausgeprägte Eigeninitiative der Bewohner stellt einen in langer Übung festgeschriebenen Zustand dar. BOLZ (1985) beobachtete, daß die Bürger neu errichteter Siedlungen sich in der Anfangszeit noch mit den Defiziten, wie Spielplätzen und Jugendeinrichtungen, auseinandersetzen. Erst später setzt sich die „Beton“-Struktur der Verwaltung bei den Bewohnern durch. Die Mieter ziehen sich deshalb zunehmend zurück. Ein direkter Einfluß der objektiven Wohnumwelt (Monotonie, Betonarchitektur) hat sich dagegen nicht als Ursache herausgestellt (NEUMANN 1992 b). Daher ist ein wesentlicher Aspekt, die Verwaltung so zu vereinfachen, daß mögliche Bewohnerinitiativen nicht an bürokratischen Hemmnissen scheitern wie beispielsweise bei dem geplanten stadttökologischen Lehrpfad in Grünau. Bei einer Befragung in österreichischen Großwohnanlagen sprachen sich immerhin 45 % für eine Mitbestimmung aus (CZASNY u. FEIGELFELD 1991).

Ist erst einmal der Punkt erreicht, wo die Bewohner sich in ihre Wohnungen zurückgezogen haben, wird es sehr schwer, einen Ansatz für die erneute Motivation zu finden. Der Rückzug der Mieter in die Privatsphäre der Wohnung ist so „einprogrammiert“, daß ein Aneignungsangebot zuerst auf großes Mißtrauen stößt (NAUMANN 1991). Deshalb war es kaum verwunderlich, daß in der Gropiusstadt, nachdem jahrelang selbstorganisierte Nutzungsmöglichkeiten fehlten (BECKER 1989 b), die Resonanz auf einen neu einge-

richteten Mieterbeirat zu Anfang äußerst gering war (FRINKEN u. FRUNZEK 1990). Auch für die Initiative „Neuperlach soll blühen“ erwies sich die Motivation der Mieter noch schwieriger als erwartet (SCHMIDT 1992). In Berlin-Marzahn wird ebenfalls ein steigendes Desinteresse an Nachbarschaftsbeziehungen festgestellt (NEUMANN 1992b). Die Gründe für einen solchen Interessemangel sind vielfältig (SCHMIDT 1992). Viele Familien können sich ihre Wohnungen nur leisten, weil beide Erwachsene einer ganztägigen Beschäftigung nachgehen. Für eine zeitlich längere Inanspruchnahme der Freiräume in Wohnungsnähe nach dem Ende der Arbeit fehlt die Zeit. Die Mieter fühlen sich außerdem häufig nicht verantwortlich für ihre Wohnungsumgebung. Die Möglichkeit der persönlichen Einflußnahme liegt außerhalb ihres Vorstellungsvermögens. Der befürchtete lange Weg zu Veränderungen schreckt viele ab. Die Ursachen für das seit 1989 in Ostdeutschland zurückgehende Engagement sind vielseitig. Beispielhaft können die kulturelle Entwertung der Großsiedlung in den Medien, der starke Wunsch nach Drang zum Privatem und die durch die Uniformität des Massenwohnungsbaus unterdrückte Vielfalt von Lebensstilen genannt werden. Diese Faktoren komplizieren besonders die Bemühungen um die Entfaltung von Bürgerinitiativen in ostdeutschen Großsiedlungen (BREUER u. HUNGER 1992). Die Mieter setzen heute oft andere Prioritäten in ihrem Leben (HERLYN u. HUNGER 1994).

Dennoch gibt es durchaus Strategien, um die Bewohner zu gewinnen. Beispiele dafür sind Seminare und Aufklärungsveranstaltungen (HAHN 1994). Insgesamt ist es günstig, mittels einer Strategie der kleinen Schritte Erfolge zu erzielen. Das halbprivate Grün ist eine Möglichkeit (SCHMIDT 1992).

Im Märkischen Viertel wurden die Nachbesserungen mit der Hilfe eines Beiratsverfahrens durchgeführt. Dazu hat man wohnblockweise eine aus Bewohnern, Architekten und Stadtplanern bestehende Gruppe gebildet, die sich regelmäßig traf und den Planungs- und Bauablauf kritisch beobachtete (BAATZ 1987, BRÜNING 1992). Eine wichtige Grundlage für die Motivation der Bewohner stellt deshalb die Schaffung gemeinsamer Interessen und deren Verwirklichung in überschaubaren Zielgruppen sowie der Abbau von Vorurteilen dar (GROHÉ 1985).

Der Aufbau von Stadtteilbüros wird vielfach als eine mögliche Kontaktstelle angesehen. Die Berliner Gropiusstadt besitzt beispielsweise bereits von Anfang an ein vielseitig nutzbares Gemeinschaftshaus (BECKER u. KEIM 1977) Dennoch stellten etwa im Büro der OEKOTOP in Berlin die betroffenen Bewohner nur 16% der gesamten Besucherzahl (KÜENZLEN u. OEKOTOP 1985).

Das Ziel der Aktivitätsbemühungen sollte die Hinführung auf eine Selbstorganisation der Mieter sein (KERCHNER u. STAUBACH 1986). Beispielsweise kann von dem Aspekt „Grün“ im Wohnumfeld ausgehend versucht werden, eine Motivation für die Selbstgestaltung des Wohnumfeldes zu erzielen. Positive Beispiele sind etwa in der Initiative „der Wohnring als Garten für alle“ in München-Neuperlach zu finden (SCHMIDT 1992). Auch bewohnernahe Verwaltungsformen, bürgernahe Außenstellen der Wohnungsverwaltung und die Selbstverwaltung der Häuser durch Hausgemeinschaften sind günstig (BREUER u. HUNGER 1992).

Insgesamt ist es notwendig, daß nicht nur im Vorfeld (Vorabgespräche, Bewohnerversammlungen, Einzelgespräche u. a.) und bei den Arbeiten (Beratungsbüro, Bewohnerbeteiligung), sondern im Nachgang (Feste, Versammlungen) der Kontakt zu den Bewohnern gewahrt bleibt (GROSSHANS 1988). Es ist dabei zu beachten, daß ein solcher Dialog zwischen Mietern, Vermietern, Verwaltung und Politik sich nicht in einer Diskussion um planerisch-gestalterische Einzelheiten erschöpft (BECKER 1989a).

Eine wie für westdeutsche Siedlungen festgestellte Bereitschaft zur Selbstorganisation der Mieter um Verbesserungen ihrer Wohnverhältnisse durchzusetzen (Bundesbauminister 1987) läßt sich in Grünau aufgrund eigener Beobachtungen und der Meinung von Betroffenen nicht feststellen. Die vorhandenen Initiativen sind eher das Ergebnis der Bemühungen einiger Weniger (eigene Erhebungen). Die von der GEWOS (1992) ermittelte Bereitschaft der Bewohner (32% auf jeden Fall, 32% eher, 19% eher nicht und 14% auf keinen Fall) ist offensichtlich nicht mehr vorhanden. Die damals befragten Personen sehen eine Mitwirkungsbereitschaft eher in Sprechstunden (50% ja) und Informationsveranstaltungen (47% ja). Dagegen wird ein Mieterparlament (83% nein) oder die Mitarbeit in Parteien (98% nein) abgelehnt (GEWOS 1992). Ebenso wollten die von KAHL (1992a) nach der gewünschten Beteiligungsart befragten

Grünauer primär durch öffentliche Informationen (ca. 45%) angesprochen werden. Es folgten Befragungen (ca. 33%), Bürgerinitiativen (ca. 27%), Mitsprache bei den Wohnungseigentümern (ca. 26%) und Mieterbeiräte (ca. 19%). Kein Interesse bestand in der Mitwirkung über Parteien und Kirchengemeinden. Schließlich konnten sich ein Drittel der Befragten überhaupt keine Beteiligungsart vorstellen. Entsprechende Ergebnisse erbrachte ebenfalls eine Befragung im Frühjahr 1995. Deshalb konnten nur wenige Bewohner in ihrer Wohnumgebung eine individuelle Gestaltung beobachten (29%). Als Initiator und Pfleger der Gestaltungen werden von den Befragten neben den Wohnungseigentümern auch Mieter genannt. Dennoch konnten manche interviewte Personen, obwohl sie ihre eigene Wohnumgebung beschreiben sollten, nicht angeben, wer die individuelle Freiraumgestaltung pflegt. Diese Bewohner setzen sich nur wenig mit ihrer Wohnumgebung auseinander (Abb. 106).

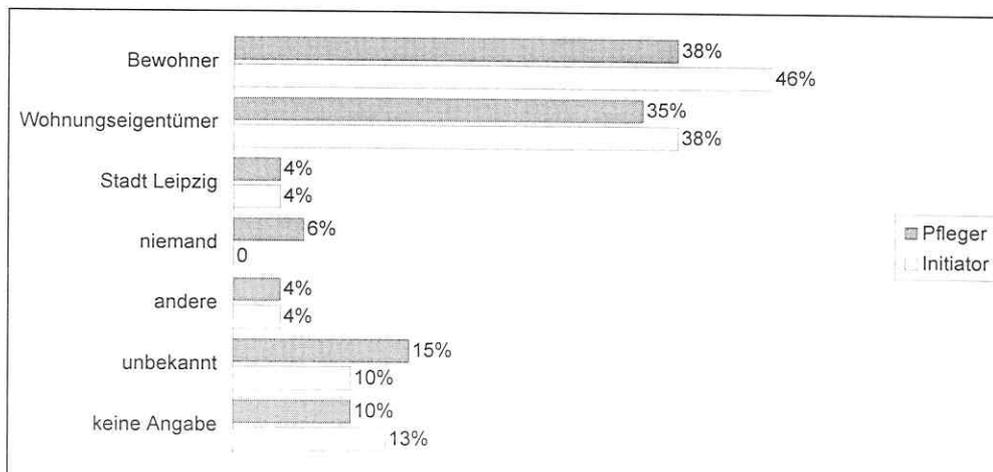


Abbildung 106: Auslösung und Pflege von individuellen Gestaltungen nach Meinung der Anwohner (bezogen auf diejenigen, die angegeben haben, in ihrem Hof existieren individuelle Gestaltungen, 0 = nicht erhoben)

Quelle: eigene Erhebung (Interviews im Frühjahr 1995, n=165)

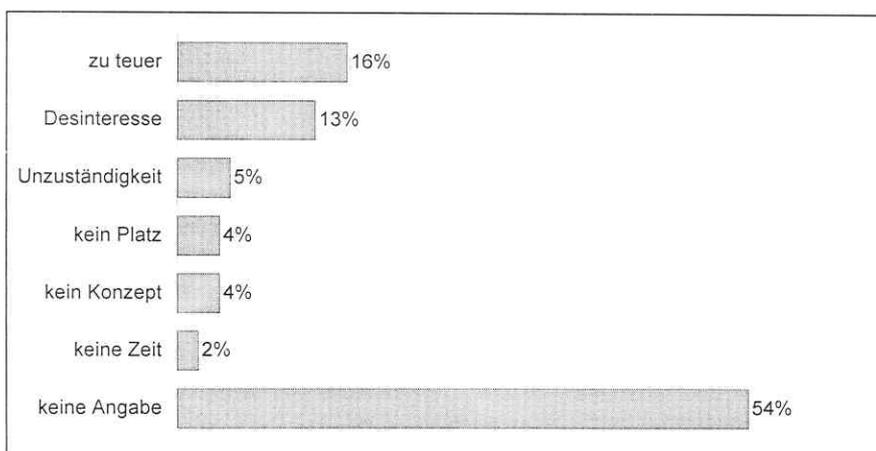


Abbildung 107: Ursachen für das Fehlen von individuellen Gestaltungen nach Meinung der Anwohner

Quelle: eigene Erhebung (Interviews im Frühjahr 1995, n=165)

Ursachen für das gleichförmige Umfeld lassen sich nach Meinung der Befragten auf einige wesentliche Punkte zurückführen (Abb. 107). Daß die an erster Stelle genannten mangelnden finanziellen Möglichkeiten keineswegs ausschlaggebend für die Beibehaltung der vorhandenen Freiraumgestaltung sind, zeigen aufwendige Projekte im 8. Wohnkomplex in Grünau sowie in anderen Großsiedlungen. Eher von Bedeutung dürfte die geäußerte Vermutung des mangelnden Engagements der Bewohner sein. Die nach Meinung mancher abzusehende erneute Zerstörung der Anlagen ist dabei eine Ursache für ein von vornherein mangelndes Interesse.

Hinzu kommt das Fehlen eines Konzeptes und die ungeklärten Zuständigkeiten auf der Vermieterseite. Zudem messen viele Eigentümer einer Verbesserung des Wohnumfeldes nur geringe Bedeutung bei. Ihr Interesse konzentriert sich eher auf die Erhaltung der Bausubstanz. Es wird oft nicht erkannt, daß die Motivation der Mieter ein wichtiges Mittel für eine erfolgreiche Aufwertung des Wohnumfeldes ist.

Die 1994 von der Volkshochschule und dem Kulturamt initiierte Werkstatt im WK 8 kam trotz des Engagements einiger Bewohner nicht über das Aufzeigen wesentlicher Defizitbereiche hinaus. Fast ein Jahr danach sind keine Wirkungen festzustellen.

Im Sommer des gleichen Jahres wurde ein Innenhof ohne die Berücksichtigung der Bewohnerinteressen umgestaltet. Erst nach zahlreichen Protesten der Betroffenen fand eine umfassende „Nachbesserung der Verbesserung“ mit Bewohnerbeteiligung statt (vgl. Kapitel 8.2.2.2, Abb. 45). Obwohl die Stadt Leipzig aus diesem Vorgang erkannt hat, daß die Mitarbeit der Bewohner eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg von Fördermaßnahmen im Wohnumfeld ist (Amts-Blatt 10. 12. 1994), sind die Ergebnisse immer noch sehr bescheiden. In Berlin haben dagegen die Hauseigentümer bereits im Vorfeld der Grundstücksbildungen erste Maßnahmen im Wohnumfeld realisiert. Kleinere Wohnungsbaugesellschaften begünstigen diese Vorgehensweise.

Die Kommunikation zwischen Vermieter und Mieter spielt eine wesentliche Rolle. Dieser Wunsch wird ebenso bei Bewohnerbefragungen in Grünau geäußert. Viele sehen Bedarf an einem „Hauswart“ für jedes Gebäude. Die Erkenntnis eines Leserbriefes, „man erhält keine Antwort“. „Es ist ja auch eine Wohnsiedlung ganz weit draußen. Ein Randgebiet, wo es nach Landluft riecht“, muß der Vergangenheit angehören (LVZ 8. 7. 1993).

Insgesamt ist es unumgänglich, ein umfassendes Grünkonzept für die Großsiedlung Grünau zu entwickeln. Dadurch wäre es möglich, Konflikte bereits im Vorfeld zu erkennen und zu vermeiden (Forderung von ZELETZKI, Stadtplanungsamt Berlin-Hellersdorf 25. 3. 1993). Dabei ist eine naturnahe Pflege durch das Grünflächenamt und andere bearbeitende Firmen jederzeit möglich (KUNICK 1992). Problematisch ist aber offensichtlich die Akzeptanz der Bewohner für solche Vorstellungen. I. BREUSTE (1994) kann daher eine mehr naturnahe Ausstattung des untersuchten Hofbereiches im WK 7 aufgrund der Lage im Wohngebiet und der mangelnden Akzeptanz durch die Bewohner kaum empfehlen.

Für eine Umgestaltung und Verbesserung sollten in jedem Fall momentan brachliegende oder nur zum Parken der KFZ genutzte Flächen verwendet werden: Die Erhöhung der Zahl der verfügbaren Flächen kann ohne weiteres durch eine Verstärkung des peripheren Parkens gewährleistet werden. Solange dabei die Entfernungen unter 400 m, günstiger sind maximal 200 m, bleiben, ist deren Akzeptanz, insbesondere bei fehlendem Alternativangebot zu erwarten (VOIGT 1987).

Die nun frei werdenden inneren Räume könnten zu Zonen gleichberechtigter Nutzung aller Verkehrsteilnehmer umgestaltet werden. Dabei sollte möglichst Wert auf eine Unterbrechung von geradlinigen Straßenführungen gelegt werden (HAHN 1994). In einem ersten Schritt sollten noch die wohnungsnahen Stellplätze erhalten bleiben, da sie zur Zeit für die Bewohner einen unverzichtbaren Bestandteil ihrer Lebensqualität darstellen. Mittelfristig muß aber darüber nachgedacht werden, sämtliche Stellplätze so zu verlagern, daß ähnliche Entfernungen wie zu den Haltestellen des ÖPNV zurückgelegt werden müssen. Dann könnten zahlreiche intime Bereiche an den Gebäuden entstehen (HAHN 1994).

Bisher ist es der Stadt Leipzig nicht gelungen, vorhandene Probleme durch geeignete Maßnahmen zu beheben. Dies trifft in gleicher Weise für den Bereich der Grünsituation zu. Die vom Grünflächenamt durchgeführten Neupflanzungen von Gehölzen entsprechen teilweise nicht der ursprünglichen Flächen-

nutzungsplanung, so daß für Gaststätten und andere Gebäude an zentralen Punkten vorgesehene Flächen ihrer potentiellen kommunikativen Funktion bis auf weiteres entzogen werden. Konflikte bei einer später möglichen Realisierung solcher Infrastruktureinrichtungen sind deshalb vorprogrammiert. Dies betrifft etwa eine Fläche im südlichsten Baufeld des Wohnkomplex 7.

Weiterhin ist zu beobachten, daß manche Anpflanzungen kaum ökologischen Erfordernissen genügen. Die Absterberate der Großgehölze aufgrund falscher Grablöcher in stark verfestigtem Untergrund ist sehr hoch, so daß selbst einem ansonsten wenig aktiven Grünauer Bürgerverein diese Tatsache nicht verborgen blieb (LVZ 24. 3. 1994).

8.3.2. Beispielhafte Umsetzung von Nachbesserungsmaßnahmen im Wohnkomplex 8, Leipzig-Grünau

Um in einem Wohnquartier wie dem Wohnkomplex 8 ein umfassendes Grün- und Verkehrskonzept verwirklichen zu können, ist es notwendig, den ruhenden Verkehr völlig aus dem Wohngebietsinneren an den Rand zu verlagern (Abb. 108). Dies entspricht einer Überlegung der Leipziger Wohnungsbaugesellschaft, welche vorsah die dadurch gewonnenen Freiräume zu begrünen (ISR 1992). Ebenso haben Bewohner erkannt, daß nur eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs den Schutz vorhandener Grünflächen bewirken kann (LVZ 8. 7. 1993).

Die wohnungsnahen Stellplätze sind dabei weitgehend durch Parkpaletten zu ersetzen. Sie sollen so am Wohngebietsrand plaziert werden, daß ein gebündelter Zugang mit den Wegen zu den Haltestellen des ÖPNV möglich ist. Damit kann die Chancengleichheit bei der Verkehrsmittelwahl gesichert werden (KNOFLACHER 1993). Dabei sind preisgünstige Varianten für etwa 20000DM je Stellplatz möglich (GLASZE 1995). Sie werden von den Wohnungseigentümern gegen eine Mietgebühr zur Verfügung gestellt. Die Kosten dafür sind ausschließlich auf die Mieter mit PKW umzulegen. Diese Entgelte werden mit 100–200DM pro Monat deutlich über den normalerweise zu zahlenden Gebühren liegen. Die Ausstattung der Parkpaletten soll den Wünschen der Bewohner entsprechen. So sind entsprechende Vorrichtungen, z. B. Schranken, gegen Autodiebstahl zu installieren. Falls die Parkplätze in Randlage nicht ausreichen, kann auf Ruderalflächen jenseits der Straße am See noch weiterer Parkraum geschaffen werden. Dem Konzept der Rahmenplanung Grünau (Arbeitsgemeinschaft Rahmenplan 1995), nur in Bereichen mit hohem Parkraumdefizit autofreie Wohnbereiche zu fördern, kann nicht gefolgt werden. In der Abb. 109 ist zu erkennen, daß außerdem solche fahrverkehrsfreie Zonen in der Rahmenplanung für den WK 8 kaum ausgewiesen wurden. Die Planungen sehen sogar noch eine Verdichtung der wohnungsnahen Stellplätze durch Tiefgaragen und andere Abstellanlagen vor. Auf diese Weise läßt sich keine Chancengleichheit (s. o.) herstellen. Zudem werden kaum Freiräume für die Bewohner geschaffen. Außerdem sind die vorgesehenen mechanischen Parktürme teurer als Parkpaletten am Wohngebietsrand.

Die ehemals für das wohnungsnaher Abstellen der PKW in Anspruch genommenen Wohnstraßen werden nach der Verlagerung der Stellplätze an den Quartiersrand so weit zurückgebaut, daß das längere Abstellen von Fahrzeugen nicht mehr möglich ist. Daneben ist anzustreben möglichst weitgehend völlig verkehrsfreie Bereiche zu installieren (Freie Hansestadt Bremen 1994). Selbst durch eine Reduzierung des Straßenraumes auf das unbedingt erforderliche Maß (incl. Parkplätzen) sind in Berlin-Hellersdorf, Fercher Straße, Flächen entstanden, die nun für Spiel- und Aufenthaltsbereiche zur Verfügung stehen (SenBauWo 1995).

Die Versorgung der Bewohner soll weitgehend zu Fuß möglich sein. Das entspricht dem ursprünglichen Verkehrskonzept der Wohnkomplexe. Als weiteres Angebot ist ein Netz von Fußwegen getrennter Radwege zu installieren, ähnlich den Überlegungen im Rahmenplan für Grünau (Arbeitsgemeinschaft Rahmenplan 1995). Es handelt sich um drei Nord-Süd-Achsen, die Straße am See, die Miltitzer Allee und die Krakauer Straße sowie zahlreiche Ost-West-Linien, beispielsweise an der Ratzelstraße.

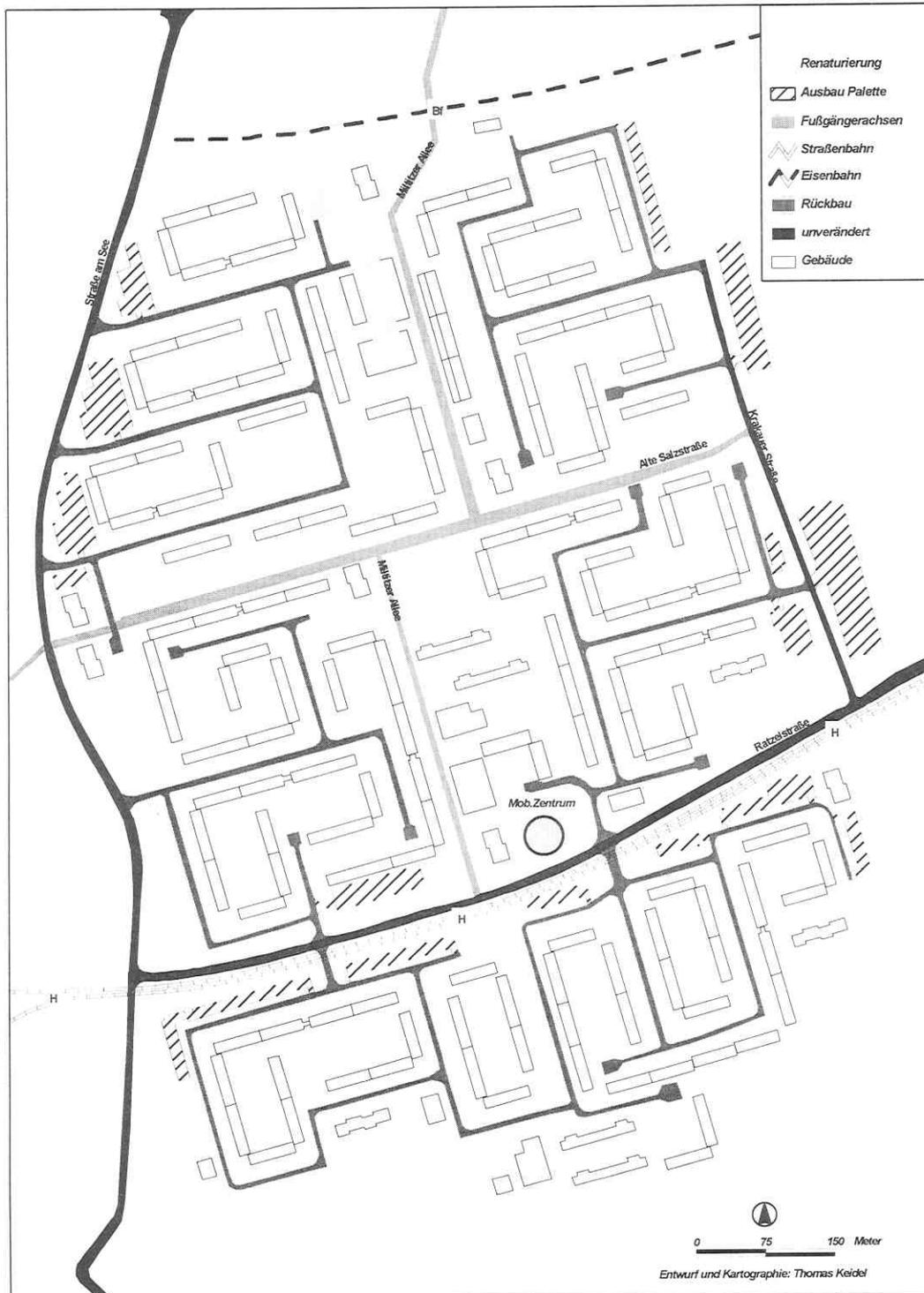


Abbildung 108: Veränderungsmöglichkeiten im Wohnumfeld des Wohnkomplexes 8
 Quelle: eigene Idee

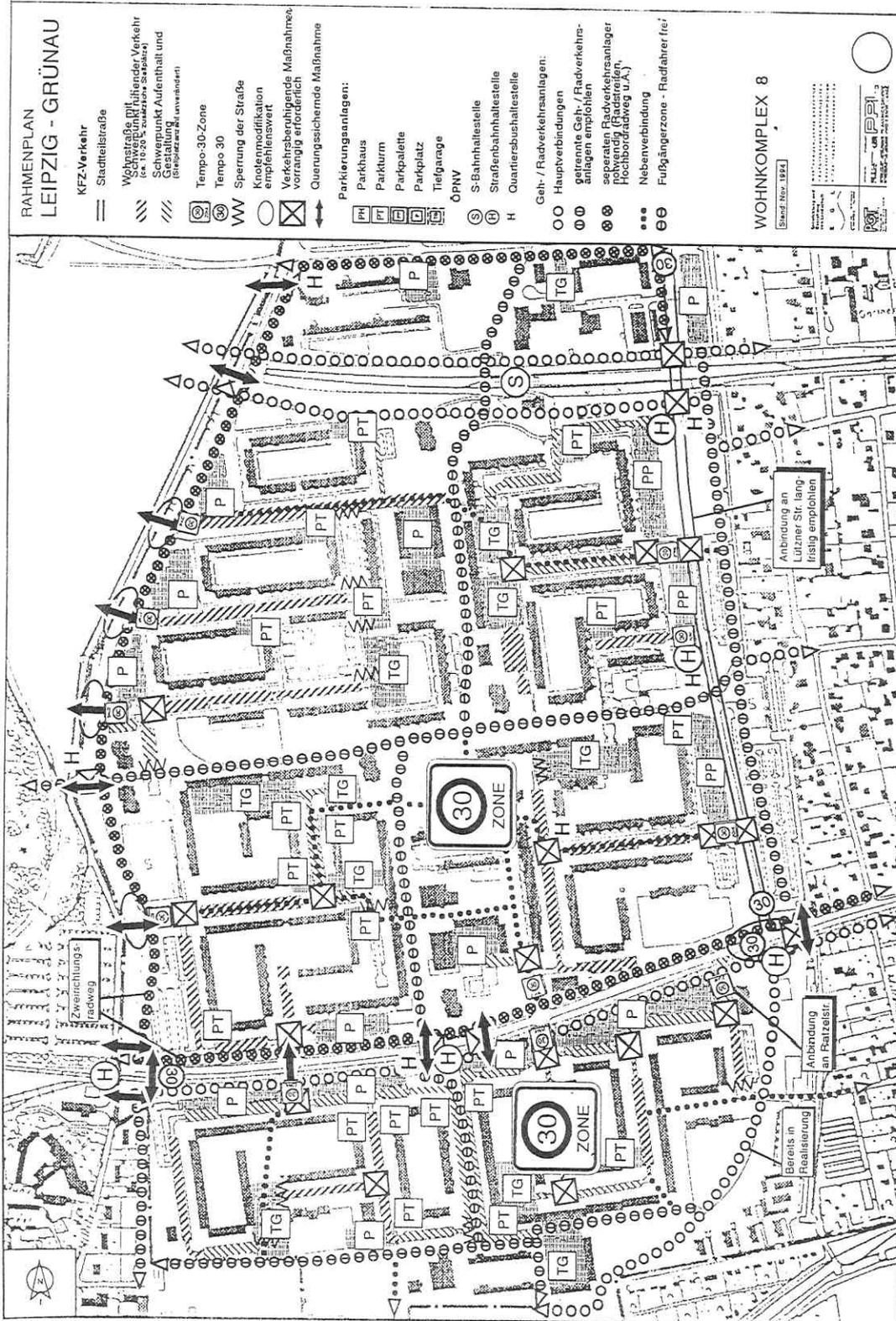


Abbildung 109: Verkehrskonzept der Planungsgemeinschaft des Rahmenplans Grünaue für den WK 8
Quelle: Arbeitsgemeinschaft Rahmenplan 1995

Die Einkaufsbereiche sollten dagegen entgegen der Rahmenplanung reine Fußgängerzonen sein, um nicht weiteren Ärger durch Konflikte zwischen Fußgängern und Fahrradfahrern entstehen zu lassen.

Um einen Nutzungsanreiz zu schaffen, sind an Handels-, Dienstleistungseinrichtungen sowie öffentlichen Einrichtungen Abstellanlagen für Fahrräder mit ausreichenden Vorrichtungen gegen Diebstahl zu schaffen. Infolge der insgesamt geringen Entfernungen zwischen Wohnung und Haltestelle des ÖPNV werden an den Einstiegstellen keine Fahrradständer benötigt (siehe Kapitel 8.2.3.3.2.). Statt dessen ist aber zu sichern, daß die Räder in Straßenbahnen und S-Bahnen möglichst kostenfrei mitgenommen werden können. Im Rahmen einer Verstärkung der Öffentlichkeitsarbeit sollte an einem zentralen, gut zu erreichenden Punkt im Wohngebiet eine Mobilitätszentrale eingerichtet werden (GLASZE 1995). Solche Verknüpfungsstellen sind bereits in nordrheinwestfälischen Städten und in Bremen erprobt worden (KLEWE 1994, Abb. 110). Sie nimmt eine bedeutende Vermittlungsfunktion ein:

- Informationen zum ÖPNV, Verkauf von Fahrscheinen des ÖPNV
- Vermietung von PKW-Stellplätzen
- Informationen zum Radwegenetz
- Fahrradwerkstatt mit entsprechendem Kursangebot
- Vermittlung organisierter Ausflüge mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Organisation von Rad- und Fußwanderungen
- Verkehrserziehung



Abbildung 110: Fahrradbüro der Stadt Marl
Foto: Thomas Keidel, Mai 1995

Nun ist es möglich, die durch die Umgestaltungsmaßnahmen gewonnenen zahlreichen Freiräume für die unterschiedlichsten, auch größere Flächen in Anspruch nehmenden Attraktionen zu gebrauchen. Dabei ist die oben angesprochene Kulturkreisidee aufzugreifen und durch geeignete Bepflanzung, Wegpflasterung, Aufstellen von Freiraummöblierung, Themenspielflächen, Einrichtung von Gaststätten und vieles mehr umzusetzen. Die Gestaltung selbst sollte durch weitgehende Einbeziehung der Bewohner speziell in der Realisierungsphase geschehen. Orientierungen bieten dabei zahlreiche, in gründerzeitlichen Quartieren gewonnene Erfahrungen. Aus diesen können Anregungen für Gestaltungen herangezogen werden (DRUM u. LUDWIG 1985).

Diese Konzeption ist ohne große Änderungen nicht nur auf andere Grünauer Wohnquartiere, sondern auch auf andere Wohngebiete übertragbar. Bei der Umsetzung ist ein wesentlicher Grundsatz, Konflikt zwischen Bewohnerwünschen und naturnaher, umweltschonender Gestaltung durch geeignete Maßnahmen zu umgehen (etwa passende Bepflanzungen, keinen Nutzungsdruck durch unterschiedliche Interessen für die gleiche Fläche entstehen lassen u. a.).

9. Perspektiven für die Großsiedlungen Ostdeutschlands

9.1. Szenarien als Darstellungsmöglichkeit

Szenarien als wissenschaftliche Methode sind eine junge Entwicklung. Ihr Vorteil zur Darstellung alternativer Entwicklungen ist aber unbestritten und dürfte eine zunehmende Verbreitung finden (zur Definition und Diskussion: ILS 1989). Im Falle ungewisser Einflußfaktoren ist die Ausarbeitung von Szenarien die einzige Möglichkeit, Perspektiven herauszuarbeiten, da Prognosen auf der Grundlage von Berechnungen nicht möglich sind. Sie sind zudem komplexer und können außerdem nicht quantitativ erfaßbare gesellschaftliche Faktoren einbeziehen. Zusätzlich liefern sie einen Beitrag zu einer langfristigen und integrierten Denkweise. Das Handeln wird transparenter gemacht (SEGGERN 1986). Es ist auch möglich, sich wandelnde gesellschaftliche Normen zu berücksichtigen. Szenarien sind für fast jeden anschaulich und verständlich. Es darf aber nicht übersehen werden, daß Szenarien nicht die Wahrheit über die Zukunft beschreiben müssen und können (ARRAS 1989a).

Die Diskussion möglicher Szenarien der Zukunft von Städten klammert die Großsiedlung nicht aus. ARRAS und PFEIFFER (1989b) diskutieren sie am Beispiel einer fiktiven Nordstadt und einer Südstadt. Die Siedlung in der „Südstadt“ zeigt durch entspannten Wohnungsmarkt, Nachsubventionierung, Verkauf und Funktionsmischung insgesamt ein gepflegtes Bild. Als einzige Problematik bleibt dort die geringe Zahl von Haushalten mit Kindern und das Lärmproblem an Verkehrsstrassen. In der „Nordstadt“-Siedlung sieht es dagegen vollkommen anders aus. Bis auf wenige gute Standorte ist der bauliche und soziale Erosionsprozeß weit vorangeschritten. Trotzdem werden weiter Problemfamilien eingewiesen. Es beginnt bereits der Abbruch von Teilen der Siedlung, damit die Wohnungsunternehmen nicht damit identifiziert werden. Nach einigen früheren Ansätzen der Umgestaltung wird in die Nordstadt nichts mehr investiert (ARRAS u. PFEIFFER 1989b).

Zu ähnlichen Entwicklungsperspektiven für westdeutsche Großsiedlungen kommt SEGGERN (1986). In der einen Variante schaffen es die Großsiedlungen, sich auf dem Markt zu behaupten. Dies geschieht aufgrund einer positiven Wirtschaftsentwicklung und gesamtstädtischen Lösung der Belegungsproblematik (keine Konzentration der sozial Schwachen in Großwohnanlagen). Als Mittel wird nicht ein „face-lifting“ gesehen, sondern eine komplexe Umgestaltung mit dem Ziel einer ökologischen Stadterneuerung. Dazu werden zuerst die lange versprochenen baulichen Maßnahmen verwirklicht. Mitarbeiter vor Ort sind zur Betreuung eingesetzt. Es werden neue Wohnformen zugelassen, die zusätzlich mit baulichen Änderungen verbunden sein können. Der Parkplatzanspruch der Autos wurde erst verringert, nachdem ein neues ÖPNV-Konzept erarbeitet und umgesetzt wurde. Danach vollzog sich eine kleinräumige Unterteilung der Freiräume durch vielseitiges Grün, was zahlreiche Nutzungen ermöglichte.

Das zweite Szenario prognostiziert dagegen eine wirtschaftlich negative Entwicklung, die mit zunehmender Arbeitslosigkeit verbunden ist. Durch fehlende Koordinierung und lange Diskussionen ohne greifbare Ergebnisse kommt es zu einer insgesamt unbefriedigenden Lage in den Großsiedlungen. Anfängliche bauliche Veränderungen können nicht zu einer grundlegenden Besserung beitragen. Die Freiräume erfahren trotz kleiner Verbesserung eine erneute Zerstörung, da nach deren drastischer Verringerung durch Parkplätze und in Folge eines unbefriedigenden ÖPNV-Angebotes erhebliche Konflikte entstanden sind (SEGGERN 1986).

9.2. Szenarien für ostdeutsche Großsiedlungen am Beispiel Leipzig-Grünau

Inwieweit die oben angesprochenen Perspektiven für Großsiedlungen in Ostdeutschland entsprechend anwendbar sind soll stufenweise erarbeitet werden. Zuerst sind zur Zeit stattfindende Veränderungen vorzustellen. Danach soll prognostiziert werden, was passiert, wenn die laufenden Verbesserungsmaßnahmen unverändert fortgesetzt, reduziert oder verstärkt werden.

Da die Entwicklung von Großsiedlungen unabdingbar mit der gesamtstädtischen Zukunft zusammenhängt, wird vor einer Beurteilung der Zukunftschancen und der Darlegung der zukünftigen Entwicklung der Großsiedlung Grünau unter Berücksichtigung von bereits erarbeiteten Szenarien eine Beurteilung der Gesamtstadt vorgenommen.

9.2.1. Aktuelle Entwicklungen in der Großsiedlung Grünau

Die bauliche Erneuerung der Wohnanlagen hat bereits begonnen. Parallel dazu geschieht eine Ergänzung der Handels- und Dienstleistungseinrichtungen. Dagegen sind im Bereich des Wohnumfeldes bisher nur wenige herausragende Vorhaben verwirklicht worden. Obwohl insgesamt die Aufwertung der Gebäude positiv zu bewerten ist, haben sich in französischen Siedlungen unvorhergesehene negative Folgen ergeben. Die nach den Verbesserungen vorgenommene Erhöhung der Mieten beschleunigte die Segregation deutlich. Bis zu diesem Zeitpunkt dort wohnende, etwas besser gestellte Mieter verließen die Wohnungen, da größere Ersparnisse durch danach gestiegene Mieten nicht mehr möglich waren. Das in der Vergangenheit hingegenommene insgesamt negative Wohnumfeld (von der Gestaltung her und in der sozialen Zusammensetzung der übrigen Bewohner) wurde jetzt nicht mehr in Kauf genommen (MORGENROTH 1994). Ähnliche Tendenzen können in ostdeutschen Siedlungen wie Grünau stattfinden. Auch hier gibt es zahlreiche besser gestellte Bewohner, die das negative Umfeld noch akzeptieren. Es ist möglich, daß nach erheblichen Mietpreissteigerungen diese Bewohnergruppe die Großsiedlung verläßt. Dies wird zur Zeit noch dadurch verhindert, daß weder eine weitere unangemessene Steigerung der Mieten erfolgt noch das soziale Umfeld mit dem in französischen Siedlungen zu vergleichen ist (z. B. hohe Kriminalität).



Abbildung 111: Zukünftiges Wohngebietszentrum Leipzig-Grünau (Wohnkomplex 5.2), Stuttgarter Allee
Foto: Thomas Keidel, November 1994

In Grünau haben nach längeren Anlaufschwierigkeiten die Bauarbeiten für mehrere große Vorhaben begonnen (Abb. 111). Das Wohngebietszentrum soll nach einem veränderten Konzept entstehen. Statt die vorgesehenen kulturellen und freizeitorientierten Einrichtungen zu integrieren (Saal, Schwimmhalle) und die Außenstellen städtischer Ämter an einer zentralen Stelle zusammenzufassen, werden wieder nur weitere Handels- und Dienstleistungseinrichtungen entstehen (LVZ 23. 11. 1993). Im nördlichen Bauabschnitt des Zentrums entstehen 4 150 m² Verkaufsfläche, 2400 m² Büroräume, 72 Wohnungen, 86 Appartements und 194 Tiefgaragenplätze. Der südliche Teil umfaßt ein SB-Warenhaus mit 7 000 m² Verkaufsfläche, 2 Textilkaufhäuser mit je 2 000 m², 90 Läden zwischen 50 und 300 m², ein Kinozentrum, ein Fitnesszentrum sowie Cafés (Wohnen und Bauen Mai 1994). Als Außenstelle für städtische Ämter wurde dagegen 1994 ein Dauerprovisorium am Rand (!) des WK 4 in der Kiewer Straße eröffnet.

Neben dem Wohngebietszentrum gibt es noch einen weiteren Planungsraum, das Kasernengelände. Dort soll ebenfalls Einzelhandel angesiedelt werden (Verlagerung der Allkauf-Einzelhandelseinrichtung aus dem WK 7 in eine Verkaufseinrichtung mit 60 000 m²). Ob die neben einem neuen Straßenbahnbetriebshof geplanten Wohnungen für den gehobenen Bedarf eine Bereicherung Grünaus darstellen, wird von den Bewohnern der Großsiedlung bezweifelt. Sie sehen infolge des Bebauungsplanes eine Abschirmung von ihren Plattenbauten (LVZ 18./19. 2. 1995). Eine Integration ist in jedem Fall nicht vorgesehen. Für die Ansiedlung zahlreicher noch in der LVZ am 29. 7. 1994 angekündigten Freizeiteinrichtungen wie Tennisanlagen und ein Erlebnisbad steht einzig eine, im Bebauungsplan nicht näher definierte Fläche im Nordwesten des Gesamtplanungsgebietes zur Verfügung.



*Abbildung 112: Kiesbahn Leipzig-Lindenau in den Schönauer Lachen mit Blick auf den Wohnkomplex 5.1
Foto: Thomas Keidel, Juni 1993*

Eine Steigerung der Anziehungskraft des Wohngebietes insgesamt, nicht nur für die Bewohner, sondern zusätzlich für andere Leipziger, ist nur durch ein mehr freizeitorientiertes Angebot möglich. Großflächige Einzelhandelseinrichtungen sind mittlerweile an der gesamten Stadtperipherie verteilt. Attraktivitätssteigernd wirken insbesondere Angebote, die im übrigen Stadtgebiet Leipzigs nicht vorhanden sind. Kulturelle Veranstaltungen und Sporteinrichtungen (interessantes Schwimmbad u. a.) wären solche Formen. Ein Ansatz ist in Grünau beispielsweise die von Enthusiasten betreute Kiesbahn Leipzig-Lindenau. Diese könnte als Anziehungspunkt für ein Erholungsgebiet Schönauer Lachen im Norden Grünaus dienen (Abb.

112, KÖHLER 1988). Die Hobby-Eisenbahner haben bereits Visionen von einer Route bis zum Einkaufspark in Rückmarsdorf und von Ausflugsfahrten mit Bewirtung. Dafür erhoffen sie sich staatliche Unterstützung (JAKISCH 1995). Solche Besuchermagnete werden von den Bewohnern vorrangig vermisst (siehe Befragungsergebnisse).

Die seit langem von den Grünauern geforderte Schwimmhalle soll aber doch noch bis 1997 auf einem schon immer dafür vorgesehenen Gelände im WK4 entstehen (Abb. 113). Es wird sich nicht um ein „Erlebnisbad“, sondern um eine einfache „normale“ Anlage handeln (LVZ 12. 1. 1995). Eine raschere Lösung wie in Berlin-Hellersdorf über einen Entwickler konnte offenkundig nicht gefunden werden (mündl. Information Stadtplanungsamt Berlin-Hellersdorf).



Abbildung 113: Vorbehaltsfläche Schwimmhalle im Wohnkomplex 4, Leipzig-Grünau
Foto: Thomas Keidel, Mai 1994

Zusätzlich zu einer Neuansiedlung von Handels- und Dienstleistungseinrichtungen sind zahlreiche Umnutzungen zu beobachten. Für vorhandene Großgaststätten wird es schwierig, geeignete Nachfolgenutzungen zu finden, die für das Wohngebiet eine tatsächliche Bereicherung darstellen (z. B. *kein* Teppichhändler). Es ist dabei auch zu berücksichtigen, daß andere Nutzungen geänderte Publikumsströme (Parkplätze) bewirken können.

Ob das geplante Gewerbegebiet Weidenweg seine Funktion als Arbeitsstätte der Grünauer erfüllen kann, ist ebenfalls zu bezweifeln. Zu oft sind in solchen Gebieten wieder nur verdeckte Handelseinrichtungen angesiedelt worden. Außerdem ist kaum zu erwarten, daß in einer marktwirtschaftlichen Gesellschaft ausgerechnet die Grünauer die einzigen potentiellen Arbeitskräfte sein werden. Die Zurücknahme von wohnqualitätsmindernder Infrastruktur wie Tankstellen und Autohäuser ist gleichfalls nicht festzustellen.

Günstigere Entwicklungsperspektiven besitzt dagegen das zweite Neubaugebiet Paunsdorf. Nachdem in unmittelbarer Nähe ein großes Einkaufszentrum und die ersten sozialen Wohnungsneubauten fertiggestellt wurden, beginnen demnächst die Bauarbeiten für ein Erlebnisbad (LVZ 16. 1. 1995).

Problematisch für alle Neubaugebiete Leipzigs ist die Zusammensetzung der Wohnungsgröße. Für die vorwiegend dort angesiedelten Familien mit Kindern und Jugendlichen stehen zu wenig familiengeeignete Wohnungen mit 4 oder 5 Zimmern zur Verfügung (Stadt Leipzig 1994 b).

Mit der Sanierung von Teilen des vorhandenen Wohnungsbestandes entstehen innerhalb des gesamten Wohngebietes Räume mit unterschiedlichen Qualitäten. Die Absicht der Eigentümer ist es dabei, solche

sanieren Gebäude vorwiegend für den Verkauf bereitzustellen. Eine Folge davon könnte eine andere Zusammensetzung der Bewohnerstrukturen dieser Teilgebiete sein, da die Veräußerung an die Mieter oft schwierig ist. Es ist deshalb darüber nachzudenken, ob die Verkaufspreise niedriger als der Verkehrswert angesetzt werden sollten (Stadt Leipzig 1994 b).

a) Beibehaltung der laufenden Maßnahmen und Tendenzen

Eine Weiterführung der bisherigen Strategie kann kaum zu einer Imageverbesserung der Großsiedlung führen. Statt einer Erneuerung wird auf die Reparatur bereits bestehender Schäden gesetzt. Die Politik für Grünau besteht in einer Reaktion auf vorhandene Mißstände und nicht in einer Strategieentwicklung hin zu einem Gesamtkonzept. Leipzig wird deshalb bereits als Stadt ohne Plan bezeichnet (HEINZ u. SCHOLZ 1995). Solange aber die Ursachen insgesamt nicht beseitigt werden, ist längerfristig kaum zu erwarten, daß latent unzufriedene, mobile und monetär ausreichend ausgestattete Bewohner in Grünau bleiben. Dazu ist mehr notwendig als die Ergänzung der Infrastruktur durch weitere, mittlerweile im Überfluß vorhandene Handels- und Dienstleistungseinrichtungen. Ebenso kann die typische Eigentümerstruktur zu einem Wandel in der Zusammensetzung des sozialen Gefüges führen. Da die öffentliche Hand nur über ihre Wohnungsbaugesellschaften und in gewissem Maße über Genossenschaften zur Zeit aktiv auf den Wohnungsmarkt einwirken kann, ist zu erwarten, daß in den durch solche Eigentumsstrukturen gekennzeichneten Großsiedlungen nur noch Bewohner einquartiert werden, die auf dem freien Wohnungsmarkt keine Chance auf eine bezahlbare Wohnung haben.

b) Aufgabe sämtlicher Entwicklungsmaßnahmen, Vernachlässigung der Siedlung

Das Stoppen von zur Zeit durchgeführten Verbesserungsmaßnahmen kann sehr schnell ein so großes Negativimage bei den Bewohnern erzeugen, daß mit einer hohen Abwanderung gerechnet werden muß (HERLYN u. HUNGER 1994). Zudem erfordert der bauliche Verfall und der Zustand des Wohnumfeldes ein rasches und gleichmäßiges Handeln.

c) Aufstockung der vorhandenen Maßnahmen um neue Strategien durchzusetzen

Wenn sich tatsächlich ein vorausschauendes Handeln durchsetzt, ist es sehr wahrscheinlich, daß dadurch gute Voraussetzungen bestehen, die momentane Bewohnerstruktur weitgehend zu erhalten. Dazu ist beispielsweise eine stärkere Präsenz der öffentlichen Träger und die gezielte Realisierung wichtiger Bewohnerwünsche sinnvoll.

Die Entscheidungsträger der Stadt Leipzig haben durchaus erkannt, daß Großsiedlungen einen wichtigen Stellenwert in der Wohnungspolitik haben müssen, um nicht schon morgen ein städtisches Problemgebiet darzustellen. Aus diesem Grund werden verschiedene Zielvorgaben gemacht:

- Erhalt der Mischung der Sozialstruktur der Bewohner
- Koppelung der baulichen Maßnahmen an eine Verbesserung des Wohnumfeldes
- unterschiedliche Wohnformen (Eigentum und Miete)
- Angebot von differenzierten Sanierungs- und Neubaustandards
- bauliche Aufwertung durch eine Blockrandbebauung (Ecklösungen u. a.)
- Förderung der Ansiedlung von Handwerk, Dienstleistung und Handel
- Schaffung ausreichender Parkflächen für KFZ
- Ansiedlung von Kultur-, Sport- und Freizeiteinrichtungen

Besonders vordringlich für eine Nachbesserung ist dabei die Großsiedlung Grünau (Stadt Leipzig 1994 b). Dennoch ist es keinesfalls gesichert, ob sich die Stadt infolge der politischen und wirtschaftlichen Ent-

wicklung an diese Vorgaben halten kann. Nur nach einer Abschätzung der möglichen gesamtstädtischen Entwicklung kann beurteilt werden, welche Bandbreite die Großsiedlung noch zu ihrer Entwicklung hat.

9.3. Mögliche Perspektiven ostdeutscher Städte

9.3.1. Szenarien für die Stadt Leipzig

Am Beispiel von Leipzig sollen mögliche allgemeine Szenarien für die weitere Entwicklung vorgestellt werden. Dabei besteht die Möglichkeit, zumindest Teilaspekte ohne weiteres auf andere Städte Ostdeutschlands zu übertragen. Daran anschließend sollen Einflußfaktoren auf diese Szenarien vorgestellt werden, um die Wahrscheinlichkeit der Entwicklungsmöglichkeiten überprüfen zu können. Schließlich sind die Auswirkungen der allgemeinen Perspektiven ostdeutscher Städte für die Zukunft der Großsiedlungen zu besprechen.

Die besonders dynamische Entwicklung des Ballungsraumes Leipzig–Halle macht es sehr schwierig, längerfristige Aussagen zu treffen (Kommission Stadt 2000 1993). RINK (1994) formulierte einige denkbare Entwicklungen:

aa) Boomtown des Ostens

Die Entwicklung Leipzigs wird durch die marktwirtschaftliche Situation stark beeinflusst. Die Mieten in innerstädtischen Bereichen steigen rapide an, so daß eine Ausweichbewegung mit starker Flächeninanspruchnahme im Umland einsetzt. Dabei entstehen zahlreiche neue Gewerbebetriebe.

ab) Schonraum

Leipzig zeichnet sich nicht durch qualitatives Wachstum aus. Es wird versucht eine Bestandspflege durchzuführen um eine Zersiedelung des Umlandes zu verhindern. Die Bio- und Umwelttechnologie spielt für die wirtschaftliche Entwicklung eine wichtige Rolle.

ac) Mall-City

Die Mall-City stellt kein Leitbild, sondern das Ergebnis einer spontanen Entwicklung dar. Die Deindustrialisierung nach der Wende 1989 kann nicht durch Ansiedlung neuer Betriebe aufgewogen werden. Statt dessen entstehen überall im Umland großflächige Einzelhandelseinrichtungen. Ein Suburbanisierungsprozeß beginnt (zur Definition siehe HEINEBERG 1986, europäische Beispiele in FRIEDRICHS 1978). Die Stadtteilzentren sind dagegen von einem starken Schrumpfungsprozeß betroffen. Auf dem Wohnungsmarkt beginnt ebenfalls die Suburbanisierung, da im Umland preisgünstigere Möglichkeiten angeboten werden. Dagegen verlangsamt sich die Altbausanierung, die erzielbaren Mietpreise decken kaum noch die Kosten für die Instandsetzung. In den bereits erneuerten Vierteln nimmt nach starker Mietpreiserhöhung die Segregation der Bevölkerung zu. Bewohner mit geringem finanziellen Spielraum werden in die vor der Wende errichteten Neubaugebiete umgesiedelt. Dort verlassen die gehobeneren Einkommenschichten das Wohngebiet. Eine Abwärtsspirale setzt in den Großsiedlungen ein.

ad) Slum

Nicht nur auf dem Wohnungsmarkt kommt es zu einer Krise (vgl. Mall-City). Zusätzlich verliert der tertiäre Sektor an Bedeutung. Durch die zurückgehende Erwerbsquote beginnt wie in Teilen Osteuropas eine „Mafiotisierung“. Offene Armut und Elend bestimmen das Bild. Nach dem Verfall der Preise auf dem Grundstücksmarkt wird die Sanierung der Gebäude unbezahlbar. Die Gründerzeitviertel in Altstadtnähe

verkommen zu slumähnlichen Gebieten. Nach dem Wegzug reicherer Bevölkerungsgruppen in westdeutsche Städte setzt eine starke Zuwanderung aus Osteuropa ein.

ae) Zukunftswachstum

Nach dem wirtschaftlichen Niedergang von umweltverschmutzenden Industrien seit 1989 sind nun zahlreiche neue Gewerbebezüge entstanden. Sie tragen zu einer wirtschaftlichen Stabilität der Stadt bei. Es wird möglich, durch die innerstädtische Erschließung von Altindustrieflächen und anderen Freiräumen das ungehemmte Wachstum an den Rändern zu stoppen.

Vergleichbar mit den Entwicklungsperspektiven von RINK sind die Szenarien zur Entwicklung der Wohnungssituation in Leipzig durch HOFFMANN u. LEDERER (1991):

ba) Freier Markt

Auf dem Immobilienmarkt herrscht das Privateigentum vor. Die Gebäude werden vorwiegend von Westdeutschen gekauft. Entweder erfolgt anschließend der Abriss von als wertlos eingestuften Altbauten, oder es wird eine luxuriöse Modernisierung mit nachfolgender drastischer Mietsteigerung betrieben. In solchen Luxusquartieren (Beispiel Waldstraßenviertel) errichten Baugesellschaften zusätzlich postmoderne Neubauten für junge Geschäftsleute. Die abgeräumten anderen gründerzeitlichen Stadtviertel (Beispiel Connewitz) bebaut man mit gesichtslosen Betonbauten neu. Die Großsiedlungen der DDR werden zunehmend zum Problemgebiet. Sozial Schwächere konkurrieren dort um Wohnungen, insgesamt kommt es zu einer weiteren Verschlechterung des Images aufgrund baulicher Verfallserscheinungen, sozialen Status der Bewohner und zunehmenden politischen Extremismus. Im Stadtzentrum herrscht ein starker Verdrängungswettbewerb. Alteingesessene Geschäfte müssen die City verlassen, die Mietpreise erreichen höchste Werte. Die städtische Infrastruktur erfährt nur eine zögerliche Erneuerung. Das schlecht ausgebaute ÖPNV-Netz wird den Ansprüchen nicht gerecht, das Straßennetz kollabiert unter der Last des Individualverkehrs.

bb) Reaktives Verwalten der Wohnungsprobleme

Weiterhin ungeklärte Eigentumsverhältnisse verhindern Neuinvestitionen an den Gebäuden. Der Politik fehlt es an klaren Signalen, längerfristigen Konzeptionen und Zielvorgaben, so daß preisgünstiger Wohnraum immer häufiger verfällt. Auf den Abbruchflächen werden dann Baracken errichtet. Auch in den Großsiedlungen gibt es erhebliche Probleme, da das Geld für eine Reparatur baulicher Schäden fehlt. Die wenigen neugebauten Wohnungen sind das Ergebnis der Verteilung von Bauaufträgen durch Bestechung. Die Bevölkerung hat nur einen geringen politischen Einfluß, so daß auch in der Zukunft nicht an eine Änderung der Situation zu denken ist.

bc) Sozialstaatliche Intervention mit Berücksichtigung der BürgerInneninteressen

Preisgünstiger Wohnraum ist vielerorts durch eine Rekonstruktion im Substandardbereich erhalten geblieben. Gestützt wurde dies durch Erhaltungssatzungen und Bebauungspläne für einen aktiven Gebietschutz. Die Großsiedlungen sind ebenfalls durch neue Jugendeinrichtungen und Arbeitsplätze attraktiv geworden. Die Aufwertung von Grünau erfolgt im Rahmen des Slogans „Wohnen in Grünau ist Wohnen in der Stadt und im Grünen“. Selbst in der Innenstadt gibt es Vorhaben des sozialen Wohnungsbaus. Mieter machen regen Gebrauch von der Möglichkeit, preisgünstigen Wohnraum zu kaufen. Dennoch sind insgesamt noch nicht in ausreichender Zahl bezahlbare Wohnungen geschaffen worden. Sonderprogramme des Staates zeigen keine große Wirkung.

9.3.2. Einfluß städtischer, politischer und sozialer Strukturelemente auf die Entwicklung der Stadt Leipzig

a) Bewohnerstruktur

Bereits seit über 50 Jahren ist die Region Leipzig durch die Abnahme der Gesamtbevölkerung gekennzeichnet (Abb. 114). Bis zur Wende war dies überwiegend auf die schlechten Umweltbedingungen zurückzuführen. Danach verlor die Stadt zusätzlich durch die seitdem mögliche Umsiedlung in den Westen Deutschlands eine große Zahl vorwiegend junger Bewohner (STARKE 1994).

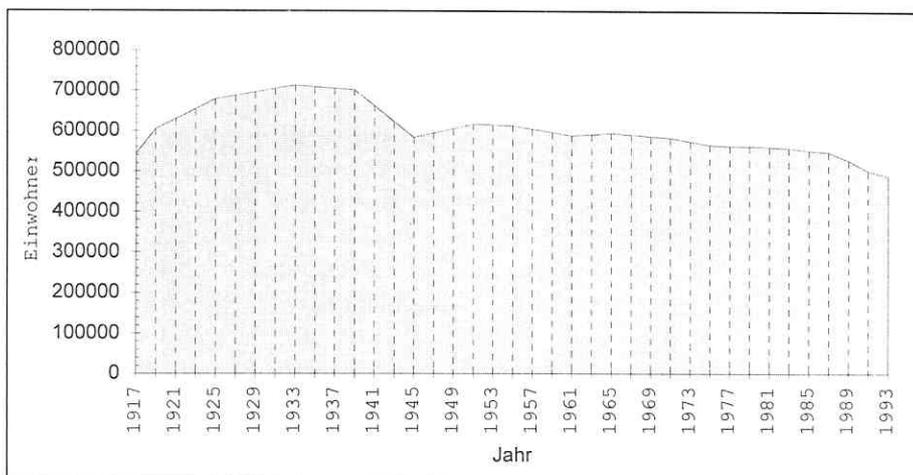


Abbildung 114: Einwohnerentwicklung der Stadt Leipzig

Quellen: Stadt Leipzig 1994 a, SCHMIDT 1991

Die Prognosen für die Einwohnerzahlen der nächsten Jahre gehen vorwiegend von einem weiteren Rückgang aus (Tab. 22). Selbst in der positivsten Variante soll erst nach 1995 wieder eine leichte Zunahme stattfinden. Auch in einer Studie des IGG (1990) wird eine insgesamt eher negative Bevölkerungsentwicklung angenommen. Die Maximalvariante für das Jahr 2010 prognostiziert einen Anstieg der Bewohnerzahl auf 600 000 Personen, die Minimalvariante geht von einem über 100 000 Einwohner niedrigeren Wert aus.

Tabelle 22: Einwohnerprognose Stadtregion Leipzig

Jahr	Leipzig-Stadt		Leipzig-Land	
	min.	max.	min.	max.
1988	ist: 545 000		ist: 135 000	
1993	423 000	461 000	105 000	113 000
1997	432 000	461 000	105 000	113 000
2000	410 000	469 000	102 000	114 000

Quelle: SCHMIDT 1991

Bis zum Jahr 1994 hatte auch der Landkreis Leipzig eine negative Bevölkerungsentwicklung (Tab. 22). Die neuesten Zahlen des statistischen Jahrbuches 1994 (Zahlen von 1993) weisen erstmals einen leichten Zugewinn aus. 1 011 Personen wechselten vom Landkreis in die Stadt, 2 239 Personen aus der Stadt in den Landkreis (Stadt Leipzig 1994 a). Selbst die Prognosen für den Landkreis Leipzig gingen noch 1992 von einer weiter negativen Entwicklung aus (Umweltbundesamt 1992). Ein positiver Trend läßt sich

ebenso in den Gemeinden des östlich von Leipzig liegenden Muldetalkreises beobachten. Naunhof konnte allein im Monat April 1995 seine Bewohnerzahl von 6236 auf 6277 steigern (eine Geburt, fünf Sterbefälle, 13 Wegzüge, aber 58 Zuzüge, NN 15.5.1995). Bei gleicher Tendenz im gesamten Jahr wäre dies eine Steigerung der Bewohnerzahl um etwa 8%. Der leichte Anstieg der Bevölkerungszahl des Landkreises ist ebenso in anderen Großstadregionen Sachsens zu beobachten (Chemnitz, Zwickau, Dresden). In den 1994 eingemeindeten Ortsteilen der Thüringer Landeshauptstadt Erfurt werden sogar weitaus größere Werte erreicht. Tieftal steigerte die Bewohnerzahl in einem Jahr um 48%, Alach um 35% und Frienstedt um 22% (TA Mai 1995). Damit heben sich diese Gebiete deutlich von den übrigen Kreisen ab, für die eine zwar nicht mehr so starke, aber weiterhin abnehmende Entwicklung bestimmend ist (HERFERT 1994). Die Kommission Stadt 2000 (1993) sieht es deshalb als vordringliches Ziel an, die weitere Abwanderung der jüngeren Bevölkerung in den Westen Deutschlands zu stoppen, indem die wirtschaftlichen Bedingungen vor Ort verbessert werden.

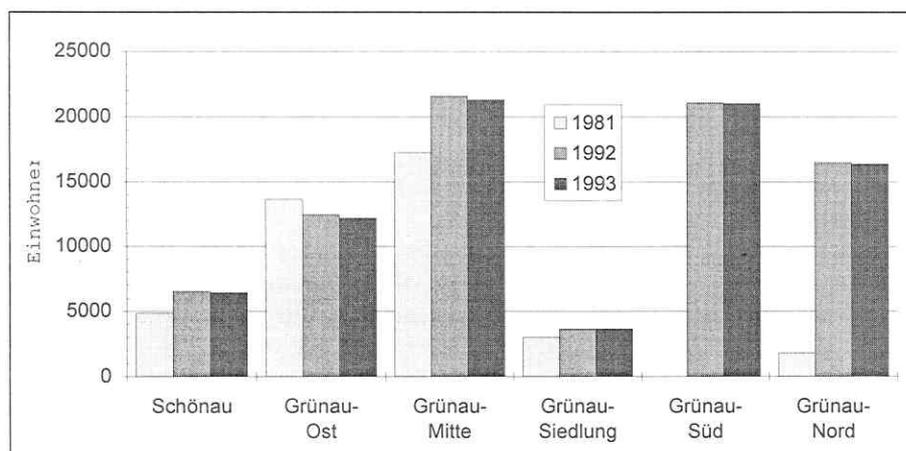


Abbildung 115: Einwohnerentwicklung der Großsiedlung Grünau

Quelle: Stadt Leipzig 1994a

Durch solche unterschiedlichen Annahmen für die erwartete Einwohnerzahl wird deutlich, welche Schwierigkeiten zu überwinden sind, die mögliche Entwicklung der Großsiedlungen zu prognostizieren (Abb. 115). Es ist deshalb zu prüfen, inwieweit die oben genannten Gründe für den Wegzug (Umweltbedingungen bis zur Wende, wirtschaftliche Stagnation seit der Wende) in ihrer Bedeutung noch zutreffen. Das Ende der Abwanderung aus der Region Leipzig ist bisher nicht erreicht. Ein wesentlicher Grund dürfte auch in der Entwicklung des Wohnungsmarktes zu suchen sein (SCHMIDT 1994).

b) Struktur und Entwicklung des Wohnungsfonds der Stadt Leipzig

Die letzten Jahrzehnte waren durchweg von einer Knappheit an geeignetem Wohnraum geprägt. Ein Grund ist in dem anhaltenden Trend der Verringerung der Haushaltsgrößen bei gleichzeitiger Erhöhung der Gesamtzahl der Haushalte zu suchen. Hinzu kam der bauliche Verfall älterer Bausubstanz, ohne ausreichend Ersatzneubau zu schaffen. Das Wohnungsbauprogramm der DDR konnte trotz umfassenden Wohnungsneubaus auch in Leipzig, vorwiegend in Großsiedlungen am Stadtrand, die Nachfrage nicht decken. Obwohl die Einwohnerzahl Leipzigs kontinuierlich absank, konnte, infolge des hohen Anteils an Wohnungen, die vor 1918 gebaut wurden und sich weitgehend in einem schlechten Zustand befanden, kein ausreichender Wohnraum bereitgestellt werden. Seit der Wende haben sich die Eckpfeiler des Wohnungsmarktes grundlegend verändert. Der soziale Wohnungsneubau kam fast zum Erliegen. Statt dessen stiegen die Bodenpreise in zentrumsnaher Lage derartig an, daß es für einen Investor nicht möglich ist,

dort ein Gebäude ausschließlich mit bezahlbaren Wohnungen zu errichten (SCHMIDT 1993). Es wurden bereits Preise über denen vergleichbarer Regionen in Westdeutschland erzielt (Kommission Stadt 2000 1993). Infolgedessen ging die Sanierung von gründerzeitlicher Bausubstanz in vielen Fällen mit einer Zweckentfremdung eines Teils der Gebäude durch Dienstleistungseinrichtungen einher. Andere Altbau-substanz verfällt weiter, da ungeklärte Eigentumsverhältnisse eine grundlegende Renovierung verhindern (1993: 50 000 Wohnungen, Stadt Leipzig 1993 b). Eine Sanierung dieser Gebäude ist erst nach Rückübertragung an einen Alteigentümer bzw. nachfolgendem Verkauf zu erwarten. Wegen dieser Restitutionsansprüche wird der Anteil der Sozialwohnungen von 74% (1990) auf etwa 55% am Gesamtbestand absinken. Zwar sind insgesamt die Haushaltsgrößen vergleichsweise gering, aber da viele Familien nur wenig Einkommen beziehen, wird die Nachfrage nach solchen Wohnungen kaum zurückgehen (SCHMIDT 1991). Somit umfaßt der vorhandene Wohnungsbestand zwar rein rechnerisch mehr Wohnungen als Haushalte (258 000 Wohnungen für 232 000 Haushalte). Von diesen steht aber tatsächlich ein erheblicher Teil leer (25 000 Wohnungen). Theoretisch wäre es deshalb möglich, alle Haushalte innerhalb des vorhandenen Bestands unterzubringen (WIEST 1993). Praktische Gründe verhindern dies, so daß zusätzliches Bauland benötigt wird (Kommission Stadt 2000 1993).

Der Wohnungsneubau im Umland der Städte kommt langsam in Schwung (HÄUSSERMANN 1995). Er ist im Gegensatz zu westdeutschen Stadtregionen die dritte Suburbanisierungswelle nach Handel und Gewerbe (HERFERT 1994). Es besteht zwar auf dem Wohnungssektor Nachholbedarf, aber da die Eigentumsbildung insgesamt aufgrund von problematischen Finanzverhältnissen noch gering ist, wird sich in nächster Zukunft dieser Bereich weniger entwickeln (RÖHL 1994).

Bisher erfolgten deshalb hauptsächlich Verkäufe an Personen aus den Altbundesländern (SCHMIDT 1993). In der Anfangsphase waren nur 25% ostdeutsche Kapitalanleger beteiligt. Durch den Rückgang der Mietpreise im Umland sind nun wieder verstärkt Einheimische hinzugekommen. Diese rekrutieren sich nur zu etwa $\frac{1}{3}$ aus ehemaligen Großstadtbewohnern. Sie sind vom Berufsstand her vorwiegend Selbständige (Handwerker, Ärzte) und damit nicht die typischen Bewohner der Großsiedlungen (HERFERT 1994). Aus dem selben Grund haben die geplanten Verkäufe von städtischen und genossenschaftlichen Wohnungen in der Großsiedlung noch kaum stattgefunden.

Tabelle 23: Wohnungszahl und Wohnungsgröße in Leipzig

	Wohnungszahl Gesamtstadt	Wohnungszahl Stadtbez. West	durchschnittl. Wohnungsgröße
1991	258 324	k. a.	63,1 m ²
1992	259 878	35 006	63,0 m ²
1993	261 445	35 259	62,8 m ²

Quelle: Stadt Leipzig 1994a

Die Gesamtzahl der Wohnungen in der Stadt hat sich leicht erhöht (Tab. 23), die durchschnittliche Quadratmeterzahl nahm dagegen ab. Dies ist damit zu begründen, daß große Wohnungen in Altbauten abgerissen worden sind und statt dessen kleine Wohnungen in neu errichteten Gebäuden hinzukamen. Der Stadtbezirk West (mit der Großsiedlung Grünau) weist mit 253 von den 1 567 insgesamt neu gebauten Wohnungen in Leipzig einen beachtlichen Anteil auf.

In der Zukunft ist eine weitere Verstärkung der Suburbanisierung zu erwarten (GRUNDMANN 1995). Für die ganze Region Leipzig–Halle ermittelte USBECK (1994) genehmigte Wohnbauflächen für 230 000 Personen, die sich zu $\frac{3}{4}$ im Umland der beiden Oberzentren befinden. Im Raum Leipzig sind allein 38 Wohnbaustandorte mit insgesamt 800 ha Fläche ausgewiesen (WIRTH 1991). Auf diesen könnten bei 70 Bewohner pro Hektar insgesamt 56 000 Personen untergebracht werden (ARTMANN 1993). HERFERT (1994) schätzt, daß auf den zur Zeit ausgewiesenen Baulandflächen etwa 70 000 Personen angesiedelt werden könnten. Dies entspräche 15% der Bewohner Leipzigs bzw. $\frac{2}{3}$ der Einwohnerzahl der Großsiedlung Grünau. Da immer noch die Abwanderung aus der Gesamtregion überwiegt, würden sich die zukünftigen Einwohner vorwiegend aus den Oberzentren Halle und Leipzig rekrutieren.

Aufgrund des momentanen Preisgefüges auf dem Wohnungsmarkt sind aber der Stadt-Umland-Wandlung noch enge Grenzen gesetzt (HERFERT 1994). Die Verbesserung der Wohnungsversorgung insgesamt wird wahrscheinlich deutlich länger dauern als erwartet wurde (J. BREUSTE 1994b). Zu beachten ist aber, daß in Grünau der Wunsch nach einem Einfamilienhaus im gesamtstädtischen Vergleich stärker ist (Arbeitsgemeinschaft Rahmenplan 1995). Für NEUBAUER (1993) wird das Wohnen in Ostdeutschland bereits vermehrt zum Statussymbol.

c) Wirtschaftliche Situation

Mit der Wende hat sich die Gewerbestruktur aller ostdeutschen Regionen grundsätzlich gewandelt. Die erzeugende und verarbeitende Industrie hat nur noch eine marginale Bedeutung. Dagegen nahm der Dienstleistungssektor zu. Der Immobilien- und Baubereich hat sich in der Region Leipzig–Halle zu einem kräftigen Wertschöpfungs- und Wachstumsmotor entwickelt. Leipzig ist dabei zum Finanzzentrum des Ostens aufgestiegen (SCHMIDT 1993). Die Region hat zwischen 1991 und 1995 das größte Gesamtinvestitionsvolumen in Deutschland gehabt (HEINZ u. SCHOLZ 1995). Im Bezirk Leipzig sind 4000 ha neue Gewerbegebietsflächen ausgewiesen worden (ARTMANN 1993). Diese befinden sich konzentriert in der Stadtregion Leipzig: 70 Gewerbebestände mit 2080 ha sowie 23 Einkaufszentren mit 640 ha (WIRTH 1991).

Daher ist es kaum verwunderlich, daß die Stadtregion Leipzig mit 3,6 m² Verkaufsraum pro Einwohner westdeutsche Größenordnungen (0,6 bis 1 m² pro Einwohner) bereits deutlich überschritten hat. Die Folge ist ein Bedeutungsschwund des innerstädtischen Einzelhandels. Vorhandene Stadtteilzentren veröden. Geplante für viele Bewohner wichtige Wohngebietszentren in den Neubaugebieten werden nicht gebaut (SCHMIDT 1993).

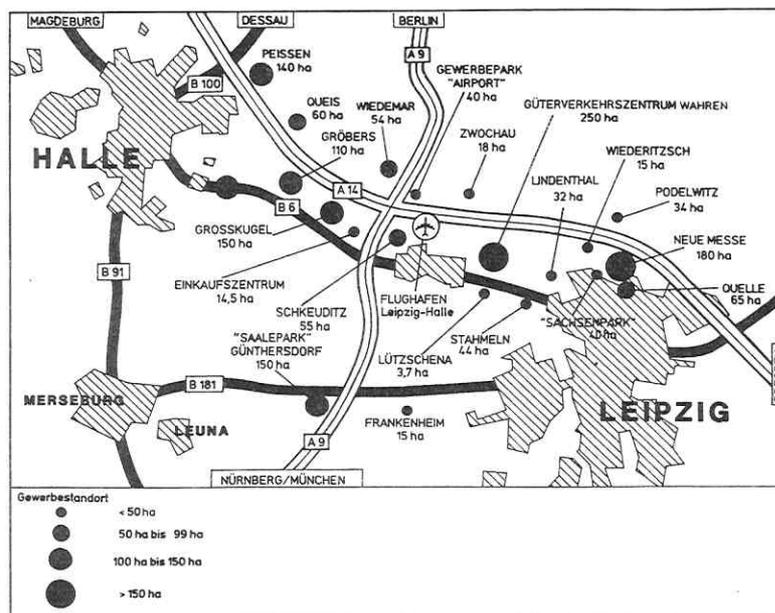


Abbildung 116: Entwicklungsachse Leipzig–Halle

Quelle: SCHMIDT 1994

Der seit 1989 stattfindende Bauboom macht die tatsächliche Situation im produzierenden Gewerbe nur bedingt sichtbar. Neue Standorte auf der „grünen Wiese“ gehören normalerweise nicht dem produzierenden

den Bereich an und binden zudem im Vergleich zur früheren Situation wenig Arbeitskräfte (SCHMIDT 1994). Von einer echten Amerikanisierung durch eine Suburbanisierung kann zur Zeit wegen der kaum vergleichbaren Wohnsuburbanisierung nicht gesprochen werden (J. BREUSTE 1994 b). Hinzu kommt, daß ein für Nordamerika üblicher starker Bedeutungsverlust der Stadtzentren, insbesondere von kleineren Orten nicht beobachtet werden kann.

Vom Niedergang der Industrie war in Leipzig der Westraum besonders betroffen. Er rutschte von vormals etwa 48 000 Arbeitsplätzen in die Bedeutungslosigkeit hinab. Davon ist ebenso die Großsiedlung Grünau betroffen. Arbeitsplätze in Wohnungsnähe gibt es deshalb jetzt noch weniger als bereits vor der Wende. Hinzu kommt, daß im gesamtstädtischen Vergleich Neuinvestitionen nur in einem geringen Umfang im Westraum stattfinden (USBECK 1994, Abb. 3 in GRUNDMANN 1995).

Zu den wirtschaftlich besonders interessanten Räumen hat sich die Achse von Leipzig über Schkeuditz nach Halle entwickelt (Abb. 116, BRAUSE u. GRUNDMANN 1994, Abb. 4 in GRUNDMANN 1995). Neben Handelseinrichtungen und Logistikunternehmen (Güterverkehrszentrum) siedelte sich das Verwaltungszentrum der Deutschen Bank und ein Modezentrum an. Auch der Norden Leipzigs ist infolge der großen Baumaßnahmen Neue Messe, Quelle-Versandhaus, Einkaufszentren u. a. eine aufstrebende Region. Deshalb ist es nicht verwunderlich, daß insgesamt die Stadtregion Leipzig eine der niedrigsten Arbeitslosenquoten in Ostdeutschland hat (SCHMIDT 1994, GRUNDMANN 1995).

d) Verkehrssituation

Aufgrund der plötzlichen starken Zunahme des Individualverkehrs und der geringen Qualität der öffentlichen Verkehrsmittel sehen sich alle ostdeutschen Stadtregionen vor große Verkehrsprobleme gestellt. Die Veränderungen in der Raumstruktur, insbesondere die Schließung zahlreicher Arbeitsstätten, oftmals in Wohnungsnähe, bewirkt das Entstehen einer Zwangsmobilität. Gestützt wird sie durch die sich abzeichnende Suburbanisierung (J. BREUSTE 1994 a). Während in einer ersten Phase die Verkehrsströme anders als in westdeutschen Stadtregionen verlaufen (starker Pendelverkehr zu den Einkaufszentren am Stadtrand), ist durch den nun einsetzenden Wohnungsbau im Umland mit einer Verstärkung des Einpendleranteils in die Stadtzentren zu rechnen. In einigen Jahren wird dann in gleicher Weise wie in Westeuropa in Ostdeutschland eine Umkehrung der Hauptverkehrsströme durch einen sehr hohen Motorisierungsgrad im Umland und geringere Werte im Stadtgebiet erwartet (WÜRDEMANN 1990). Infolge des unzureichenden Ausbaus des öffentlichen Nahverkehrs allgemein, insbesondere wegen fehlender Verbindungen hin zu den Suburbanisierungsstandorten im Umland, ist eine hohe Abhängigkeit des Gesamtstadtsystems vom Individualverkehr entstanden (J. BREUSTE 1994 b). Für die Zukunft wird ein weiterer Anstieg des Verkehrs prognostiziert (HUNGER et al. 1990).

e) Politisch-administrative Bedingungen

Der politische Wandel brachte zeitweise einen gewissermaßen „rechtsfreien Raum“ mit sich. In dieser Phase fielen zahlreiche Grundsatzentscheidungen, wie der Bau des Saaleparkes und anderer großflächiger Einzelhandelseinrichtungen in Ostdeutschland (JÜRGENS 1994). Auch in den Großsiedlungen kam es insgesamt zu einer Negativentwicklung. Ungeklärte Zuständigkeiten im Wohnumfeld bewirkten dessen Vernachlässigung. Der Geldmangel führte beispielsweise dazu, daß die Stadt Leipzig Nutzungen wie Spielhallen in Jugendclubs zuließ. Jetzt wird es für die Stadt immer schwieriger, infolge des Suburbanisierungsprozesses in ihrem Umland attraktive Alternativen zu bieten. Die Regionalplanung ist noch nicht ausreichend kraftvoll installiert, so daß von dieser Richtung keine Unterstützung zu erwarten ist. Hinzu kommt die in Sachsen schleppend anlaufende Gebietsreform. Statt mit Leipzig baulich verwachsene Umlandgemeinden einzugemeinden, schließen sich diese untereinander zu mächtigeren Kontrahenten des Oberzentrums zusammen. Das Problem der mangelnden administrativen Einflußmöglichkeiten durch die Stadt Leipzig bleibt damit auf lange Sicht ungelöst.

) Gesamtentwicklung der Region

Der sich zur Zeit etablierende Quartärsektor wird für die zukünftige Entwicklung eine wichtige Rolle spielen. Durch die Messestadtfunktion zusammen mit der Ausweitung der Kommunikationswirtschaft (Printmedien, Radio, Fernsehen, Elektronik) bietet sich für Leipzig eine günstige Perspektive (SCHMIDT 1991).



*Abbildung 117: Gewerbliche Suburbanisierung an der B 186, Rückmarsdorf/Burghausen
Foto: Thomas Keidel, November 1994*



*Abbildung 118: Gewerbliche Suburbanisierung in Key West, Florida, USA
Foto: Thomas Keidel, Februar 1993*

Vom Institut für Geographie und Geoökologie wurden bereits 1990/91 zahlreiche Vorschläge für eine mögliche positive Entwicklung der Stadtregion Leipzig erarbeitet. Beispielsweise sollten die Entwicklungsachsen gebündelt angelegt werden (IGG 1990). Eine Suburbanisierung wie in amerikanischen Großstädten ist nach Meinung von J. BREUSTE (1994 a) momentan nicht zu erwarten, da die Wanderungen an den Stadtrand nur geringe Größenordnungen erreicht haben. In der Entwicklung von neuen Handels- und Dienstleistungseinrichtungen mit ausschließlicher Anbindung durch den Individualverkehr sieht die Kommission Stadt 2000 (1993) dagegen durchaus ähnliche Entwicklungen wie in Amerika (Abb. 117 und 118). Insgesamt erreicht die Wohnsuburbanisierung aber noch nicht amerikanisch-australische Ausmaße (Abb. 119).

Anhand der Entwicklungsfaktoren für die Stadtregion Leipzig lassen sich nun die oben genannten Szenarien auf ihre Wahrscheinlichkeit hin überprüfen. Die Boomtown des Ostens ist kaum zu erwarten. Die Deindustrialisierung konnte immer noch nicht durch eine neue Industrialisierung kompensiert werden (RINK 1994). Eine vergleichbare Dynamik wie in Westdeutschland ist wenig wahrscheinlich. Die Sanierung der verschlissenen Wohnbausubstanz dauert zu lange, da in direkter Konkurrenz zu große Bauflächen ausgewiesen sind. Eher wahrscheinlich wird ein gedämpfterer Verlauf. Das zur Zeit geltende hohe Preisniveau kann und will sich nur eine kleine Gruppe innerhalb der Bevölkerung leisten. Die bestehende Förderung von Bauvorhaben geht an dem momentanen Bedarf weitgehend vorbei. Es werden nicht weitere, dann leerstehende „Luxuswohnungen“ benötigt (HERFERT 1994).

Auch für das Szenario Schonraum sind bisher kaum die finanziellen Ressourcen vorhanden. Das Zukunftswachstum läßt sich momentan ebenso nicht sehen, da es in seinen Voraussetzungen an den Schonraum anknüpft (RINK 1994). Das Slum-Szenario nimmt eher die Rolle einer „Horror-Vision“ ein (RINK 1994). Die Stabilität der Wirtschaft im Westen konnte solche Tendenzen für Ostdeutschland abwenden. Ein Absturz von Großsiedlungen in anderen Ländern des ehemaligen Ostblocks ist dagegen durchaus wahrscheinlich.



*Abbildung 119: Wohnsuburbanisierung in Adelaide, Bundesstaat South Australia, Australien
Foto: Thomas Keidel, August 1994*

Wenn die oben angesprochenen Entwicklungslinien zusammengefaßt werden, liegt der Schluß nahe, daß Leipzig in Richtung auf die Mall-City tendiert. Die Deindustrialisierung hat stattgefunden, die Einkaufs-

zentren mit Mall-Charakter sind mittlerweile zahlreich im Umland vorhanden (wie in keiner westdeutschen Stadtregion). In den Stadtteilzentren läßt sich tatsächlich straßenweiser Leerstand in den gewerblich nutzbaren Erdgeschoßzonen feststellen. Ebenso hat die Suburbanisierung im sonstigen gewerblichen Sektor, soweit er noch vorhanden ist, voll eingesetzt. Nur unter großen Schwierigkeiten gelingt es, Altindustrieflächen mit neuen Gewerbeeinrichtungen zu besetzen. Im Stadtzentrum bewirken die stark angestiegenen Mietpreise tatsächlich eine Verdrängung alteingesessener Geschäfte (eigene Erhebungen). Es lassen sich nun zahlreiche Anbieter für den gehobenen Bedarf nieder. Kriegsbedingte, oft als Erholungsfläche genutzte Baulücken werden unter Protest der Bevölkerung wieder geschlossen. Dagegen hat die Wohnsuburbanisierung noch nicht in einem Maß eingesetzt, daß die innerstädtische Sanierung davon negativ beeinflusst wird. Das Angebot an preiswertem Wohnraum außerhalb der Großsiedlungen ging zurück, da zahlreiche Gebäude auf einen gehobenen Standard hin saniert wurden. Mittlerweile ist bereits ein Leerstand solcher Wohnungen zu beobachten, so daß mit einem Rückgang der sehr hohen Mietpreise zu rechnen ist. Ob dies bedeutet, daß die Sanierung nicht mehr in dem bisherigen Umfang fortgesetzt wird, ist offen. Ein wie vor 1989 betriebener Flächenabriß mit nachfolgender Einfachbebauung findet nicht statt.

Für die weitere Entwicklung der Stadtregion Leipzig ist eine Verstärkung des Suburbanisierungsprozesses zu erwarten. Die Geschwindigkeit dieser „Suburbanisierung als Dekonzentrationsprozeß verdichteter Räume“ ist noch unbekannt (HERFERT 1994). Dennoch muß eine Koordinierung dieser Prozesse in Zusammenarbeit mit dem Oberzentrum Leipzig erfolgen. Statt dessen zeichnen sich dort Tendenzen zur Bildung von Verwaltungsgemeinschaften mit den im Umland der Großstadt vorhandenen Kleinstädten ab (Markranstädt, Schkeuditz, Taucha u. a.). Zwischen diesen Städten im Umland gibt es wiederum Konkurrenz, so daß insgesamt ein Überangebot an Gewerbebeständen in der Stadtregion Leipzig zu erwarten ist (WIEST 1993).

Obwohl Ende 1993 ein leichter Rückgang des Booms zu verspüren gewesen ist (HEINZ u. SCHOLZ 1995), hat die vorgestellte Stadtregion Leipzig im Vergleich zu anderen Regionen Ostdeutschlands vergleichsweise gute Zukunftsperspektiven (Kommission Stadt 2000 1993). Die günstige wirtschafts- und verkehrsgeographische Lage kann dazu beitragen, daß bis zum Jahr 2000 die Anpassungsprobleme der Wirtschaft überwunden werden und eine Modernisierung gelingt (BLAZECJAK 1993). Dennoch treffen die meisten genannten Faktoren auf alle Regionen zu (z. B. Bevölkerungsrückgang, Suburbanisierungstendenzen). Der Unterschied liegt in der Geschwindigkeit der Vorgänge. In einem Vergleich der Regionen Leipzig, Dresden, Görlitz und Plauen werden die quantitativen Unterschiede der sich abzeichnenden Entwicklung etwa am Umfang der Erschließung von neuen Gewerbe- und Wohnbaulandflächen deutlich (BANSE et al. 1993). Bereits die Ausgangsbedingungen in der Ausstattung mit Naturfaktoren, Strukturelementen, Funktionen und der Lage innerhalb Deutschlands sind nicht gleich. Insgesamt stimmt HERFERT (1994) einer Prognose des BfLR zu, wonach nur die großen Regionen langfristig eine ähnliche Entwicklung wie in Westdeutschland erwarten können.

9.4. Zusammenhang zwischen der gesamtstädtischen Entwicklung und der Zukunft der Großsiedlungen

Die Situation der Großsiedlungen im Rahmen der gesamtstädtischen Entwicklung verläuft in den meisten Stadtregionen Ostdeutschlands sehr ähnlich. Andere Perspektiven haben diejenigen Siedlungen, die ausschließlich als Wohnstandort für Beschäftigte eines großen Industriebetriebes wie Wolfen Nord, Eisenhüttenstadt u. a. entstanden sind. Dort ist in nächster Zeit ein zunehmender Leerstand durch die Abwanderung in sich besser entwickelnde Regionen zu erwarten. Der geringe Nachfragedruck kann zu einer insgesamt Vernachlässigung des Bestandes führen, auf der anderen Seite für die Wohnungseigentümer ein Anreiz sein, über so umfassende Nachbesserungen nachzudenken, daß diese Wohnungen anderen alternativen Wohnformen in diesen Gemeinden vorgezogen werden. Beispielsweise haben in den Berliner Wohnsiedlungen die Verbesserungen der Anlagen erst nach zunehmenden Leerständen und Vermietungsschwierigkeiten eingesetzt (Kapitel 1.).

Die Großsiedlungen in dicht besiedelten Großstadtreionen werden dagegen auf mittelfristige Sicht keine Nachfrageschwierigkeiten bekommen, solange neu entstandene Wohnungen unter den momentanen Mietkonditionen angeboten werden. Deshalb besteht die Gefahr, daß die Wohnungseigentümer die Sanierung wiederum ähnlich wie in Westdeutschland, herauszögern, da ein Druck in finanzieller Hinsicht nicht besteht.

Im Mall-Szenario hat die Entwicklung der Großsiedlungen keine günstige Perspektive. Dadurch, daß die reicheren Bewohner in die suburbanisierten Umlandgemeinden abwandern und zahlreiche herausgemietete Bewohner gründerzeitlicher Quartiere einziehen, besteht die Gefahr, daß die zunehmende soziale Segregation das ganze Viertel negativ beeinflusst.

Bisher sind solche Tendenzen in Grünau nur in kleinen Ansätzen festzustellen. Zur Zeit stellt der Wohnungsneubau am Stadtrand für die Mehrzahl der Bewohner der Großsiedlung keine Alternative dar. Wenn jetzt umfangreiche Nachbesserungen in den Großsiedlungen einsetzen, ist es möglich, einen Teil der potentiellen Umzugswilligen noch von der Realisierung dieses Wunsches abzuhalten. Dennoch erfordert gerade der Fall Leipzig ein rasches Handeln. HERFERT (1994) stellt fest, daß zur Zeit nur in der Stadtreion Leipzig ein fast flächendeckender Suburbanisierungsring bereits besteht. Ein dadurch bedingtes erhöhtes Angebot an Wohnbauflächen könnte zu einer Reduzierung der Baulandpreise und damit der Wohnungsmieten und Kaufpreise führen. Dadurch besteht für mehr Bewohner von Großsiedlungen die reale Chance, ihren Wohnstandort zu wechseln.

Nach der Sanierung der Altbausubstanz kann der Mietzins dort infolge von Umlagen die doppelte Höhe wie in einer vergleichbar ausgestatteten Neubauwohnung erreichen. Damit ist die Kappungsgrenze in der Wohngeldtabellen weit überschritten. Die Wohnungen sind nicht mehr als Sozialwohnungen geeignet (Stadt Leipzig 1994 b). Die ehemalige finanzschwache Bewohnerschaft wird also in andere Viertel umsiedeln müssen. Da der soziale Wohnungsneubau nur vereinzelt stattfindet, können solche Personen fast ausschließlich in frei werdende städtische Wohnungen der Bausubstanz seit 1945 angesiedelt werden, also zum überwiegenden großen Teil in Großsiedlungen.

Negativ ist schließlich anzumerken, daß Leipzig im Gegensatz zu vielen anderen Standorten noch keine kraftvolle Strategie hat, die Großsiedlungen weiter zu entwickeln. Da erhebliche Fördermittel bereitstehen, um diese Bausubstanz zu sanieren, besteht besonders dringender Handlungsbedarf (Stadt Leipzig 1994 b). Wenn dies nicht geschieht, kann es passieren, daß mögliche Fördermittel für Projekte in anderen Städten genutzt bzw. in nicht geeigneter Weise verbraucht oder überhaupt nicht ausgegeben werden.

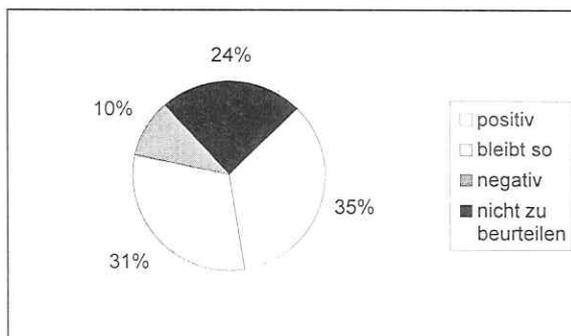


Abbildung 120: Perspektive Grünaus aus der Sicht der Bewohner
Quelle: KAHL 1992 a

Unter Beachtung der unterschiedlichen Entwicklungsmöglichkeiten der Gesamtstadt und der daraus resultierenden verschieden starken Berücksichtigung der Großsiedlung Grünau erarbeitete KAHL (1992 a) Entwicklungsszenarien. Dabei reichen die Perspektiven von pessimistischen – Verkommen zu einem Slum – bis zu positiven Prognosen. Diese sind immer davon abhängig, für wie wichtig die Zukunft der Großsiedlung im Vergleich zur Gesamtentwicklung der Stadt angesehen wird.

Obwohl immerhin noch ein knappes Drittel der Einwohner der Großsiedlung Grünau die Zukunft des Wohngebietes positiv sieht, ist dies für KAHL (1992 a) im Vergleich zu ihren älteren Untersuchungen bereits wenig. Insbesondere ist für sie der vergleichsweise hohe Anteil von Personen die die Perspektive der Großsiedlung nicht beurteilen können erstaunlich (Abb. 120). Durch die Zahl der negative Prognosen stellenden Bewohner wird für sie die insgesamt ausgesprochen pessimistische Grundhaltung zu den Chancen des Wohngebietes deutlich (KAHL 1992 a). Dabei wird die Zukunft von den Besserverdienenden und unter 45jährigen Einwohnern noch negativer gesehen (KAHL 1992 c). Insgesamt beurteilt KAHL (1992 c) die Chancen für die Erhaltung des sozialen Gleichgewichtes als momentan schlecht. Die für die Beibehaltung notwendige infrastrukturelle Ausstattung mit überregionaler Bedeutung, Lösung des Parkproblems, Werterhaltung und Modernisierung der Wohnungen, Pflege der Außenanlagen und die Instandhaltung der Wege und Straßen wird nicht ausreichend durchgeführt. Deshalb erwartet sie, daß die Abwanderung der sozial Starken schneller einsetzt als private Investoren, die Wohnungsbaugesellschaft und Genossenschaften sowie die Kommunen ihre Investitionen wirksam werden lassen können (KAHL 1992 c). Im Vergleich dazu kann aus den Ergebnissen der Untersuchung es Autors geschlossen werden, daß zwar die Investitionen tatsächlich nur langsam vorgenommen werden, aber durch die gesamtstädtische Entwicklung noch auf längere Zeit nicht mit einer Abwanderung zu rechnen ist, da für viele die vorhandenen Alternativen noch zu ungünstig sind.

10. Vergleichbarkeit und Anwendbarkeit der Ergebnisse

10.1. Übertragbarkeit der möglichen Entwicklungen Leipzig-Grünau auf andere Großsiedlungen

Zahlreiche in den Entwicklungsszenarien für die Leipziger Großsiedlung Grünau angesprochenen Elemente finden sich in vergleichbarer Art in anderen Stadtregionen. Probleme mit dem Stadtumland gibt es auch in anderen Siedlungen. BIRKHOLZ (1993) hat die Situation für den Raum Brandenburg–Berlin beschrieben. In gleicher Weise sind dort im unmittelbaren Umfeld von Großsiedlungen umfangreiche Baumaßnahmen auf der „grünen Wiese“ geplant worden bzw. bereits zur Ausführung gelangt. Die Entwicklung läßt sich dort ebenso bisher nur sehr eingeschränkt steuern.

Die an sich positiv zu bewertende soziale Mischung der Bewohnerschaft ostdeutscher Großsiedlungen ist eine Folge der Vergabepolitik und der fehlenden Alternativen. Es gibt also Bewohner, die unter Anlegung westlicher Maßstäbe niemals in eine Großsiedlung gezogen wären. Dadurch entstand in allen derartigen Wohngebieten bei einem Teil der Bewohnerschaft bereits von Anfang an ein gewisses Maß an Unzufriedenheit, was nicht durch Nachbesserungen gelöst werden kann (BLANKENFELD et al. 1994).

Das Verkehrsproblem ist zwar in allen Wohngebieten in gewisser Weise vorhanden, aber selbst innerhalb von Grünau zeigte sich, daß unterschiedliche Teilgebiete abgegrenzt werden konnten. Deshalb muß von einer zugespitzten Situation in manchen Wohngebieten gesprochen werden. Auf der anderen Seite ist in Grünau wenigstens das gesamte Wohngebiet mit der Wende gestaltet gewesen, in anderen Großsiedlungen war dies nicht der Fall. Dort sind völlig andere Dimensionen der Nachbesserung notwendig.

Insgesamt hat sich die Großsiedlung in Ostdeutschland trotz der politischen Umstrukturierung in der Zeit der Wende als eine stabile Region der Stadt erwiesen. Der seit 1989 abgelaufene Entwicklungsprozeß kann von seiner Geschwindigkeit und kaum zu berechnendem Verlauf nicht mit den Entwicklungen in Westdeutschland verglichen werden. Zeitweise vorhandene Instabilität ostdeutscher Wohngebiete steht der dauernden Instabilität mancher westdeutscher Quartiere und der Stabilität anderer westdeutscher Siedlungen gegenüber.

Die nun ablaufenden Stabilisierungsversuche in Ostdeutschland erzeugen erstmals in diesem Teil Deutschlands Differenzierungen zwischen den Siedlungen. Beispiele dafür sind die unterschiedliche Pflegeintensität und die individuell durchgeführten Erneuerungsmaßnahmen an den Gebäuden.

10.2. Zukunft der Großsiedlungen Ostdeutschlands

Die Entwicklungsperspektive für die gesamte Großsiedlung Grünau ist ebenso wie für andere Großsiedlungen in Ostdeutschland durchaus noch unbestimmt. Vieles wird davon abhängen, ob es gelingt, die vorhandenen inneren Differenzierungen weiterzuentwickeln und vorhandene Gunstsituationen aufzuwerten. Es erscheint durchaus denkbar, daß das nicht für die gesamte Großsiedlung gelingt und Teile davon große Probleme mit einer ökologischen Sanierung und Revitalisierung des Wohnumfeldes haben werden. Eine soziale Segregation ist in nicht allzuferner Zukunft zu erwarten. Diese muß jedoch nicht dazu führen, daß die gesamte Großsiedlung zum Wohngebiet sozial benachteiligter Bevölkerungsteile wird. Gegenwärtig ist eher das Gegenteil der Fall. Soziale Eliten (viele „Gutverdienende“, hoher Anteil an Hoch- und Hochschulabsolventen) sind hier stärker als in anderen Mietwohnvierteln Leipzigs vertreten. Die Frage, ob so-

ziale Eliten auf Dauer in Grünau seßhaft bleiben werden, kann gegenwärtig nur schwer beantwortet werden. Die vorhandene soziale „Mischung“ kann also nicht als „Wert an sich“ verstanden werden. Es muß davon ausgegangen werden, daß sie auf Dauer nicht erhalten werden kann. Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung der Stadt Leipzig hat starke Auswirkungen auf die Grünauer Großsiedlung und kann gegenwärtig nicht konkret abgeschätzt werden. In naher Zukunft besteht die Möglichkeit, über gezielte, Viertelbezogene Privatisierung und Förderung der Verbesserung der Wohn- und Wohnumfeldsituation in Gesamt-Grünau oder zumindest in Teilen der Siedlung eine Entwicklungsperspektive zu geben. Dazu ist ein „Umbau“ der Siedlung in verschiedener Hinsicht Voraussetzung (WINKLER 1993).

Neben der Gebäudesanierung ist die Situation des Wohnumfeldes von großer Bedeutung für die Siedlungsentwicklung. Die Verkehrssituation erscheint als Schlüssel für viele der gravierenden Probleme der Freiflächengestaltung. Es zeigt sich, daß die bestehenden Freiflächen wie viele andere Bestandteile der Großsiedlung nicht den gegenwärtigen Bedürfnissen ihrer Bewohner entsprechen. Perspektiven der Gestaltung sind von der Lösung des Problems des ruhenden Verkehrs abhängig. Die gegenwärtige Situation, unregelmäßiges Parken, Zerstörung von Grünflächen, wird von den meisten Bewohnern als unzumutbare Belastung empfunden. Eine Aufwertung des Wohnumfeldes durch mehrgeschossiges, kostenpflichtiges Parken, verbunden mit einer freizeitorientierten, an den Bedürfnissen der Anwohner nach gepflegter parkartiger Grüngestaltung bzw. privater Aneignung (Gärten) orientierten Gestaltung der Freiräume könnte ein großer Beitrag zur positiven Entwicklung der Großsiedlung Grünau sein.

10.3. Übertragbarkeit der Szenarien für Großsiedlungen auf andere Stadtstrukturen

Die Übertragbarkeit der Szenarien für Großsiedlungen auf andere Stadtstrukturen ist in Ostdeutschland nur sehr eingeschränkt möglich. Große zusammenhängende Freiräume finden sich nur selten. Problematische Eigentumsverhältnisse lassen eine großzügige Revitalisierung von Gründerzeitvierteln, wie es ansatzweise vor 1989 geschehen ist (Entkernung, öffentliche Grünflächen), zur Zeit als undurchführbar erscheinen. Einzig genossenschaftliche Wohnsiedlungen oder Wohnquartiere in städtischer Trägerschaft aus der Zwischenkriegszeit weisen genügend große Freiräume mit geklärten Eigentumsverhältnissen auf. Während dort die Grünsituation aufgrund des höheren Alters der Vegetation erheblich günstiger ist, entstehen durch fehlende Abstellflächen für den ruhenden Verkehr erhebliche Probleme. Diese werden sich in den nächsten Jahren verstärken, wenn die überalterte Bewohnerschaft sich zugunsten jüngerer im Beruf stehender Menschen gewandelt hat. Dennoch haben solche Wohnsiedlungen durch ihre geringere Entfernung zum Stadtzentrum und damit kürzeren Fahrzeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln niemals derart gravierende Probleme. Hinzu kommt, daß durch die Mischung verschiedener Baustrukturen auf engem Raum kein derart monotoner Charakter wie in Großsiedlungen der Nachkriegszeit entsteht. Insgesamt kann deshalb nur von einer stark eingeschränkten Übertragbarkeit der Untersuchungsergebnisse auf andere Stadtstrukturen gesprochen werden.

11. Fazit

Die Großsiedlung Grünau kann in gewisser Weise als Muster für ostdeutsche Großwohnanlagen betrachtet werden. Viele Elemente finden sich in anderen Neubaugebieten wieder. Auch zahlreiche Probleme seit 1989 sind allgegenwärtig. Deshalb war eine mustergültige Untersuchung sinnvoll. Die besonders dynamische Entwicklung der Stadtregion Leipzig erfordert insbesondere hier eine Entwicklung von Strategien. Diese können dann später auf weniger prosperierende Regionen übertragen werden, wo der Nutzungsdruck im Umland noch geringer ist.

Ein wichtiges Ergebnis besteht neben der gezeigten Bedeutung des Wohnumfeldes als imagebildendes Strukturelement und dem darin enthaltenen Verkehrsaspekt in der schon von BREUER u. HUNGER (1992) vermuteten schlechten Übertragbarkeit westlicher Vorstellungen. Die unvergleichbare Zusammensetzung der Bewohnerschaft und die unterschiedliche Entstehungsgeschichte der Siedlungen tragen dazu bei.

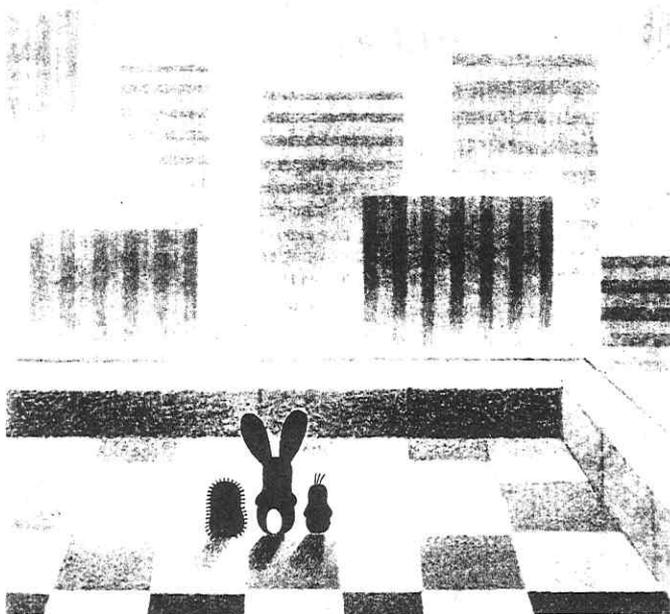


Abbildung 121: Blick in die Zukunft?
Quelle: MILER 1991

12. Literaturverzeichnis

a) Monographien und Aufsätze

- ABRAHAMS, Fred, Wendelin STRUBELT u. Bernd SZEMEITZKE (1977): Wohnzufriedenheit und Umzugsabsichten in einem Bremer Neubaugebiet mit verdichteter Bauweise. Zwischenbericht. Bremen.
- ACKERMANN, Kurt, u. Walter STEIN (1975): Die verkehrliche Anbindung des Wohngebietes Leipzig-Grünau. In: DDR-Verkehr, Heft 3, S.97–102.
- ACKERMANN, Kurt, u. Walter STEIN (1981): Die Verkehrsanbindung des Wohngebietes Leipzig-Grünau. In: DDR-Verkehr Heft 4, S. 119–125.
- ACKERMANN, Kurt (1983): Zur Entwicklung der Verkehrsplanung in Leipzig. Dissertation B. Dresden.
- ADAM, Klaus (1984): Das Ökosystem Stadt – Struktur und Belastung. In: ADAM, Klaus, u. Tomas GROHE [Hrsg.]: Ökologie und Stadtplanung. Köln, S.29–78.
- ALBERTSHAUSER, Edgar Michael (1985): Neue Grünflächen für die Stadt. München.
- ANDELA, Gerrie, u. Koos BOSMA (1987): Lelystad – a new town. In: Netherlands Journal of Housing and Environment Research, Vol. 2, No. 2, S.121–141.
- ANGERER, Fred (1986): Reparatur der Groß-Siedlung. In: Mitteilungen der Heimstätten und Landesentwicklungsgesellschaft, Themenheft Reparatur der Großsiedlung, Heft 4, S.3–7.
- Arbeitsgemeinschaft Rahmenplan (Büro für Urbane Projekte, EGL, PGT, PPL) (1995): Rahmenplan Leipzig-Grünau. Leipzig.
- ARRAS, Hartmut E. (1989a): Szenarien als Instrumente zur Kommunikation. In: ILS [Hrsg.]: Szenarien in der Stadtentwicklung. Dortmund, S.27–38.
- ARRAS, Hartmut E., u. Ulrich PFEIFFER (1989b): Vergleichende Szenarien über die Entwicklung unterschiedlicher Städte vor dem Hintergrund verschiedener Politikansätze. In: ILS [Hrsg.]: Szenarien in der Stadtentwicklung. Dortmund, S.119–191.
- ARTMANN, Leo (1993): Die komplexe Entwicklung der Landschaft in Westsachsen. In: CARMONA-SCHNEIDER, Juan-J., u. Petra KARRASCH [Hrsg.]: Die Region Leipzig–Halle im Wandel. Chancen für die Zukunft. Materialien zur Angewandten Geographie, Band 22. Köln, S.27–31.
- BAATZ, Rainer (1987): Nachbesserung von Groß-Siedlungen in Berlin (West) Gropiusstadt. ISR Studienprojekte, Projektbericht 5. Berlin.
- BANSE, Juliane, Ralf SCHMIDT u. Peter WIRTH (1993): Analyse von Entwicklungstendenzen im Umland großer Städte – Beispiele. In: IÖR (Institut für ökologische Raumentwicklung Dresden) [Hrsg.]: Entwicklungstendenzen im Umland großer Städte in den neuen Bundesländern am Anfang der 90er Jahre. IÖR-Schriften, Heft 1, S.7–31.
- BARZ, Hans-Peter, Guido BUCHWEITZ, Andreas SIMON u. Jürgen TRAUTNER (1993): Der stadtoökologische Lehrpfad in Heilbronn. In: Naturschutz und Landschaftsplanung, Band 25, Heft 5, S.177–182.
- Bauakademie der DDR [Hrsg.] (1981): Freiflächen in Wohngebieten. Methoden der Bepflanzung für eine effektivere Gestaltung. Fachtagung am 9. und 10. Oktober 1980 in Erfurt. Berlin.

- Bayerisches Staatsministerium des Innern [Hrsg.] (1990): Wohnumfeld. Gestaltung und Nutzung wohnungsnaher Freiräume. Arbeitsblätter für die Bauleitplanung Nr. 10, Grünordnung und Landschaftspläne. München.
- BECKER, Heidede, u. Klaus Dieter KEIM (1972): Wahrnehmung in der städtischen Umwelt – Möglicher Impuls für kollektives Handeln. Berlin.
- BECKER, Heidede, u. Klaus Dieter KEIM (1977): Gropiusstadt: Soziale Verhältnisse am Stadtrand. Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik, Band 59. Berlin, Stuttgart, Köln, Mainz.
- BECKER, Heidede (1989a): Großsiedlungen zwischen „Nachbesserung“ und ungelösten Problemen. In: Arbeitsgruppe Stadterneuerung (Hrsg.): Stadterneuerung Berlin-West. Berlin, S. 117–125.
- BECKER, Heidede (1989b): Wohnungsfrage und Stadtentwicklung. Berlin.
- BECKER, Heidede (1990): Neubauerneuerung. Vom Rückbau zur Nachverdichtung. Berlin.
- BERGER, Jan (1993): Belächelt, bedauert, verspottet – wer im Leipziger Stadtteil Grünau lebt, ist arm dran. 90 000 wohnen in der Platte – sie sind die Vergessenen von Leipzig. In: Kreuzer, Heft 12, S. 14–17.
- BERNING, Maria, Michael BRAUM, Engelbert LÜTKE-DALDRUP, u. Harald BODENSCHATZ (1990): Berliner Wohnquartiere. Ein Führer durch 40 Siedlungen. Berlin.
- BERTELS, Lothar (1987): Neue Nachbarschaften. Frankfurt/Main.
- BEYME, Klaus von (1987): Der Wiederaufbau. Architektur und Städtebaupolitik in beiden deutschen Staaten. München, Zürich.
- BEYME, Klaus von, Werner DURTH, Niels GUTSCHOW, Winfried NERDINGER u. Thomas TOPFSTEDT [Hrsg.] (1992): Neue Städte aus Ruinen. Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit. München.
- BIRKHOLZ, Klaus (1993): Der räumlich-strukturelle Wandel in der Region Brandenburg-Berlin. In: Geographische Rundschau, Band 45, S. 564–573.
- BIZUKOW, Iwan W. (1993): Ausgangspunkte und Ansätze für die Weiterentwicklung großer Neubaugebiete in Moskau. In: BMBau (Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau) [Hrsg.]: Internationales Forschungsseminar Große Neubaugebiete. Dokumentation. Bonn, S. 102–104.
- BLANKENFELD, Christine, Margit LINDNER u. Rotraut WEEBER (1994): Quartiersbezogene soziale und kulturelle Einrichtungen in den großen Neubaugebieten der neuen Bundesländer. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 9, S. 567–585.
- BLAZECJAK, Jürgen (1993): Ökologische Sanierung und sozialverträglicher Strukturwandel – Ein Szenario für die Perspektiven der Region Leipzig/Halle. In: CARMONA-SCHNEIDER, Juan-J., u. Petra KARRASCH [Hrsg.]: Die Region Leipzig–Halle im Wandel. Chancen für die Zukunft. Materialien zur Angewandten Geographie. Band 22. Köln, S. 41–42.
- BMBau (Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau) und AfL (Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung) [Hrsg.] (1982): Wohnumfeld und Wohnquartier aus der Sicht des Stadtbewohners. Schriftenreihe Stadtentwicklung 02.030. Bonn.
- BMBau (Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau) [Hrsg.] (1985): Nürnberg-Gostenhof. Modellvorhaben zur vereinfachten Sanierung. Bonn.
- BMBau (Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau) [Hrsg.] (1990): Städtebauliche Lösungen für die Nachbesserung von Großsiedlungen der 50er bis 70er Jahre. Teil A: Städtebauliche und bauliche Probleme und Maßnahmen, Teil B: Wohnungswirtschaftliche und soziale Probleme und Maßnahmen. Bonn.
- BMBau (Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau) [Hrsg.] (1991 a): Forschungsfeld Entwicklung großer Neubaugebiete. ExWoSt Information 1. Bonn.

- BMBau (Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau) [Hrsg.] (1991 b): Vitalisierung von Großsiedlungen. Expertise. Informationsgrundlage zum Forschungsthema städtebauliche Entwicklung von Neubausiedlungen in den fünf neuen Bundesländern. Bonn.
- BODENSCHATZ, Harald, Christine KAUFMANN u. Max WELCH GUERRA [Hrsg.] (1992): Stadterneuerung in Moskau. Perspektiven für eine Großsiedlung der 70er Jahre. Berlin.
- BOLZ, P. (1985): Beispiel Berlin-Gropiusstadt. Stadterneuerung: Aneignung der Siedlung durch die Bewohner. In: Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung [Hrsg.]: 205. Kurs „Stadterneuerung in Großsiedlungen der 50er und 70er Jahre. Probleme und Lösungsansätze“. Vortrag 205/3. Berlin.
- BONGARTZ, Michael, u. Klaus RICHTER (1992): Modellprojekt „ökologische Stadt der Zukunft“. In: LÖLF-Mitteilungen, Heft 4, S. 23–26.
- BORGWARDT, Sönke, u. Hans-Joachim LIESECKE (1992): Regenwasserversickerung als kommunale Aufgabe. In: Das Gartenamt, Heft 12, S. 831–835.
- BRANDL, Freya (1989): Die städtebauliche Entwicklung von Großwohnsiedlungen in Hamburg in einem Zeitraum von fünfzehn Jahren – gezeigt am Beispiel von Hamburg-Bergedorf West und Hamburg-Altermöhe. In: Berichte zur Raumforschung und Raumplanung, Band 33, Heft 6, S. 80–82.
- BRAUSE, Gerald, u. Luise GRUNDMANN (1994): Funktion und Struktur im Wandel – der Nordwesten der Stadtregion Leipzig. In: Europa Regional, Band 2, Heft 2, S. 10–22.
- BREUER, Bernd, u. Bernd HUNGER (1992): Städtebauliche Entwicklung großer Neubaugebiete in den fünf neuen Bundesländern und Berlin-Ost. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 6, S. 429–445.
- BREUER, Bernd (1994): Entwicklungsperspektiven der Großsiedlungen. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 9, S. 633–643.
- BREUSTE, Iris (1989): Untersuchungen zur Erholungsfunktion von Grünflächen der Städte Halle und Halle-Neustadt unter besonderer Berücksichtigung selbständiger öffentlicher Grünflächen und Kleingartenanlagen. Dissertation A. Halle/Saale.
- BREUSTE, Iris, u. Jürgen BREUSTE (1993): Erholungsbedeutung von Grün- und Freiflächen der Stadt Halle – Nutzung, Akzeptanz, Konflikte. Halle/Saale.
- BREUSTE, Iris (1994): Bericht zur Zählung und Beobachtung der Nutzung und des Besucherverhaltens in der Wohngebietsgrünfläche in Grünau (WK 7) und im Bretschneider-Park im ersten Halbjahr 1994. Unveröffentlichtes Manuskript. Leipzig.
- BREUSTE, Jürgen (1986): Methodische Ansätze und Problemlösungen bei der Erfassung der urbanen Landschaftsstruktur und ihrer ökologischen und landeskulturellen Bewertung unter besonderer Berücksichtigung von Untersuchungen in Halle/Saale. Dissertation B. Halle/Saale.
- BREUSTE, Jürgen (1994 a): Charakteristik des stadtökologischen Strukturwandels der Stadtregion Leipzig. In: KABISCH, Sigrun [Red.]: Handlungsstrategien für den Leipziger Raum – Visionen, Innovationen, Praktikabilität. UFZ-Bericht 2/1994. Leipzig, S. 76–92.
- BREUSTE, Jürgen (1994 b): Ökologische Aspekte der Stadtentwicklung Leipzigs. In: Geographische Rundschau, Band 46, Heft 9, S. 508–514.
- BRÜNING, Rolf (1992): Mieterbeteiligungsmodell: Beiratsverfahren. In: Institut für Stadtentwicklung und Wohnen des Landes Brandenburg [Hrsg.]: Sanierung von Wohnungen und Vitalisierung von Siedlungen des industriellen Wohnungsbaus. Dokumentation der Fachtagung 9. –10.12.1991 in Potsdam. Potsdam, S. 37–47.
- BRÜNING, Rolf (1993): Siedlungsportrait: Berlin, Märkisches Viertel. In: BMBau (Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau) [Hrsg.]: Internationales Forschungsseminar Große Neubaugebiete. Dokumentation. Bonn, S. 21–30.

- BÜRKNER, Hans-Joachim, u. Wilfried HELLER (1992): Zum Problem der Akzeptanz öffentlicher Verkehrsmittel in Jena und Göttingen – Ergebnisse einer vergleichenden Passantenbefragung. In: Berichte zur deutschen Landeskunde, Band 66, Heft 2, S. 403–420.
- Der Bundesbauminister informiert vor Ort (1987): Den Großsiedlungen eine Chance. In: Bundesbaublatt, Band 36, Heft 9, S. 514–516.
- Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz (1984): Prinzipielle Verkehrsberuhigung – Ein verkehrspolitisches Programm. Bonn.
- CARLÉN, Göran, u. Göran CARL (1988): Renewal of large scale post-war housing estates – effects and efficiency. In: Regional Science Association 28th European congress, Stockholm, S. 1–18.
- CZASNY, Karl, u. Heidrun FEIGELFELD (1991): Großwohnanlagen in Österreich. Zustand, Nachbesserung, Perspektiven. Wien.
- CZOK, Karl (1969): Die Stadt. Ihre Stellung in der deutschen Geschichte. Leipzig, Jena, Berlin.
- DEMMLER-MOSETTER, Hille (1982): Wahrnehmung in Wohngebieten. Aktionsräumliche Erlebnisbereiche und ihre Bedeutung für die bürgernahe Bewertung von Wohngebieten in der Großstadt. Beiträge zur angewandten Sozialgeographie, Nr. 3. Augsburg.
- Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung; Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau [Hrsg.] (1982): Wohnumfeld und Wohnquartier aus der Sicht des Stadtbewohners. Schriftenreihe Stadtentwicklung Band 02.030. Bonn.
- DORSCH, Harald, u. Ilse DORSCH (1988): Analyse der Entwicklung von Vegetation und Avifauna in Tagebaugebieten bei Leipzig. Dissertation A. Berlin.
- DRUM, Manfred, u. Karl LUDWIG (1985): Stadtoasen. Grüne Höfe hinterm Haus. Köln.
- EISSMANN, Lothar, Otto PRIESE u. Erich RICHTER (1985): Die Geologie des Naherholungsgebietes Kulkwitz – Miltitz bei Markranstädt. – Ein Leitprofil des Glaziärs und Periglaziärs in Sachsen. In: Abhandlungen und Berichte des naturkundlichen Museums „Mauritianum“ Altenburg, Band 11, Heft 3, S. 217–248.
- ERIKSEN, Wolfgang (1983): Die Stadt als urbanes Ökosystem. Paderborn.
- FEHRMANN, Hans, u. Walter LINGSLEBE [Bearb.] (1983): Leipzig West Robert-Koch-Park. Denkmalpflegerische Zielsetzung. Leipzig.
- FELLENBERG, Günter (1991): Lebensraum Stadt. Stuttgart.
- FEUERLEIN, Leon, Thomas HEINRICH u. Irma LEINAUER (1992): Grünau – eine Großsiedlung in Leipzig. In: TRIALOG Zeitschrift für Planen und Bauen in der dritten Welt, 2. Quartal, Sonderheft Großsiedlungen.
- FEUSSNER, Helmut, u. Dirk SCHUHMACHER (1986): Wohnumfeldverbesserung in der Wohnstadt Kassel-Waldau – Hilfe zur Selbsthilfe. In: Mitteilungen der Heimstätten und Landesentwicklungsgesellschaft, Heft 4, S. 22–26.
- FEY, Othmar (1982): Erholungsgebietsplanung im Stadtumland von Leipzig. In: Landschaftsarchitektur, Band 11, Heft 3, S. 80–82.
- FEZER, Fritz, Bernd FRIESE, Karl-Heinz JASINSKI u. Richard SEITZ (1977): Empfehlungen zur Gestaltung von Baukörpern, Verkehrs- und Grünflächen. In: FEZER, Fritz, u. Richard SEITZ [Hrsg.]: Klimatologische Untersuchungen im Rhein-Neckar-Raum. Heidelberger Geographische Arbeiten, Band 47, S. 217–283.
- FIEBIG, Karl-Heinz, Burkhard HORN u. Udo KRAUSE (1988): Stadtverkehr. Umweltverbesserung in Städten, Heft 5. Berlin.
- FISCH, Rose, Inge MAASS u. Katrin RATING (1984): Der grüne Hof. Grundlagen und Anforderungen an die Hofbegrünung in der Stadterneuerung. Karlsruhe.

- FISCHER, Sabine (1983): Untersuchungen zum Verhalten der Bewohner im wohnungsnahen Bereich von mehr- und vielgeschossigen Wohnbauten. Dissertation A. Dresden.
- FISCHER, Dietmar (1986): Das Wohngebiet Leipzig-Grünau – ein Beitrag zur Lösung der Wohnungsfrage in der Stadt Leipzig. In: Architektur der DDR, Band 35, Heft 5, S. 268–269.
- FLADE, Antje (1984): Jugendkriminalität in Neubausiedlungen. Basel, Weinheim.
- FLADE, Antje (1987): Wohnen psychologisch betrachtet. Bern.
- FLIERL, Bruno (1974): Architektur und Kunst. Dresden.
- FLIERL, Bruno (1978): Zur sozialistischen Architekturentwicklung in der DDR. Dissertation B. Berlin.
- Forschungs- und Planungsgruppe Stadt u. Verkehr (1994): Studie zur Belastbarkeit des Leipziger Hauptstraßennetzes. Leipzig, Berlin.
- Freie Hansestadt Bremen, Senator für Umweltschutz und Stadtentwicklung (1994): Wohnen ohne eigenes Auto – Bremer Modell für neue Urbanität. Bremen.
- FREYER, Klaus, Ulrich MÜLLER, Peter POPP u. Hans-Christian TREUTLER (1995): Untersuchungen zum Klima und zu ausgewählten Immissionen in der Stadtregion Leipzig. In: Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landesentwicklung und Sächsisches Landesamt für Umwelt und Geologie [Hrsg.]: 1. Leipziger Symposium „Stadtökologie in Sachsen“, Tagungsband. Dresden, S. 76–83.
- Friedrich-Ebert-Stiftung [Hrsg.] (1993): Was wird aus den Plattenbausiedlungen? Wirtschaftspolitische Diskurse, Band 50. Bonn.
- FRIEDRICHS, Jürgen (1978): Stadtentwicklung in kapitalistischen und sozialistischen Ländern. Reinbek bei Hamburg.
- FRIEDRICHS, Jürgen (1985): Methoden empirischer Sozialforschung. Opladen.
- FRINKEN, Matthias, u. Marco FRUNZEK (1990): Großsiedlungen als Handlungsfeld der Stadterneuerung. Fallbeispiel Gropiusstadt. Berlin.
- FUHRICH, Manfred, u. Harald MANNERT (1994): Großwohnsiedlungen – gestern, heute, morgen. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 9, S. 567–585.
- GARBRECHT, Dieter (1974): Verhaltenswissenschaftliche Grundlagen der Planung von Freiräumen. Stuttgart.
- GAULY, Helga, u. Sabine GREPEL (1995): Beispiel einer ökologisch und sozial orientierten Wohnumfeldverbesserung. In: Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landesentwicklung und Sächsisches Landesamt für Umwelt und Geologie [Hrsg.]: 1. Leipziger Symposium „Stadtökologie in Sachsen“, Tagungsband. Dresden, S. 140–142.
- GEBHARD, Ulrich (1993): Natur in der Stadt – Psychologische Randnotizen zur Stadtökologie. In: SUKOPP, Herbert, u. Rüdiger WITTIG [Hrsg.]: Stadtökologie. Stuttgart, Jena, New York, S. 97–112.
- GEIGER, Theodor (1932): Die soziale Schichtung des deutschen Volkes. Soziographischer Versuch auf statistischer Grundlage. Nachdruck, Stuttgart 1967.
- GELBRICH, Helmut, u. Claus-Christian WIEGANDT (1991): Stadtökologie in Ostdeutschland. In: Standort, Zeitschrift für Angewandte Geographie, Band 16, Heft 4, S. 39.
- GERISCHER, Andreas, Urs KOHLBRENNER u. Christiane WERNER (1994): Wohnquartiere in der Großsiedlung Hellersdorf. In: Landschaftsarchitektur, Heft 6, S. 14–16.
- GEWOS (Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung) (1992): Leipzig-Grünau. Bewohnerbefragung 1992. Leipzig.
- GIBBINS, Olaf (1988): Großsiedlungen. Bestandspflege, Weiterentwicklung. München.
- GLASZE, Georg (1995): Mobilität in der Großwohnsiedlung Leipzig-Grünau. Unveröffentlichter Praktikumsbericht. Leipzig.

- GLEINIGER, Andrea (1995): Die Frankfurter Nordweststadt: Geschichte einer Großsiedlung. Frankfurt/Main, New York.
- GORMSEN, Nils (1992): Spannungsfeld Stadtmitte – Stadtrand. Zur Verkehrssituation und Verkehrskonzeption der Stadt und Region Leipzig. In: GRÜNDLER, Ursula [Hrsg.]: Verkehrspolitik zwischen Krisenmanagement und Zukunftsgestaltung. St. Augustin, S. 131–142.
- GOURSOLAS, Jean-Marc (1980): New towns in the Paris metropolitan area: an analytic survey of the experience, 1965–1979. In: *International Journal of Urban and Regional Research*, Band 4, Heft 3. London, S. 405–421.
- GRÄFE, Bernhard (1991): Wohnwertverbesserungen in Großsiedlungen. In: *Wissenschaftliche Zeitschrift der TU Dresden*, Band 40, Heft 3/4, S. 165–169.
- GREINER, Johann, u. Helmut GELBRICH (1976): Grünflächen in der Stadt. Berlin.
- GROHÉ, Tomas, u. Rolf TIGGEMANN (1985): Ökologische Planung und Stadterneuerung. In: *Geographische Rundschau*, Band 37, Heft 5, S. 234–239.
- GROSSHANS, Hartmut (1984): Wohnumfeldgestaltung alter und neuer Siedlungen. In: *Garten + Landschaft*, Heft 5, S. 21–29.
- GROSSHANS, Hartmut (1988): Entwicklung älterer Wohnsiedlungen an die Nachfrage der 90er Jahre, insbesondere unter Berücksichtigung der Lebensbedürfnisse älterer Menschen. In: *Nachrichtendienst des Deutschen Vereins für öffentliche und private Fürsorge*, Band 68, Heft 6, S. 179–182.
- GRUNDMANN, Luise (1995): Probleme des Strukturwandels im Umland sächsischer Großstädte. In: ROTHER, Klaus [Hrsg.]: *Mitteldeutschland – gestern und heute*. Passauer Kontaktstudium Erdkunde, Band 4. Passau, S. 21–31.
- GRUNDMANN, Wolfgang (1986): *Historisches rund um Grünau*. Leipzig.
- GRÜNDLER, Ursula, u. Henning WALCHA (1986): *Stadt und Trabantenstadt*. Recklinghausen.
- GRUDZINSKI, Andrzej (1993): Probleme der Weiterentwicklung von Neubaugebieten und kleinen und mittleren Städten Polens. In: BMBau (Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau) [Hrsg.]: *Internationales Forschungsseminar Große Neubaugebiete*. Dokumentation. Bonn, S. 82–84.
- GÜTHER, Harald (1992): Städtebau und Verkehr in den neuen Bundesländern. In: *Informationen zur Raumentwicklung*, Heft 6, S. 473–488.
- GUTH, Peter (1983): Pegasus im Joche. Bemalte Trafo-Häuser im Wohnkomplex IV von Leipzig-Grünau. In: *Leipziger Blätter*, Heft 2, S. 8–9.
- HAHN, Ekhart [Hrsg.] (1994): Die „Platte“. Eine Herausforderung für den ökologischen Stadtumbau in den neuen Bundesländern. Modellprojekt Dresden-Gorbitz. Berlin, Dresden.
- HAHN, Ekhart, u. Udo E. SIMONIS (1995): *Ökologischer Stadtumbau. Ein neues Leitbild*. Berlin.
- HAIN, Simone (1992): Berlin Ost: „Im Westen wird man sich wundern“. In: BEYME, Klaus von, Werner DURTH, Niels GUTSCHOW, Winfried NERDINGER u. Thomas TOPFSTEDT [Hrsg.]: *Neue Städte aus Ruinen. Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit*. München, S. 32–57.
- HANTSCHEL, Roswitha, u. Elke THARUN (1980): *Anthropogeographische Arbeitsweisen*. Braunschweig.
- HART, Roger A. (1982): Wildlands for children: Consideration of the value of natural environments in landscape planning. In: *Landschaft + Stadt*, Band 14, Heft 1, S. 34–39.
- HÄUSSERMANN, Hartmut (1995): Von der „sozialistischen“ zur „kapitalistischen“ Stadt. In: *Aus Politik und Zeitgeschichte*, Heft 12, S. 3–15.

- HEBER, Bernd (1995): Bodenversiegelung in der Stadt am Beispiel der Stadt Dresden. In: Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landesentwicklung und Sächsisches Landesamt für Umwelt und Geologie [Hrsg.]: 1. Leipziger Symposium „Stadtökologie in Sachsen“, Tagungsband. Dresden, S. 92–100.
- HECK, Ludwig (1981): Wohnumwelt. Siedlungsstrukturelle Bedingungen des Wohnens. Melle.
- HEINEBERG, Heinz (1988): Die Stadt im westlichen Deutschland. In: Geographische Rundschau, Band 40, Heft 1, S. 20–28.
- HEINEBERG, Heinz (1986): Stadtgeographie. Grundriß allgemeine Geographie Teil X. Paderborn.
- HEINZ, Werner, u. Carola SCHOLZ (1995): Stadtentwicklung in den neuen Bundesländern: Der Sonderfall Leipzig. In: Aus Politik und Zeitgeschichte, Heft 12, S. 16–26.
- HEMEIER, Margret, u. Bärbel THELEN [Bearb.] (1992): BMBau – Modellvorhaben „Fertigstellung der Großsiedlung Hellersdorf unter ökologischen Aspekten“. Baustein 1 „Ermittlung der ökologischen Situation der Großsiedlung“, erster Zwischenbericht 15. 12. 1992. Berlin.
- HERFERT, Günter (1994): Bevölkerungssuburbanisierung in Großstadtregionen Sachsens. In: Europa Regional, Band 2, Heft 3, S. 10–19.
- HERLYN, Ulf, u. Bernd HUNGER (1994): Ostdeutsche Wohnmilieus im Wandel. Basel, Boston, Berlin.
- HEWITT, Kenneth, Josef NIPPER u. Manfred NUTZ (1993): Städte nach dem Krieg. In: Geographische Rundschau, Band 45, Heft 7–8, S. 438–445.
- HILPERT, Thilo (1978): Die funktionelle Stadt. Le Corbusiers Stadtvision – Bedingungen, Motive, Hintergründe. Braunschweig.
- HILPERT, Thilo [Hrsg.] (1984): Le Corbusiers „Charta von Athen“. Texte und Dokumente. Braunschweig.
- HOFFMANN, Manfred (1975): „Lösung der Wohnungsfrage“ bis 1990. Zur Wohnungs- und Bodenpolitik in der DDR. In: Bauwelt, Heft 5, S. 118–135.
- HOFFMANN, Nicole, u. Harald W. LEDERER (1991): Zur Wohnungsversorgung in Leipzig. In: KEIM, Karl-Dieter, u. Alexandra WERNER [Hrsg.]: Leipzig – Aufbruch oder Abbruch? Probleme des Übergangs bei der ostdeutschen Stadtentwicklung. Bamberg, S. 82–116.
- HOHN, Andreas (1990): Wie weiter nach der Wende? Stadtplanung in der ehemaligen DDR zwischen Kontinuitäten und Kontrasten. In: Geographische Rundschau, Band 42, Heft 11, S. 604–612.
- HOHN, Andreas, u. Uta HOHN (1993): Großsiedlungen in Ostdeutschland. In: Geographische Rundschau, Band 45, Heft 3, S. 146–151.
- HORBACH, Jens (1993): Umweltbewußtsein in Deutschland: Ein Ost-West-Vergleich. In: Zeitschrift für angewandte Umweltforschung, Band 6, Heft 1, S. 44–53.
- HOSCISLAWSKI, Thomas (1991): Bauen zwischen Macht und Ohnmacht. Architektur und Städtebau in der DDR. Berlin.
- HUF, Beate (1992): Brückenhof: Zusammenleben in einer Großsiedlung am Stadtrand. Kassel.
- HUNGER, Bernd (1982): Soziologische Untersuchungen als Bestandteil städtebaulicher Planung der Umgestaltung von Altbauwohnquartieren. Dissertation A. Weimar.
- HUNGER, Bernd [Hrsg.] (1990): Städtebauprognose DDR. Berlin.
- HUNGER, Bernd (1993): Städtebauliche Entwicklung großer Neubaugebiete in den neuen Bundesländern aus der Sicht des experimentellen Wohnungs- und Städtebaus. In: BMBau (Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau) [Hrsg.]: Internationales Forschungsseminar Große Neubaugebiete. Dokumentation. Bonn, S. 31–38.
- HUNGER, Bernd (1994): Die Bedeutung großer Neubaugebiete in der Wohnungs- und Städtebaupolitik der DDR – historischer Rückblick. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 9, S. 595–609.

- IGG (Institut für Geographie und Geoökologie der Akademie der Wissenschaften der DDR) [Hrsg.] (1990): Konzeption zur langfristigen Entwicklung der Stadtregion Leipzig. Leipzig.
- ILS (Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung) [Hrsg.] (1980): Entscheidungshilfen für die Freiraumplanung. Schriftenreihe Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Stadtentwicklung – Städtebau, Band 2.026. Dortmund.
- ILS (Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung) [Hrsg.] (1983): Ruhender Verkehr in Wohngebieten. Bausteine für die Planungspraxis in Nordrhein Westfalen, Band 3. Dortmund.
- ILS (Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung) [Hrsg.] (1989): Szenarien in der Stadtentwicklung. Dortmund.
- ILS (Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung) [Hrsg.] (1990): Nutzer- und gemeinschaftsorientierte Nachbesserung. ILS-Schriften, Band 50. Dortmund.
- IRION, Ilse, u. Thomas SIEVERTS (1991): Neue Städte: Experimentierfelder der Moderne. Stuttgart.
- IRS (Institut für Regionalentwicklung und Städtebau) [Hrsg.] (1993): Ludwigsfelde. Potsdamer Straße. Faltblatt. Berlin.
- IRS (Institut für Regionalentwicklung und Städtebau) [Hrsg.] (1994): Großsiedlungen in Mittel- und Osteuropa. IRS-Regio-Beitrag. Berlin.
- ISR (Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin) [Hrsg.] (1989): Ökologische Stadterneuerung am Beispiel des Blocks 644 in Tiergarten Süd. ISR-Projektbericht 18. Berlin.
- ISR (Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin) [Hrsg.] (1992): Tempo, Takt und schönes Wohnen. Grünau, eine Großsiedlung in Leipzig. ISR Studienprojekte, Band 24. Berlin.
- JACOBS, Bernd, Jutta KIRCHHOFF u. Johannes MEZLER (1994): Städtebauliche Beiträge zur Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen in westdeutschen Großsiedlungen. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 9, S. 587–594.
- JAKISCH, Holger (1995): Wir Kinder vom Bahnhof Lindenau. In: Kreuzer, Heft 7, S. 12–14.
- JANA, Günter, u. Walter STEIN (1986): Baumaßnahmen des Verkehrs im Wohngebiet Grünau. In: Architektur der DDR, Band 35, Heft 5, S. 285–287.
- JANETZKI, Georg (1983): Verkehrsaufkommen im ÖPNV des Neubauwohngebietes Leipzig-Grünau. In: Die Straße, Band 23, Heft 8, S. 225–227.
- JESSEN, Johann (1987): Die Zukunft der Großsiedlungen in schrumpfenden Stadtregionen. In: Archiv für Kommunalwissenschaften, Band 26, 1. Halbjahresband, S. 62–65.
- JÜRGENS, Ulrich (1994): Saalepark und Sachsenpark. Großflächige Einkaufszentren im Raum Leipzig–Halle. In: Geographische Rundschau, Band 46, Heft 9, S. 516–523.
- JUNKER, Wolfgang (1973): Das Wohnungsbauprogramm der DDR für die Jahre 1976 bis 1990. In: Deutsche Architektur, Heft 12, S. 708–712.
- KAERKES, Wolfgang M. (1985): Stadtökologie – Landschaftsökologie einer Stadt. In: DISP Nr. 80/81, Sondernummer Stadtentwicklung, S. 36–41.
- KAHL, Alice, Sigrun KABISCH u. S. RIEDEL (1980): Wohnen im Neubaugebiet. 1. Forschungsbericht über eine soziologische Studie in Leipzig-Grünau. Leipzig.
- KAHL, Alice, u. Sigrun KABISCH (1982): Zur Entwicklung des Neubaugebietes Leipzig-Grünau. 2. Forschungsbericht im Rahmen der soziologischen Intervallstudie „Wohnen“. Leipzig.
- KAHL, Alice (1983): Erfüllte Wohnwünsche am Stadtrand? Soziologische Betrachtungen zum Wohngebiet Leipzig-Grünau. In: Leipziger Blätter, Heft 2, S. 74–79.
- KAHL, Alice (1986): Wie wohl fühlen sich die Grünauer? In: Architektur der DDR, Band 35, Heft 5, S. 290–291.
- KAHL, Alice (1992 a): Grünau '92. Intervallstudie. Forschungsinstitut Wohnen. Leipzig.

- KAHL, Alice (1992 b): Großsiedlung Grünau. Modellprojekt Leipzig. Leipzig.
- KAHL, Alice, u. Sigrun KABISCH (1992 c): Identifikationsprobleme mit Wohnort und Neubauwohngebiet: Stadtsoziologische Forschungsergebnisse aus Leipzig. In: *Kultursoziologie*, Band 1, Heft 3, S. 78–85.
- KAHL, Alice, u. Sigrun KABISCH (1992 d): Grünau 1992. Intervallstudie. Leipzig.
- KAISER, Mathias (1995): Wasser in der Stadt – Beispiel einer „naturnahen Regenwasserbewirtschaftung“ in Zwickau. In: Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landesentwicklung und Sächsisches Landesamt für Umwelt und Geologie [Hrsg.]: 1. Leipziger Symposium „Stadtökologie in Sachsen“, Tagungsband. Dresden, S. 58–61.
- KASTRUP, Birgit (1995): Leitgedanken des ökologischen Planens und Bauens. In: Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landesentwicklung und Sächsisches Landesamt für Umwelt und Geologie [Hrsg.]: 1. Leipziger Symposium „Stadtökologie in Sachsen“, Tagungsband. Dresden, S. 58–61.
- KEIDEL, Thomas (1991): Weißenfels/Saale. Der funktionale Verfall einer mitteldeutschen Altstadt (1950–1990). Unveröffentlichte Magisterarbeit an der philosophischen Fakultät der Universität Passau. Passau.
- KEIDEL, Thomas (1995 a): Leipzig-Grünau. Probleme eines Neubaugebietes. In: ROTHER, Klaus [Hrsg.]: *Mitteldeutschland – gestern und heute*. Passauer Kontaktstudium Erdkunde, Band 4. Passau, S. 33–42.
- KEIDEL, Thomas (1995 b): Großwohnsiedlungen am Beispiel Leipzig-Grünau – ökologische Aspekte ihrer weiteren Entwicklung. In: Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landesentwicklung und Sächsisches Landesamt für Umwelt und Geologie [Hrsg.]: 1. Leipziger Symposium „Stadtökologie in Sachsen“, Tagungsband. Dresden, S. 38–43.
- KEIDEL, Thomas, Michael WINKLER u. Jürgen BREUSTE (1996): Probleme der Freiraumentwicklung der Großsiedlung Leipzig-Grünau. In: BREUSTE, Jürgen [Hrsg.]: *Stadtökologie und Stadtentwicklung*. Das Beispiel Leipzig. Berlin, S. 111–120.
- KEIM, Karl-Dieter (1993): Chancen sozial-kultureller Umbrüche? Urbanisierung und Gemeinwesenbildung in Großsiedlungen. In: BMBau (Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau) [Hrsg.]: *Internationales Forschungsseminar Große Neubaugebiete*. Dokumentation. Bonn, S. 64–67.
- KERCHNER, Günther, u. Reiner STAUBACH (1986): *Mieterselbsthilfe bei der Hoferneuerung*. Schriftenreihe Landes- und Entwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Wohnungsbau – Kommunaler Hochbau, Band 3.037. Dortmund.
- KETZEL, Matthias (1995): Windkanaluntersuchungen zur Analyse der stadtklimatologischen und lufthygienischen Folgen einer geplanten Baumaßnahme. In: Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landesentwicklung und Sächsisches Landesamt für Umwelt und Geologie [Hrsg.]: 1. Leipziger Symposium „Stadtökologie in Sachsen“, Tagungsband. Dresden, S. 158–161.
- KIRCHHOFF, Jutta, u. Bernd JACOBS (1985): *Hamburg-Steilshoop*. 15 Jahre Erfahrung mit einer Großsiedlung. Bonn.
- KITZ, Egon, u. Konrad SCHLIEPHAKE (1987): Der neue Stadtteil Würzburg-Heuchelhof. Konzept, Realisierung und Bevölkerungsanalysen. In: KITZ, Egon, u. Konrad SCHLIEPHAKE [Hrsg.]: *Urbanisierung und Suburbanisierung am Südrand der Stadt Würzburg*. Würzburger Geographische Manuskripte, Heft 18. Würzburg, S. 3–87.
- KLEIBER, Wolfgang (1988): Städtebaulicher Bericht: Neubausiedlungen der 60er und 70er Jahre – Probleme und Lösungswege. In: *Bundesbaublatt*, Band 37, Heft 7, S. 364–373.
- KLEWE, Heinz (1994): *Mobilitätsberatung – Mobilitätsservice*. In: *Verkehrszeichen*, Heft 2, S. 5–9.
- KNOFLACHER, Hermann (1993): *Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. Freiheit vom Zwang zum Autofahren*. Wien, Köln, Weimar.

- KOCH, Matthias (1994): Verkehrsanbindung und Verkehrsabwicklung von bzw. in Großsiedlungen. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 9, S. 627–631.
- KÖHLER, Uwe (1988): 100 Jahre Kiesbahn Leipzig-Lindenau. In: Modelleisenbahner, Heft 7, S. 4–6.
- KÖHLI, Jörg (1993): Wohnungspolitik und Wohnungswirtschaft in den neuen Ländern. In: Geographische Rundschau, Band 45, Heft 3, S. 140–145.
- Kommission Stadt 2000 (1993): Zukunft Stadt 2000. Abschlußbericht. Bonn.
- KRESS, Siegfried, u. Werner RIETDORF (1973): Wohnen in Städten. Planung und Gestaltung der Wohngebiete. Berlin.
- KRESS, Siegfried, u. Günther HIRSCHFELDER (1979): Industrieller Wohnungsbau. Allgemeine Grundlagen. Berlin.
- KRESS, Siegfried (1985): Primäre Einflußfaktoren im komplexen Wohnungsbau – Beiträge zu ihrer Entwicklung und ihrer Wirkungsweise bei der Planung und Gestaltung von Wohnbereichen. Dissertation B. Weimar.
- KROMREY, Helmut (1981): Die gebaute Umwelt. Wohngebietsplanung im Bewohnerurteil. Opladen.
- KROMREY, Helmut (1991): Empirische Sozialforschung. Opladen.
- KRUSCHE, Per (1984): Maßnahmen zur ökologischen Stadterneuerung. In: KENNEDY, Margrit [Hrsg.]: Öko-Stadt. Band 1: Prinzipien einer Stadtökologie. Frankfurt/Main, S. 84–97.
- KÜENZLEN, Martin, u. OEKOTOP [Autorenkollektiv] (1985): Ökologische Stadterneuerung. Karlsruhe.
- KÜHNE, Harald (1992): Rehabilitation von Wohngebieten der 70er und 80er Jahre. Ansatz für die Ableitung von Szenarien der sozialen und städtebaulichen Weiterentwicklung von Wohngebieten in den östlichen Bundesländern. Dissertation A. Dresden.
- KÜHNE, Sabine (1986): Sozialer und städtebaulicher Ansatz zur Rehabilitation von Neubauwohngebieten untersucht am Beispiel von Wohngebieten der 60er Jahre. Dissertation A. Dresden.
- KUNICK, Wolfram (1992): Möglichkeiten der naturnäheren Anlage und Pflege öffentlicher Grünflächen. In: Das Gartenamt, Heft 2, S. 77–84.
- KUTTER, Eckard (1991): Verkehrsaufwendige Lebensweisen. Ein unabwendbares gesamtdeutsches „Schicksal“? In: HOLZ-RAU, Hans-Christian, u. Eckhard KUTTER (1991): Verkehrsverhalten in der DDR und der BRD. Erhebungsmethode und Ergebnisse. Berlin, S. 5–16.
- KUTTLER, Wilhelm (1993): Stadtklima. In: SUKOPP, Herbert, u. Rüdiger WITTIG [Hrsg.]: Stadtökologie. Stuttgart, Jena, New York, S. 113–153.
- LAMMERT, Ule [Hrsg.] (1979): Städtebau. Grundsätze, Methoden, Beispiele, Richtwerte. Berlin.
- LICHTENBERGER, Elisabeth (1993): Stadtökologie und Sozialgeographie. In: SUKOPP, Herbert, u. Rüdiger WITTIG [Hrsg.]: Stadtökologie. Stuttgart, Jena, New York, S. 10–45.
- LINDACHER, Roland (1995): Stadtökologische Lehrpfade. In: Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landesentwicklung und Sächsisches Landesamt für Umwelt und Geologie [Hrsg.]: 1. Leipziger Symposium „Stadtökologie in Sachsen“, Tagungsband. Dresden, S. 164–167.
- LINGSLEBE, Walter, u. Dieter DIPPMMANN (1986): Naherholungsgebiete, Parke und Freiflächen in und um Grüna. In: Architektur der DDR, Band 35, Heft 5, S. 282–284.
- LOCK, Stefan (1991): Leitbild der „sozialistischen Stadt“ und ökonomische Zwänge. Entstehung der Plattenbauweise und deren Folgen. In: KEIM, Karl-Dieter, u. Alexandra WERNER [Hrsg.]: Leipzig – Aufbruch oder Abbruch? Probleme des Übergangs bei der ostdeutschen Stadtentwicklung. Bamberg, S. 28–40.
- LÖTSCH, Bernd (1984): Was ist Stadtökologie? In: KENNEDY, Margit [Hrsg.]: Öko-Stadt. Band 1 Prinzipien einer Stadtökologie. Frankfurt/Main, S. 23ff.
- LYNCH, Kevin (1975): Das Bild der Stadt. Braunschweig.

- MACKENSEN, Rainer (1993): Bevölkerungsdynamik und Stadtentwicklung in ökologischer Perspektive. In: SUKOPP, Herbert, u. Rüdiger WITTIG [Hrsg.]: Stadtökologie. Stuttgart, Jena, New York, S. 46–69.
- MASCHNER, Jürgen (1986): Das Leben in Grünau. In: Architektur der DDR, Band 35, Heft 5, S. 270–271.
- MAYER, Helmut, u. Andreas MATZARAKIS (1995): Klimatische Wechselwirkungen Stadt – Umland. In: Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landesentwicklung und Sächsisches Landesamt für Umwelt und Geologie [Hrsg.]: 1. Leipziger Symposium „Stadtökologie in Sachsen“, Tagungsband. Dresden, S. 70–75.
- MEIER, Uwe (1985): Kriminalität in Neubausiedlungen. Das Beispiel Hamburg-Steilshoop. Frankfurt/Main.
- MILER, Zdenek (1991): Der Maulwurf in der Stadt. Prag.
- MITSCHERLICH, Alexander (1965): Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden. Frankfurt/Main.
- MLÁDEK, Jozef (1994): Petrzalka – development and transformation of urban structure. In: Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographica, Nr. 34, S. 3–10.
- MNICH, Eva, u. Heinz SAHNER (1993): Bürgerbefragung in Halle 1993. Ergebnisübersicht Stand April 1993. Halle/Saale.
- MNICH, Eva, u. Heinz SAHNER (1994): Bewohnerbefragung Heide Nord 1994. Ergebnisbericht, Stand 30. Mai 1994. Halle/Saale.
- MORGENROTH, Julia (1994): Großsiedlungen in der Ile-de-France: Erneuerungspolitik 1977–1993. Arbeitshefte des Instituts für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin, Heft 51. Berlin.
- MÜLLER, Udo, u. Horst-J. SCHWENKE (1992): Umwelt und Verkehr – Strategien zur Jahrtausendwende. Hannover.
- NAUMANN, Detlef, J. (1991): Problematische Wohnsiedlungen der Nachkriegszeit. Städtebauliche Kennzeichnung – Verbesserungsansätze – Überprüfung bisheriger Weiterentwicklungsmaßnahmen. Plan, Band 27. Hannover.
- NEDDENS, Martin C. (1986): Ökologisch orientierte Stadt- und Raumentwicklung. Wiesbaden. Berlin.
- NEUBAUER, Stefan (1993): Freiflächengestaltung in Rostock-Lichtenhagen. In: Landschaftsarchitektur, Heft 1, S. 14–17.
- NEUMANN, Hellmut (1986): Architekturbezogene Kunst im Wohngebiet Grünau. In: Architektur der DDR, Band 35, Heft 5, S. 280–281.
- NEUMANN, Peter (1989): Umweltschutz und Stadtentwicklung. Dissertation. Internationale Hochschulschriften, Band 15. Münster, New York.
- NEUMANN, Peter (1992 a): Berlin-Marzahn und Berlin-Märkisches Viertel: ein Vergleich von Großwohnsiedlungen in Ost und West. Münster.
- NEUMANN, Peter (1992 b): Wohnumweltqualität und Mobilitätsverhalten in den Großwohnsiedlungen Berlin-Marzahn und Berlin-Märkisches Viertel. In: Die Erde, Band 123, Heft 1, S. 63–75.
- NÜTZEL, Margit (1993): Nutzung und Bewertung des Wohnumfeldes in Großwohngebieten am Beispiel der Nachbarschaften U und P in Nürnberg-Langwasser. Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung, Heft 119. Bayreuth.
- ODUM, Eugene Pleasants (1980): Ökologie. Köln.
- OSTERLOH, Rolf (1991): Die beispielbare Stadt. Berlin.
- PARSCH, Ingrid (1983): Ideologie und Wirklichkeit der Stadtrandsiedlung, untersucht in Kiel-Mettenhof. In: STEWIG, Reinhard [Hrsg.]: Untersuchungen über die Großstadt in Schleswig-Holstein. Kieler Geographische Arbeiten, Band 57, S. 1–38.

- PFAU, Manfred (1981): Stand und Tendenzen bei der städtebaulichen Planung und Gestaltung von Bebauungskonzeptionen für Neubauwohngebiete. In: *Architektur der DDR*, Band 30, Heft 5, S. 265–271.
- Projektgruppe „Verkehr in Berlin“ [Hrsg.] (1993): *PKW-freie Wohnstraßen als Ansatz einer gerechteren Verkehrsplanung*. Berlin.
- RATZEL, Friedrich (1901): *Der Lebensraum. Eine biogeographische Studie*. Tübingen.
- RICHTER, Dieter (1974): Die sozialistische Großstadt – 25 Jahre Städtebau in der DDR. In: *Geographische Rundschau*, Band 26, Heft 5, S. 183–191.
- RIETDORF, Werner (1989): *Stadterneuerung*. Berlin.
- RIETDORF, Werner (1993): Umfang, Entstehung und Lage der Großsiedlungen in Mittel- und Osteuropa. In: Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau [Hrsg.]: *Internationales Forschungsseminar Große Neubaugebiete. Dokumentation*. Bonn, S. 68–77.
- RINK, Dieter (1994): Entwicklungsszenarien für die Stadtregion Leipzig. In: KABISCH, Sigrun [Red.]: *Handlungsstrategien für den Leipziger Raum – Visionen, Innovationen, Praktikabilität*. UFZ-Bericht 2/1994. Leipzig, S. 60–75.
- ROBL, Klaus (1992): Mietergärten im sozialen Wohnungsbau – eine Bilanz nach zehn Jahren. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung [Hrsg.]: *Selbstgestaltung der Wohnumwelt*. Dortmund, S. 48–54.
- RÖHL, Dietmar (1994): Anspruch und Realität regionaler Planungsstrategien. In: KABISCH, Sigrun [Red.]: *Handlungsstrategien für den Leipziger Raum – Visionen, Innovationen, Praktikabilität*. UFZ-Bericht 2/1994. Leipzig, S. 11–24.
- SCHILLING, Rudolf, u. Otto SCHERER (1991): *Die Erneuerung von Großsiedlungen*. Schriftenreihe Wohnungswesen, Band 50. Bern.
- SCHMIDT-BARTEL, Jutta u. Hartmut MEUTER (1986): *Der Wohnungsbestand in Großsiedlungen der Bundesrepublik Deutschland*. Schriftenreihe des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Band 01.076. Bonn.
- SCHMIDT, Dorit (1987): *Der Einfluß des Wohnumfeldes auf den Wohnwert der Wohnung und die Weiterentwicklung der Grundfunktion Wohnen unter städtischen Bedingungen*. Dissertation A. Dresden.
- SCHMIDT, Helga (1980): *Tendenzen in der Entwicklung großer Städte – unter besonderer Berücksichtigung der Rolle der Infrastruktur im gesellschaftlichen Reproduktionsprozeß*. Dissertation B. Halle/Saale.
- SCHMIDT, Helga (1991): *Die metropolitane Region Leipzig – Erbe der sozialistischen Planwirtschaft und Zukunftschancen*. ISR-Forschungsberichte, Heft 4. Wien.
- SCHMIDT, Helga (1993): *Strukturen und Prozesse auf dem Immobilienmarkt: Das Beispiel der neuen Bundesländer*. In: *Mitteilungen der österreichischen Geographischen Gesellschaft Wien*, Band 135, S. 41–62.
- SCHMIDT, Helga (1994): Leipzig zwischen Tradition und Neuorientierung. In: *Geographische Rundschau*, Band 46, Heft 9, S. 500–507.
- SCHMIDT, Reiner (1992): *Selbstorganisation im Wohnumfeld*. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung [Hrsg.]: *Selbstgestaltung der Wohnumwelt*. Dortmund, S. 28–47.
- SCHMOLL, Fritz (1987): *Modernisierung in Neubausiedlungen: Modell Schweden*. HdK-Materialien Band 87, Heft 6. Berlin.
- SCHMOLL, Fritz (1988): *Modernisierung der Moderne: Maßnahmen in Berliner Großsiedlungen*. In: *Der langfristige Kredit*, Band 39, Heft 20, S. 654–660.
- SCHNEIDER-DÜSSELDORF, Gottfried (1982): Auch „drüben“ Deutsche mit großen Leistungen. Von einer wohnungspolitischen Reise in die DDR. In: *Gemeinnütziges Wohnungswesen*, Heft 8, S. 424–437.

- SCHNELL, Peter (1987): Wohnzufriedenheit und Mobilitätsverhalten in einer industriellen Mittelstadt – untersucht am Beispiel Herten. Münstersche Geographische Arbeiten, Band 26, S. 286–298.
- SCHÖLLER, Peter (1986): Städtepolitik, Stadtumbau und Stadterhaltung in der DDR. Stuttgart.
- SCHULTZ, Birgit (1992): Bedingungen für die Freiraumerholung in großstädtischen Wohngebieten und ihre Nutzung, dargestellt an zwei ausgewählten Beispielen in Berlin. Dissertation A. Berlin.
- SEGER, Martin, u. Doris WASTL-WALTER (1991): Die sozialistische Stadt in Mitteleuropa. Der Modellfall Halle a. d. Saale. Zustand und Struktur am Ende einer Epoche. In: Geographische Rundschau, Band 43, Heft 10, S. 570–579.
- SEGGERN, Hille von (1986): Probleme und Strategien für die Weiterentwicklung von Großsiedlungen: Welche Zukünfte sind denkbar? In: SRL-Informationen 20, Themenheft Nachbesserung von Großsiedlungen der 60er und 70er Jahre, S. 7–27.
- SEIPELT, Maria-José, u. Jürgen ECKHARDT (1985): Hermann Henselmann. Ausgewählte Werke Teil 1: Vom Himmel an das Reißbrett ziehen. Hermann Henselmann Baukünstler im Sozialismus. Berlin.
- SELLE, Klaus, u. Heidi SUTTER-SCHURR (1993): Freiräume für Gemeinschaften. In: Das Gartenamt, Heft 9, S. 555–559.
- SenBauWo (SEEBAUER, WEFERS und Partner im Auftrag der Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen) [Hrsg.] (1993): Wohnumfeldmaßnahmen in der Großsiedlung. Planungszeitung Hellersdorf, Nr. 1. Berlin.
- SenBauWo (Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik im Auftrag der Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen) [Hrsg.] (1995): Ökosiedlung Hellersdorf – Ergebnisse des Modellprojektes – Ergebnisse für Hellersdorf. Planungszeitung Hellersdorf, Juni 1995. Berlin.
- SPECHT u. Partner, Ingenieurbüro für Bauwesen (1992): Großsiedlungen. Montagebau in Berlin (Ost). Bestandsaufnahme und Bewertung der industriell errichteten Wohngebäude. Schriftenreihe Städtebau und Architektur, Band 8. Berlin.
- SPITTHÖVER, Maria (1982): Freiraumansprüche und Freiraumbedarf. Arbeiten zur sozialwissenschaftlich orientierten Freiraumplanung, Band 3. München.
- SPITTHÖVER, Maria (1994): Mietergärten im Mietgeschoßwohnungsbau. In: Landschaftsarchitektur, Heft 6, S. 21–23.
- Stadt Halle und Projektgesellschaft mbH am Bauhaus Dessau [Hrsg.] (1993): Zu Hause in Halle-Neustadt. Aktuelle Informationen zur Stadtentwicklung in Halle-Neustadt. Halle/Saale.
- Stadt Leipzig [Hrsg.] (1973): Wettbewerbsausschreibung für den städtebaulichen Wettbewerb zur Gestaltung des Wohngebietes Leipzig-Grünau. Leipzig.
- Stadt Leipzig, Rat des Stadtbezirkes West [Hrsg.] (1986): Neubaugebiet Leipzig-Grünau 1976–1986. Leipzig.
- Stadt Leipzig, Dezernat für Umweltschutz und Sport [Hrsg.] (1991): Umweltbericht der Stadt Leipzig 1991. Leipzig.
- Stadt Leipzig [Hrsg.] (1992 a): Kommunale Gebietsgliederung der Stadt Leipzig. Leipzig.
- Stadt Leipzig [Hrsg.] (1992 b): Verkehrskonzeption (Entwurf). Dezernat für Stadtentwicklung und Raumplanung. Leipzig.
- Stadt Leipzig, Amt für Umweltschutz [Hrsg.] (1993 a): Umweltqualitätsziele für die Stadt Leipzig. Entwurf. Leipzig.
- Stadt Leipzig, Amt für Wohnungswesen [Hrsg.] (1993 b): Amt für Wohnungswesen, Jahresbericht 1993: Wohnen in Leipzig. Leipzig.
- Stadt Leipzig, Amt für Statistik und Wahlen [Hrsg.] (1994 a): Statistisches Jahrbuch 1994. Leipzig.
- Stadt Leipzig [Hrsg.] (1994 b): Wohnungspolitisches Konzept der Stadt Leipzig. Leipzig.

- Stadt Leipzig, Amt für Verkehrsplanung [Hrsg.] (1995): Ausgewählte Ergebnisse der Verkehrsentwicklung 1994 in Leipzig. Leipzig.
- STARKE, Uta (1994): Migration von Leistungsträgern aus wenig attraktiven Regionen – Ergebnisse jugendsoziologischer Untersuchungen aus dem Leipziger Raum. In: KABISCH, Sigrun [Red.]: Handlungsstrategien für den Leipziger Raum – Visionen, Innovationen, Praktikabilität. UFZ-Bericht 2/1994, Leipzig, S. 122–138.
- STAUFENBIEL, Fred (1987): Stadtentwicklung und Wohnumlieu. Weimar.
- STAUFENBIEL, Fred (1992): Soziale Probleme der Stadtentwicklung in der ehemaligen DDR. Was kann die Stadtsoziologie in der Marktwirtschaft? In: WELCH GUERRA, Max [Hrsg.]: Planung zwischen DDR und BRD. Diskussionsbeiträge des ISR, Heft 38. Berlin, S. 23–41.
- STEPHAN, Bernd (1994): Bewertung des Wohnumfeldes in Leipzig-Grünau vor dem Hintergrund der Aufstellung von Umweltqualitätszielen für Großsiedlungen Ostdeutschlands. Unveröffentlichter Praktikumsbericht. Leipzig.
- SUKOPP, Herbert, u. Rüdiger WITTIG (1993): Ökologische Stadtplanung. In: SUKOPP, Herbert, u. Rüdiger WITTIG [Hrsg.]: Stadtökologie. Stuttgart, Jena, New York, S. 348–373.
- TANK, Hannes (1993): Großsiedlungen. Risikofaktor oder Bauelement für die Entwicklungspolitik in den Städten der neuen Bundesländer? Bonn.
- TIGGEMANN, Rolf (1984): Wohnumfeldverbesserung – ein Ansatz zur integrierten Planung? In: ADAM, Klaus, u. Tomas GROHÉ [Hrsg.]: Ökologie und Stadtplanung. Köln, S. 85–105.
- TOPFSTEDT, Thomas (1980): Grundlinien der Entwicklung von Städtebau und Architektur in der Deutschen Demokratischen Republik 1945 bis 1955. Dissertation A. Leipzig.
- TOPFSTEDT, Thomas (1984): Abriß der Städtebaugeschichte der Deutschen Demokratischen Republik von der Mitte der 1950er bis zum Beginn der 1970er Jahre. Dissertation B. Leipzig.
- TOPFSTEDT, Thomas (1988): Städtebau in der DDR 1955–1971. Leipzig.
- TOPFSTEDT, Thomas (1992 a): Eisenhüttenstadt: Die Magistrale zum Kombinat. In: BEYME, Klaus von, Werner DURTH, Niels GUTSCHOW, Winfried NERDINGER u. Thomas TOPFSTEDT [Hrsg.] (1992): Neue Städte aus Ruinen. Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit. München, S. 138–148.
- TOPFSTEDT, Thomas (1992 b): Leipzig: Messestadt am Ring. In: BEYME, Klaus von, Werner DURTH, Niels GUTSCHOW, Winfried NERDINGER u. Thomas TOPFSTEDT [Hrsg.] (1992): Neue Städte aus Ruinen. Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit. München, S. 182–196.
- TRAUER, Hans-Jürgen (1991): Zur Genauigkeit schriftlicher Haushaltsbefragungen. In: HOLZ-RAU, Hans-Christian, u. Eckhard KUTTER (1991): Verkehrsverhalten in der DDR und der BRD. Erhebungsmethode und Ergebnisse. Berlin, S. 33–60.
- TRAUTNER, Jürgen, Hans-Peter BARZ, Guido BUCHWEITZ u. Andreas SIMON (1993): Der stadtökologische Lehrpfad in Heilbronn. Konzeption und Umsetzung eines Vorhabens zur Umweltbildung. In: Naturschutz und Landschaftsplanung, Band 25, Heft 5, S. 177–182.
- TZSCHASCHEL, Sabine (1987): Neuperlach. Lebensqualität in einer Satellitenstadt. In: GEIPEL, Robert, u. Günter HEINRITZ (1987): München. Ein sozialgeographischer Exkursionsführer. Münchner Geographische Hefte, Nr. 55/56. Kallmünz/Regensburg, S. 503–535.
- Umweltbundesamt [Hrsg.] (1992): Ökologisches Sanierungs- und Entwicklungskonzept Leipzig/Bitterfeld/Halle/Merseburg. Berlin.
- USBECK, Hartmut (1994): Räumlicher Strukturwandel und Standortentwicklung in der Stadtregion Leipzig. In: KABISCH, Sigrun [Red.]: Handlungsstrategien für den Leipziger Raum – Visionen, Innovationen, Praktikabilität. UFZ-Bericht 2/1994. Leipzig, S. 44–59.

- VOGEL, Wilfried (1986): Vorbereitende Untersuchung zur Nachbesserung der Großsiedlung „Auf der Horst“ in Garbsen bei Hannover. In: Mitteilungen der Heimstätten und Landesentwicklungsgesellschaft, Themenheft Reparatur der Großsiedlung. Heft 4, S. 8–21.
- VOIGT, Werner (1987): Verkehr und Wohngebiet. Grundsätze und Methoden der Planung. Berlin.
- WALTER, H. (1970): Tagebau Kulkwitz – ein neues Erholungsgebiet für den Ballungsraum Leipzig. In: Deutsche Akademie der Landwirtschaftswissenschaften [Hrsg.]: 4. Symposium über die Wiedernutzbarmachung der durch die Industrie devastierten Territorien. Leipzig 1970, Band 1. Berlin, S. 38–45.
- WELLNER, Hans-Dietrich, Georg EICHHORN, Wolfgang SCHEIBE u. Günter WALTHER (1986): Geplant – gebaut – bewohnt: Wohngebiet Leipzig-Grünau. In: Architektur der DDR, Band 5, Heft 5, S. 273–279.
- WERHEIT, Martina (1995): Ökologische Stadtentwicklung, Stadt Hamm. In: Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landesentwicklung und Sächsisches Landesamt für Umwelt und Geologie [Hrsg.]: 1. Leipziger Symposium „Stadtökologie in Sachsen“, Tagungsband. Dresden, S. 143–146.
- WERNER, Frank (1981): Stadt, Städtebau und Architektur in der DDR. Erlangen.
- WIEST, Karin (1993): Die Region Halle-Leipzig. Neugliederung und Kooperationsansätze. In: Europa Regional, Band 1, Heft 2, S. 1–11.
- WINKLER, Wolfgang (1993): Großsiedlung Leipzig-Grünau. Freiraumplanerischer Beitrag zur Umweltentwicklung. Diplomarbeit Institut für Städtebau, Wohnungswesen und Landesplanung und am Institut für Landschaftspflege und Naturschutz der Universität Hannover. Hannover.
- WINTERS, Theo (1989): Neues Kreuzberger Zentrum. In: Arbeitsgruppe Stadterneuerung [Hrsg.]: Stadterneuerung Berlin West. Berlin, S. 75–88.
- WIRTH, P. (1991): Flächenbedarf und ökologische Risiken. Aktuelle Planung im Umland von Dresden und Leipzig. In: Standort, Band 16, Heft 3, S. 5–11.
- WÜRDEMAN, Gerd (1990): Städtebau und Verkehr. Der Versuch, Stadtplanung und Verkehrsplanung ganzheitlich umzusetzen. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 10/11, S. 609–622.

b) Literaturdokumentationen

- BRAUN, Ralf-Rainer, u. Wolfgang M. KAERKES (1985): Bibliographie zur Stadtökologie und ökologischen Stadtplanung. Materialien zur Raumordnung, Band 31, Bochum.
- DIFU (Deutsches Institut für Urbanistik) [Hrsg.] (1993): Stadt und Region. Reihe Orlis Literatúrauswahl. Berlin.
- IRB (Informationszentrum Raum-Bau) [Hrsg.] (1981): Ökologie und Verkehr. IRB-Literatúrauslese, Band 1425. Stuttgart.
- IRB (Informationszentrum Raum-Bau) [Hrsg.] (1985): Grünflächen und Stadtökologie. IRB-Literatúrauslese, Band 625. Stuttgart.
- IRB (Informationszentrum Raum-Bau) [Hrsg.] (1987a): Großsiedlungen zwischen Nachbesserung und Abriß. IRB-Literatúrauslese, Band 1725. Stuttgart.
- IRB (Informationszentrum Raum-Bau) [Hrsg.] (1987b): Ökologie und Siedlungsstruktur. IRB-Literatúrauslese, Band 1675, Stuttgart.
- IRB (Informationszentrum Raum-Bau) [Hrsg.] (1987c): Stadtentwicklung in der DDR. IRB-Literatúrauslese, Band 1572, Stuttgart.
- IRB (Informationszentrum Raum-Bau) [Hrsg.] (1988a): Wohnungsbau in der DDR. IRB-Literatúrauslese, Band 2255, Stuttgart.
- IRB (Informationszentrum Raum-Bau) [Hrsg.] (1988b): Luftbild und Fernerkundung in der Stadtplanung. IRB-Literatúrauslese, Band 2536, Stuttgart.

- IRB (Informationszentrum Raum-Bau) [Hrsg.] (1989a): Freiflächen und Stadtklima. IRB-Literaturauslese, Band 1422, Stuttgart.
- IRB (Informationszentrum Raum-Bau) [Hrsg.] (1989b): Raumordnung in der DDR. IRB-Literaturauslese, Band 403, Stuttgart.
- IRB (Informationszentrum Raum-Bau) [Hrsg.] (1990): Stadtökologie und Kartographie. IRB-Literaturauslese, Band 2528, Stuttgart.
- JUNKER, Rolf, Wolfgang RUHNAU u. Jörn TIMM (1984): Ökologie und Wohnumfeldverbesserung. Literaturquerschnitt. Schriftenreihe Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW, Materialien Band 4.040. Dortmund.
- POLL, Roswitha, u. Ute WELDER (1982): Grün im Stadtbereich. Ein Literaturkatalog zur Grünplanung und Freiraumplanung. Erlangen.
- TESDORPF, Jürgen (1975): Systematische Bibliographie zum Städtebau. Köln.
- THOMSEN, Horst, u. Frauke SIEFKES (1992): Ostdeutschland im zweiten Jahr der Einheit. – Bibliographie zur wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung – Oktober 1991 bis März 1992. Kieler Schnellbibliographie zu aktuellen Wirtschaftsthemen, Band 6. Kiel.

c) Zeitungen

- Amts-Blatt (Leipziger Amts-Blatt 2. 5. 1994): Sonderbeilage „Grünau“.
- Amts-Blatt (Leipziger Amts-Blatt 10. 12. 1994): Was tut sich außerhalb der Sanierungsgebiete?
- Amts-Blatt (Leipziger Amts-Blatt 7. 1. 1995): Genehmigung der Satzung zum Bebauungsplan Nr. 79 der Stadt Leipzig, „Schönauer Straße/Lützner Straße“.
- Fahr mit! Fahrgastzeitung der Leipziger Verkehrsbetriebe (1995): Aktuelle Fahrgastzahlen. Ausgabe 11 (II/1995), Leipzig.
- FAZ (Frankfurter Allgemeine Zeitung 24. 11. 1993): Slums nach Sanierung.
- Grünau-Report (21. 11. 1992): Wie sicher lebt sich's in Grünau?
- Hallo Leipzig (5. 6. 1993): Drei Gehöfte, ein Loch und das letzte Kind in Grünau.
- Leipziger Rundschau (24. 11. 1993): Bleiben die Mieter in Grünau?
- LVZ (Leipziger Volkszeitung 12. 1. 1993): Wo andere Leute aufhören, machen wir weiter.
- LVZ (Leipziger Volkszeitung 13. 5. 1993): Schüler zählten Falschparker.
- LVZ (Leipziger Volkszeitung 28. 5. 1993): Nicht kleckern, sondern klotzen: 700 Bäume und Büsche für Grünauer Wohngebiet.
- LVZ (Leipziger Volkszeitung 24. 6. 1993): Sanierer: Plattenbauten haben Zukunft.
- LVZ (Leipziger Volkszeitung 3./4. 7. 1993): Ohne Vorwarnung auf Opfer eingeschlagen.
- LVZ (Leipziger Volkszeitung 8. 7. 1993): Weniger forschen, endlich handeln (Leserbrief).
- LVZ (Leipziger Volkszeitung 14. 9. 1993): Video soll zeigen: Grünau ist kein Horrorgebiet.
- LVZ (Leipziger Volkszeitung 27. 9. 1993): 17jährigen brutal zusammengetreten.
- LVZ (Leipziger Volkszeitung 29. 9. 1993): Autorennen, Brandstiftung, Schießereien: In der Alten Salzstraße ist jede Nacht der Teufel los.
- LVZ (Leipziger Volkszeitung 1. 11. 1993): Mädchen im Fahrstuhl sexuell mißbraucht.
- LVZ (Leipziger Volkszeitung 9. 11. 1993): Bewohner sauer: Telekom-Autos zerfahren Rasenflächen.
- LVZ (Leipziger Volkszeitung 23. 11. 1993): Künftiges Stadtteilzentrum für Grünau wurde kräftig abgespeckt.
- LVZ (Leipziger Volkszeitung 14. 12. 1993): Aus der Grünfläche wird eine „Grünfläche“ (Leserbrief).

- LVZ (Leipziger Volkszeitung 29./30. 1. 1994): Milliarden für den Plattenbau.
- LVZ (Leipziger Volkszeitung 12./13. 3. 1994): Park-Chaos in Grünau soll aufhören.
- LVZ (Leipziger Volkszeitung 24. 3. 1994): Gericht erklärt Warenhaus-Pläne für nichtig.
- LVZ (Leipziger Volkszeitung 24. 3. 1994): Auf 1000 Leipziger kommen 380 Autos.
- LVZ (Leipziger Volkszeitung 24. 3. 1994): Militärisch exakte Baumreihen bringen Grünauer auf die Palme.
- LVZ (Leipziger Volkszeitung 29. 3. 1994): Die ersten neuen „Schlafplätze“ fürs Auto.
- LVZ (Leipziger Volkszeitung 16. 6. 1994): Kommunalwahlen: Stadtteile unter der Lupe.
- LVZ (Leipziger Volkszeitung 29. 7. 1994): Pläne nehmen immer mehr Gestalt an.
- LVZ (Leipziger Volkszeitung 20. 10. 1994): Wenig Freude über neuen Innenhof.
- LVZ (Leipziger Volkszeitung 23./24. 10. 1994): Mit bewachten Plätzen soll Parkchaos entschärft werden.
- LVZ (Leipziger Volkszeitung 15. 11. 1994): Grünauer Kinder erproben Demokratie.
- LVZ (Leipziger Volkszeitung 12. 1. 1995): Grünau bekommt endlich eine Schwimmhalle.
- LVZ (Leipziger Volkszeitung 16. 1. 1995): OBM schwärmt: „Das ist ein Traum“.
- LVZ (Leipziger Volkszeitung 18./19. 2. 1995): Grünauer in Sorge: „Kaserne wird zum Nobelviertel, und der Rest verwahrlost“.
- MAZ (Marler Zeitung 2. 6. 1995): Fahrradboxen warten auf Mieter.
- MZ (Mitteldeutsche Zeitung, Halle 13. 5. 1993): 512 Parkplätze auf Grünflächen.
- MZ (Mitteldeutsche Zeitung, Halle 13. 5. 1993): Autos kontra Grünflächen (Kommentar).
- MZ (Mitteldeutsche Zeitung, Halle 8. 2. 1994): Parksünder fragen: Wohin mit den Autos?
- NN (Naunhofer Nachrichten 15. 5. 1995): Das Einwohnermeldeamt Naunhof mit seinen Ortsteilen informiert.
- TA (Thüringer Allgemeine, Erfurt 30. 10. 1993): Nachhilfe für Autofahrer.
- TA (Thüringer Allgemeine, Erfurt 17. 12. 1993): Bürgern im Südosten auf den Zahn gefühlt.
- TA (Thüringer Allgemeine, Erfurt 26. 1. 1994): Zerfahren (Stich-Wort).
- TA (Thüringer Allgemeine, Erfurt 8. 2. 1994): Erfurter im Widerspruch zwischen Auto und Bahn.
- TA (Thüringer Allgemeine, Erfurt Mai 1995): In Egstedt tritt man sich am wenigstens auf die Füße.
- Wohnen und Bauen (Informationsblatt der Leipziger Wohnungs- und Baugesellschaft Mai 1994): Grünau kommt!

13. Anhang

a)	Fragebogen und Beantwortung der ersten Befragungswelle 1993	190
b)	Fragebogen und Beantwortung der zweiten Befragungswelle 1995	195
c)	Kartierungsbogen für die Balkon- und Freiraumerfassung im Wohnkomplex 8	203
d)	Formblatt zur Balkonkartierung	205
e)	Ergebnisbeispiel Balkonkartierung	206
f)	Ergebniszusammenfassung Balkonkartierung	207
g)	Zählanleitung zur Fahrzeugzählung im Wohnkomplex 8	208

a) Ersten Befragungswelle 1993, Fragebogen und Beantwortung

In kursiver Schrift ist die Zahl der Nennungen vermerkt.

Gymnasium an der Kotsche / Umweltforschungszentrum Leipzig
Umfrage zum Thema Parksituation in Grünau

Liebe Einwohner von Grünau!

Die Schüler der 7. Klassen des Gymnasiums an der Kotsche haben Anfang Mai eine Zählung des ruhenden Verkehrs in Ihrem Wohngebiet durchgeführt. Um die dabei gewonnenen Erkenntnisse noch zu vertiefen, möchten wir an Sie als "leidgeprüfte" Autofahrer herantreten. Wir hoffen, daß durch diese zusätzlichen Informationen gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Situation eingeleitet werden können.

Auch wenn Sie selbst keinen eigenen PKW besitzen, sollten Sie den Fragebogen soweit als möglich ausfüllen.

Falls es Unklarheiten zum Fragebogen oder zum Hintergrund der Befragung gibt, wenden Sie sich entweder an Herrn Joachim, Gymnasium an der Kotsche, Telefon 4110024, oder an Herrn Keidel, Umweltforschungszentrum Leipzig-Halle, Telefon 2352534. Sie brauchen auf dem Fragebogen keine genauen Angaben zur Person zu machen, so daß es ausgeschlossen ist, Rückschlüsse auf die Identität des Ausfüllers ziehen zu können.

Bitte beachten Sie, daß es bei einigen Fragen möglich ist, sich für mehrere Antworten zu entscheiden!

Gesamtzahl der zurückgekommenen Fragebögen: 198

1. Um einen Überblick über den Kraftfahrzeugbestand Ihres Haushaltes und deren Nutzung gewinnen zu können, bitten wir Sie, zuerst die folgende Tabelle auszufüllen bzw. anzukreuzen.

Die Frage wurde auf allen Bögen beantwortet

ich besitze kein Auto 12

Fahrzeugtyp	Firmen-/		wird genutzt für:				ca. jährlich gefahrene Kilometer versch..
	Dienst-KFZ	Privat-KFZ	Arbeitsweg	Einkäufe	Freizeit	Urlaubsreise	
1) 183 Nennungen.	<input type="checkbox"/> 27	<input type="checkbox"/> 160	<input type="checkbox"/> 165	<input type="checkbox"/> 166	<input type="checkbox"/> 169	<input type="checkbox"/> 161	
2)	<input type="checkbox"/> 21	<input type="checkbox"/> 31	<input type="checkbox"/> 48	<input type="checkbox"/> 32	<input type="checkbox"/> 27	<input type="checkbox"/> 20
3)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. Bitte geben Sie in der folgenden Tabelle an, wie oft und wofür Sie Busse und Bahnen benutzen!

Die Frage wurde auf 194 Bögen beantwortet

	täglich	mehrmals pro Woche	einmal pro Woche	alle zwei Wochen	einmal im Monat	vierteljährlich	sehr selten nie
Arbeitsweg	<input type="checkbox"/> 56	<input type="checkbox"/> 20	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 81
Einkäufe	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 15	<input type="checkbox"/> 15	<input type="checkbox"/> 8	<input type="checkbox"/> 13	<input type="checkbox"/> 8	<input type="checkbox"/> 94
Freizeit	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 14	<input type="checkbox"/> 16	<input type="checkbox"/> 9	<input type="checkbox"/> 18	<input type="checkbox"/> 15	<input type="checkbox"/> 82
Urlaubsreise	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 13	<input type="checkbox"/> 24

3. Wie oft und für welche Tätigkeiten nutzen Sie das Fahrrad?

Die Frage wurde auf 194 Bögen beantwortet

	täglich	mehrmals pro Woche	einmal pro Woche	alle zwei Wochen	einmal im Monat	vierteljährlich	sehr selten nie
Arbeitsweg	<input type="checkbox"/> 15	<input type="checkbox"/> 10	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 102
Einkäufe	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 12	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 12	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 90
Freizeit	<input type="checkbox"/> 10	<input type="checkbox"/> 25	<input type="checkbox"/> 16	<input type="checkbox"/> 18	<input type="checkbox"/> 14	<input type="checkbox"/> 24	<input type="checkbox"/> 75
im Urlaub	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 20	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 8	<input type="checkbox"/> 95

4. Hängt die Nutzung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln von der Jahreszeit ab?

Die Frage wurde auf 125 Bögen beantwortet (40 Bögen hatten diese Frage nicht)

ich benutze das Fahrrad nur in der warmen Jahreszeit	<input type="checkbox"/> 91
ich benutze das Fahrrad ganzjährig	<input type="checkbox"/> 17
ich benutze öffentliche Verkehrsmittel fast nur in der kalten Jahreszeit	<input type="checkbox"/> 30
ich benutze öffentliche Verkehrsmittel das ganze Jahr über	<input type="checkbox"/> 53

5. Schließlich können Sie Wege ausschließlich zu Fuß erledigen. Dabei sind nicht die Fußwege im Anschluß an die Benutzung von öffentlichen Verkehrsmittel gemeint. Geben Sie die Häufigkeit an!

Die Frage wurde auf 191 Bögen beantwortet

	täglich	mehrmals pro Woche	einmal pro Woche	alle zwei Wochen	einmal im Monat	viertel- jährlich	sehr selten nie
Arbeitsweg	<input type="checkbox"/> 18	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 110
Einkäufe	<input type="checkbox"/> 23	<input type="checkbox"/> 70	<input type="checkbox"/> 35	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 37
Freizeit	<input type="checkbox"/> 21	<input type="checkbox"/> 44	<input type="checkbox"/> 32	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 13	<input type="checkbox"/> 9	<input type="checkbox"/> 34
im Urlaub	<input type="checkbox"/> 37	<input type="checkbox"/> 43	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 33

6. Die Schüler haben eine große Zahl nicht auf vorgesehenen Parkflächen abgestellte PKW in Ihrem Wohngebiet festgestellt. Wie würden Sie die Parksituation allgemein in Ihrem Wohngebiet beurteilen?

Die Frage wurde auf allen Bögen beantwortet

in Ordnung	unproblematisch	sehr problematisch	unlösbar	chaotisch
<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 63	<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/> 127

sonstiges 14 _____

7. Welche persönlichen Probleme entstehen für Sie üblicherweise bei der Suche nach einem Stellplatz?

Die Frage wurde auf 196 Bögen beantwortet

ich benutze das Auto nicht, um mir die Parkplatzsuche zu ersparen	<input type="checkbox"/> 5
es gibt bei Ankunft keine Stellplätze	<input type="checkbox"/> 72
die Suche nach einem Platz dauert sehr lange	<input type="checkbox"/> 88
der Stellplatz ist weit entfernt	<input type="checkbox"/> 57
die Suche ist sehr schwierig	<input type="checkbox"/> 77
ich finde immer einen Stellplatz	<input type="checkbox"/> 44
ich besitze kein Auto	<input type="checkbox"/> 10
sonstiges	13 _____

8. Wenn Sie Autofahrer sind, mit welcher Häufigkeit finden Sie in welcher Entfernung einen Parkplatz?

Die Frage wurde auf 180 Bögen beantwortet

	täglich	mehrmals pro Woche	einmal pro Woche	alle zwei Wochen	einmal im Monat	viertel- jährlich	sehr selten nie
Parkplatz am Wohngebietsrand	<input type="checkbox"/> 18	<input type="checkbox"/> 36	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 21
direkt vor der Wohnung	<input type="checkbox"/> 17	<input type="checkbox"/> 29	<input type="checkbox"/> 28	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 32
in geringer Entfernung	<input type="checkbox"/> 37	<input type="checkbox"/> 61	<input type="checkbox"/> 18	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 9
an sonstigen Stellen	<input type="checkbox"/> 23	<input type="checkbox"/> 20	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 14

9. Sehen Sie Lösungsmöglichkeiten für die zur Zeit bestehende Parksituation?

Die Frage wurde auf 196 Bögen beantwortet

schlecht gepflegte Grünflächen in Parkplätze umwandeln	<input type="checkbox"/> 52
neue Parkplätze anlegen	<input type="checkbox"/> 92
Parkhäuser/Parkpaletten bauen	<input type="checkbox"/> 136
Tiefgaragen einrichten	<input type="checkbox"/> 81
Großparkplätze mit Pendelbusverkehr	<input type="checkbox"/> 8
mehr Polizeikontrollen	<input type="checkbox"/> 56
Falschparker abschleppen	<input type="checkbox"/> 63
sonstiges	29 _____

10. Bis zu welcher Höhe wären Sie bereit eine *jährliche* Gebühr für einen Stellplatz zu entrichten?

Die Frage wurde auf 188 Bögen beantwortet

keine Gebühr	bis 20 DM	bis 50 DM	bis 100 DM	bis 200 DM	bis 500 DM	über 500 DM
<input type="checkbox"/> 37	<input type="checkbox"/> 8	<input type="checkbox"/> 25	<input type="checkbox"/> 42	<input type="checkbox"/> 57	<input type="checkbox"/> 17	<input type="checkbox"/> 2

11. Würden Sie einen Parkplatz in einer mehrgeschossigen Parkpalette benutzen?

Die Frage wurde auf 184 Bögen beantwortet

ja 143 nein 41

12. Welche Anforderungen an einen Parkplatz halten Sie für notwendig?

Die Frage wurde auf 195 Bögen beantwortet

kurzer Weg zur Wohnung	<input type="checkbox"/> 121
sicher gegen Diebstahl	<input type="checkbox"/> 174
sicherer Weg zur Wohnung	<input type="checkbox"/> 124
übersichtlich	<input type="checkbox"/> 100
guter Pflegezustand	<input type="checkbox"/> 84
ordentlicher Straßenbelag	<input type="checkbox"/> 75
reservierte Parkflächen	<input type="checkbox"/> 99
sonstiges	5 _____

13. In letzter Zeit führt das Grünflächenamt an einigen Stellen umfangreiche Neubepflanzungen durch. Welchen Stellenwert nimmt Grün im Wohngebiet für Sie ein?

Die Frage wurde auf allen Bögen beantwortet

	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwichtig	uninteressant
vor dem Gebäude	<input type="checkbox"/> 123	<input type="checkbox"/> 51	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 0
im Innenhof	<input type="checkbox"/> 133	<input type="checkbox"/> 35	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 0
im gesamten Wohngebiet	<input type="checkbox"/> 145	<input type="checkbox"/> 45	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 0

14. Haben Sie Verbesserungsvorschläge bezüglich Grün in Ihrem Wohnumfeld? Welche Grünausstattung wünschen Sie?

Die Frage wurde auf 197 Bögen beantwortet

insgesamt mehr Grünflächen	<input type="checkbox"/> 65
gepflegte Rabatten und Pflanzungen	<input type="checkbox"/> 125
Rasen zum Spielen und Lagern	<input type="checkbox"/> 99
mehr Bäume	<input type="checkbox"/> 148
Wasserflächen	<input type="checkbox"/> 44
ruhige Bereiche zum Sitzen	<input type="checkbox"/> 82
intensivere Pflege	<input type="checkbox"/> 93
neue Pflegeverträge abschließen	<input type="checkbox"/> 30
Pflege soll durch eine Firma gemacht werden	<input type="checkbox"/> 94
bei der Pflege der Grünflächen	
sollten alle Mieter mithelfen	<input type="checkbox"/> 49
keine Pflege - kostet zu viel Geld	<input type="checkbox"/> 6
Pflege lohnt sich nicht, es wird wieder alles zerstört werden	<input type="checkbox"/> 0
sonstiges	22 _____

15. Im Wohngebiet gibt es eine Reihe brachliegender Flächen. Haben Sie Ideen für die Nutzung dieser Gebiete?

Die Frage wurde auf 197 Bögen beantwortet

- | | |
|--------------------------------|-----------------------------|
| gepflegte Grünflächen anlegen | <input type="checkbox"/> 83 |
| in Parkplätze umgestalten | <input type="checkbox"/> 90 |
| für naturnahe Flächen benutzen | <input type="checkbox"/> 40 |
| als Spielfläche verwenden | <input type="checkbox"/> 65 |
| so lassen wie es ist | <input type="checkbox"/> 0 |
| andere Wünsche | 20 _____ |

16. Welche Einrichtungen fehlen Ihnen in Ihrer Wohnumgebung (Kultur, Behörden, Sport, Freizeit u.a.)?

- es fehlt nichts *siehe extra Auflistung*
- es fehlen Einrichtungen, und zwar: _____
- _____

17. Welche Wünsche haben Sie insgesamt an Ihr Wohngebiet?

- keine Wünsche *siehe extra Auflistung*
- ich wünsche mir: _____
- _____

Könnten Sie uns zum Abschluß noch einige statistische Angaben machen?

18. Wieviel Personen leben in Ihrem Haushalt?

Die Frage wurde auf 196 Bögen beantwortet

- | | | | | |
|----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------------|----------------------------|
| 1 Person | 2 Personen | 3 Personen | 4 Personen | 5 und mehr Personen |
| <input type="checkbox"/> 0 | <input type="checkbox"/> 12 | <input type="checkbox"/> 66 | <input type="checkbox"/> 109 | <input type="checkbox"/> 9 |

19. Wie viele Personen haben davon eine Fahrerlaubnis und fahren regelmäßig selbst ein Auto?

Die Frage wurde auf allen Bögen beantwortet

- | | | | | | |
|----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| niemand | 1 Person | 2 Personen | 3 Personen | 4 Personen | 5 und mehr Personen |
| <input type="checkbox"/> 6 | <input type="checkbox"/> 92 | <input type="checkbox"/> 91 | <input type="checkbox"/> 7 | <input type="checkbox"/> 0 | <input type="checkbox"/> 0 |

20. Wieviel Räume hat Ihre Wohnung?

Die Frage wurde auf 194 Bögen beantwortet

- | | | | | |
|----------------------------|----------------------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| 1 Raum | 2 Räume | 3 Räume | 4 Räume | 5 und mehr Räume |
| <input type="checkbox"/> 0 | <input type="checkbox"/> 6 | <input type="checkbox"/> 118 | <input type="checkbox"/> 55 | <input type="checkbox"/> 15 |

21. In welcher Straße liegt ihre Wohnung?

Die Frage wurde auf 189 Bögen beantwortet

165 Wohnkomplex 8, 18 übriger Neubau in Grünau, 6 Grünau-Siedlung, keine sonstigen Standorte in Leipzig

Wir bedanken uns bei Ihnen für das Ausfüllen des Fragebogens.
Bitte geben Sie den Bogen Ihren Kindern in die Schule mit!

Zur Frage 16

Nennungen	Prozent	Wortlaut
40	20,20 %	alter Bogen
3	1,52 %	nichts
12	6,06 %	alles
139	70,20 %	Freizeitbereich
130	65,66 %	Sport allgemein
98	49,49 %	Schwimmhalle
14	7,07 %	Sportplätze
4	2,02 %	Tennis
6	3,03 %	Bowling
27	13,64 %	sonstige Sporteinrichtungen
111	56,06 %	Kultur allgemein
67	33,84 %	Kino
23	11,62 %	Gaststätten/Bar/Tanz/Disco
14	7,07 %	Theater/Kabarett
26	13,13 %	Jugendeinrichtungen
18	9,09 %	Kindereinrichtungen/Spielplätze
11	5,56 %	Behörden allgemein
2	1,01 %	Beratung u. a.
1	0,51 %	Polizeistation
2	1,01 %	Krankenhaus
15	7,58 %	Einkaufsmöglichkeiten
45	22,73 %	sonstiges
7	3,54 %	keine Antwort

Zur Frage 17

Nennungen	Prozent	Wortlaut
40	20,20 %	alter Bogen
13	6,57 %	nichts
1	0,51 %	alles
33	16,67 %	Ordnung/Sicherheit/Beleuchtung
32	16,16 %	Sauberkeit/Pflege
8	4,04 %	Ruhe/Lärmschutz
13	6,57 %	Rücksicht/Achtung vor Grün
11	5,56 %	Lösung des Parkproblems
3	1,52 %	Abstrafen der Falschparker
5	2,53 %	Verkehrsberuhigung/Tempolimit
19	9,60 %	mehr Grün
3	1,52 %	ÖPNV verbessern
1	0,51 %	Straßennetz ausbauen
2	1,01 %	Arbeitsplätze schaffen
3	1,52 %	wilde Infrastruktur weg
28	14,14 %	sonstiges
51	25,76 %	keine Antwort

b) Zweite Befragungswelle 1995, Fragebogen und Beantwortung

Gesamtzahl der Bögen: 165

Liebe Einwohner von Grünau!

Im letzten Jahr sind vom Umweltforschungszentrum in Zusammenarbeit mit dem Friedrich-Ratzel-Gymnasium in Grünau Mitbewohner zum Thema ruhender Verkehr und Gestaltung des Wohnumfeldes befragt worden.

Dabei kam zum Ausdruck, daß die meisten Befragten an einer Verbesserung der Gestaltung der unmittelbaren Wohnumgebung interessiert sind.

In diesem Jahr haben nun Mitarbeiter des Umweltforschungszentrums eine Analyse des ist-Zustandes vieler Innenhöfe vorgenommen. Dabei zeigte sich, daß einige Höfe individuell gestaltet sind. Wir möchten nun herausfinden, welche Ursachen für eine solche Gestaltung ausschlaggebend sind, bzw. warum solche individuellen Dinge in manchen Höfen nicht existieren. Dadurch sollen Potentiale für die weitere Entwicklung Grünaus abgeleitet werden.

Vom Interviewer auszufüllende Eintragungen:

1. Adresse des Befragten

Die Frage wurde auf allen Bögen beantwortet

Wohnkomplex:

80; WK 8: 30

WK: 4; WK 2: 1; WK 3: 0; WK 4: 32; WK 5: 0; WK 5.2: 18; WK 7:

Straße und Hausnummer: _____

Etage (EG = 1. Etage):

1: 35; 2: 30; 3: 33; 4: 27; 5: 20; 6: 16; 2 ohne Angabe

2. Geschlecht des Befragten

Die Frage wurde auf 153 Bögen beantwortet

männlich 65 weiblich 88

3. geschätzte Altersgruppe des Befragten

Die Frage wurde auf 163 Bögen beantwortet

14-20

13

21-35

28

36-60

89

über 60

33

Interview

4. Wann sind Sie in diese Wohnung eingezogen?

Die Frage wurde auf allen Bögen beantwortet

19 __ siehe Abbildung 27

5. Wo haben Sie vorher gewohnt?

Die Frage wurde auf allen Bögen beantwortet

Plattenbau	<input type="checkbox"/> 32
Altneubau (nach 1945)	<input type="checkbox"/> 37
Gebäude aus der Zwischenkriegszeit	<input type="checkbox"/> 23
gründerzeitlicher Altbau (oder älter)	<input type="checkbox"/> 64
Einfamilienhaus jeden Alters	<input type="checkbox"/> 5
andere Wohnform	<input type="checkbox"/> 4
...in Leipzig	<input type="checkbox"/> 142
...andere Gemeinde	<input type="checkbox"/> 18
...nicht in der ehemaligen DDR	<input type="checkbox"/> 0
und zwar (Ortsname bzw. Stadtteil)	56 _____

6. Wieviel Personen leben insgesamt Ihrem Haushalt?

Die Frage wurde auf 163 Bögen beantwortet

1 Person 2 Personen 3 Personen 4 Personen 5 und mehr Personen keine Angabe
 31 53 44 24 11 0

7. Wie würden Sie insgesamt Ihr Wohngebiet beurteilen?

Die Frage wurde auf allen Bögen beantwortet

sehr gut gut befriedigend ausreichend mangelhaft keine Angabe
 7 43 60 24 31 0

8. Wie zufrieden sind Sie mit dem Grünflächenangebot in Ihrem Wohngebiet insgesamt?

Die Frage wurde auf allen Bögen beantwortet

sehr zufrieden zufrieden geht so unzufrieden völlig unzufrieden keine Angabe
 4 54 53 31 22 1

9. Wünschen Sie sich mehr Grünflächen in Ihrem Wohngebiet?

Die Frage wurde auf 163 Bögen beantwortet

viel mehr mehr reicht gerade reicht völlig aus zu viele keine Angabe
 30 37 53 42 0 1

10. Wo verbringen Sie wie häufig Ihre Freizeit?

Die Frage wurde auf allen Bögen beantwortet

	täglich	mehrmals pro Woche	einmal pro Woche	alle zwei Wochen	einmal im Monat	viertel- jährlich	sehr selten nie
Innenhof der Wohnge- bäude	<input type="checkbox"/> 23	<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 101
Freiflächen in der nä- heren Wohnumgebung	<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/> 29	<input type="checkbox"/> 18	<input type="checkbox"/> 12	<input type="checkbox"/> 8	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 57
Parkanlagen in der Nähe Grünaus	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 23	<input type="checkbox"/> 23	<input type="checkbox"/> 18	<input type="checkbox"/> 14	<input type="checkbox"/> 10	<input type="checkbox"/> 37
dörfliches Umland um Grünau	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 8	<input type="checkbox"/> 21	<input type="checkbox"/> 16	<input type="checkbox"/> 16	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 58
Kleingartenanlage in Leipzig	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 12	<input type="checkbox"/> 17	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 77
Kleingartenanlage außerhalb von Leipzig	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 10	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 88
längere Autofahrt in die Umgebung	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/> 20	<input type="checkbox"/> 17	<input type="checkbox"/> 20	<input type="checkbox"/> 9	<input type="checkbox"/> 53
Wochenendhaus	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 93
städtische Grünfläche anderer Ort:	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 10	<input type="checkbox"/> 16	<input type="checkbox"/> 72
_____	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 13

11. Welche Freizeitaktivitäten verbringen Sie wo?

Die Frage wurde auf 162 Bögen beantwortet

	Sport	Ausruhen Sitzen Liegen	Hund aus- führen	Treffen mit Freunden	Radfah- ren	Kinder- betreu- ung	Spazie- ren gehen
Innenhof der Wohnge- bäude	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 16	<input type="checkbox"/> 15	<input type="checkbox"/> 16	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 15	<input type="checkbox"/> 26
Freiflächen in der nä- heren Wohnumgebung	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 12	<input type="checkbox"/> 14	<input type="checkbox"/> 18	<input type="checkbox"/> 33	<input type="checkbox"/> 17	<input type="checkbox"/> 81
Parkanlagen in der Nähe Grünaus	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 27	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 18	<input type="checkbox"/> 36	<input type="checkbox"/> 15	<input type="checkbox"/> 71
dörfliches Umland um Grünau	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 15	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 24	<input type="checkbox"/> 32	<input type="checkbox"/> 9	<input type="checkbox"/> 38
Kleingartenanlage in Leipzig	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 29	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 23	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 13
Kleingartenanlage außerhalb von Leipzig	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 14	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 6
längere Autofahrt in die Umgebung	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 10	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 10	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 15
Wochenendhaus	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 3
städtische Grünfläche anderer Ort:	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 7
_____	<input type="checkbox"/> 8	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 3

18. Haben Sie einen PKW zur Verfügung?

Die Frage wurde auf allen Bögen beantwortet

- nein, keinen PKW 62
ja, ein PKW 91
ja, mehrere Kraftfahrzeuge 12
keine Angabe 0

19. Wenn Sie Autofahrer sind, mit welcher Häufigkeit finden Sie in welcher Entfernung einen Parkplatz?

Die Frage wurde auf 97 Bögen beantwortet

	täglich	mehrmals pro Woche	einmal pro Woche	alle zwei Wochen	einmal im Monat	viertel- jährlich	sehr selten nie
direkt vor der Wohnung	<input type="checkbox"/> 14	<input type="checkbox"/> 30	<input type="checkbox"/> 23	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 13
in geringer Entfernung	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 58	<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 1
Parkplatz am Wohngebietsrand	<input type="checkbox"/> 9	<input type="checkbox"/> 31	<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 4
an sonstigen Stellen	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 26	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 6

20. Benötigen Sie das KFZ für Ihren Beruf?

Die Frage wurde auf 99 Bögen beantwortet

- ja, während der Arbeit 24
ja, nur für den Arbeitsweg 43
nein, ich benutze den ÖPNV 12
nein, ich bin nicht berufstätig 8
nein, ich bin Rentner 12
keine Angabe 3

21. Vielen Dank für Ihre Unterstützung. Haben Sie vielleicht noch irgendwelche Wünsche an Ihr Wohngebiet?

*Die Frage wurde auf 160 Bögen beantwortet*nein 58

ja und zwar: 102

siehe gesonderte Liste _____

zur Frage 15

Grund	Σ	Bogennummern
Desinteresse	21	23, 24, 34, 60, 65, 69, 71, 74, 84, 89, 90, 104, 114, 130, 134, 140, 141, 142, 149, 153, 157
zu teuer	26	25, 34, 59, 60, 63, 86, 101, 104, 113, 120, 123, 124, 125, 126, 129, 130, 131, 140, 149, 150, 151, 152, 156, 162, 163, 165
Unzuständigkeit	8	56, 71, 95, 105, 126, 146, 152, 164
kein Einfluß	2	66, 146
keiner gefragt	1	70
kein Konzept	6	33, 92, 106, 132, 142, 148
kein Platz	7	62, 90, 91, 99, 102, 108, 132
keine Zeit	4	114, 134, 142, 164
wenig Arbeitskräfte	1	86
wieder zerstört	11	94, 103, 117, 138, 143, 144, 147, 152, 153, 159, 160

zur Frage 21

Objekt	Σ	Bogennummern
Freizeitbereich	65	1, 3, 4, 5, 9, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 25, 26, 28, 31, 33, 34, 37, 38, 41, 51, 53, 54, 56, 57, 61, 62, 63, 67, 71, 75, 76, 77, 78, 80, 82, 86, 87, 99, 100, 102, 114, 115, 116, 117, 120, 121, 123, 124, 126, 127, 132, 135, 146, 147, 148, 152, 153, 159, 163, 164
- Kultur	5	17, 18, 75, 82, 146
- Kino	7	3, 20, 21, 56, 67, 71, 80
- Gastronomie	8	13, 16, 31, 54, 63, 71, 78, 82
Erlebnissbereiche	3	1, 18, 100
Angebote für Kinder und Jugendliche	32	1, 5, 8, 9, 12, 17, 31, 33, 34, 47, 53, 54, 56, 57, 63, 69, 75, 76, 78, 80, 87, 100, 116, 117, 121, 124, 132, 146, 147, 148, 153, 164
Seniorenangebote	1	47
Sportbereich	48	1, 3, 4, 9, 11, 14, 16, 17, 20, 21, 22, 25, 26, 28, 33, 34, 35, 37, 38, 51, 61, 62, 63, 67, 69, 76, 77, 80, 82, 86, 94, 100, 114, 116, 120, 121, 123, 126, 127, 132, 135, 147, 148, 152, 153, 159, 163, 164
- Schwimmhalle	26	1, 3, 4, 11, 16, 20, 21, 22, 25, 26, 28, 33, 34, 35, 37, 38, 61, 67, 76, 82, 100, 116, 123, 126, 132, 159
- Sportplatz / Fußball	13	9, 94, 114, 116, 120, 121, 126, 127, 147, 148, 153, 163, 164
- Tennisplatz	1	4
Einkaufsmöglichkeiten	9	2, 3, 32, 47, 51, 64, 66, 77, 102
Parksituation allg. (nicht Falschparker)	26	1, 4, 11, 23, 25, 26, 27, 30, 31, 45, 55, 62, 67, 76, 80, 86, 101, 109, 127, 129, 133, 137, 141, 142, 159, 161, 163
neue Parkhäuser	8	11, 23, 25, 30, 67, 80, 129, 142
neue Tiefgaragen	3	1, 25, 31

Garagen	2	45, 163
Parkplätze aus Innenhof	1	133
Parkplätze vermieten	1	159
Falschparker vom Grün	24	7, 15, 16, 19, 20, 22, 24, 25, 26, 56, 60, 82, 99, 105, 109, 115, 126, 127, 128, 129, 135, 142, 148, 161
Falschparker abstrafen	2	31, 126
Umgehungsstraße	1	125
Radwege	5	27, 35, 97, 111, 134
ÖPNV verbessern	1	58
Freiflächen verbessern	9	18, 27, 35, 38, 44, 72, 80, 90, 141
mehr Grün	2	72, 80
Bänke	3	20, 28, 29, 140, 160
Grillplatz	1	38
Pergola	1	40
Schallschutz / Ruhe	6	1, 28, 126, 131, 147, 163
Ordnung / Sauberkeit	11	30, 34, 68, 81, 89, 91, 95, 117, 123, 145, 155
Sicherheit verbessern	5	6, 12, 14, 126, 148
Hausmeister in jedes Haus, Kontaktperson	4	25, 35, 44, 49
Problem der Jugendlichen lösen	3	2, 24, 25
Kinder vom Rasen	4	24, 46, 49, 135
Hunde von Spielplatz	3	24, 99, 126
Häuser sanieren	6	9, 41, 43, 72, 79, 91
Häuser reduzieren	1	23
individuelle Gestaltung, mehr Farbe	5	105, 106, 116, 124, 151
Gesamtkonzept entwickeln	3	32, 102, 112
Bewohner einbeziehen	3	32, 44, 47

c) Kartierungsbogen für die Balkon- und Freiraumerfassung im Wohnkomplex 8

Bitte füllt für jede Seite entsprechend der Anleitung den Zettel aus!

1. BALKONSEITE

	0 %	1- 25%	26- 50%	51- 75%	76- 100%
1. Wie groß ist die begrünte Fläche der Hausseite?	<input type="checkbox"/>				
2. Wie hoch ist der Anteil der Blütenpflanzen?	<input type="checkbox"/>				
3. Wie groß ist die Fläche mit Sträuchern in den Beeten?	<input type="checkbox"/>				
4. Wieviel Bäume seht Ihr an der Hausseite?					_____ Stück
5. Wie ist der Pflegezustand des Grünstreifens (* bis ****)					_____
6. Seht Ihr Gebäudebrüter am Haus?					_____ Vögel

Welche erkennt Ihr? _____

2. BALKONFREIE SEITE

	0 %	1- 25%	26- 50%	51- 75%	76- 100%
1. Wie groß ist die begrünte Fläche der Hausseite?	<input type="checkbox"/>				
2. Wie hoch ist der Anteil der Blütenpflanzen?	<input type="checkbox"/>				
3. Wie groß ist die Fläche mit Sträuchern in den Beeten?	<input type="checkbox"/>				
4. Wieviel Bäume seht Ihr an der Hausseite?					_____ Stück
5. Wie ist der Pflegezustand des Grünstreifens (* bis ****)					_____
6. Seht Ihr Gebäudebrüter am Haus?					_____ Vögel

Welche erkennt Ihr? _____

3. ERSTE SCHMALE SEITE

	0 %	1- 25%	26- 50%	51- 75%	76- 100%
1. Wie groß ist die begrünte Fläche der Hausseite?	<input type="checkbox"/>				
2. Wie hoch ist der Anteil der Blütenpflanzen?	<input type="checkbox"/>				
3. Wie groß ist die Fläche mit Sträuchern in den Beeten?	<input type="checkbox"/>				
4. Wieviel Bäume seht Ihr an der Hausseite?					_____ Stück
5. Wie ist der Pflegezustand des Grünstreifens (* bis ****)					_____
6. Seht Ihr Gebäudebrüter am Haus?					_____ Vögel

Welche erkennt Ihr? _____

4. ZWEITE SCHMALE SEITE (nur selten auszufüllen)

	0 %	1- 25%	26- 50%	51- 75%	76- 100%
1. Wie groß ist die begrünte Fläche der Hausseite?	<input type="checkbox"/>				
2. Wie hoch ist der Anteil der Blütenpflanzen?	<input type="checkbox"/>				
3. Wie groß ist die Fläche mit Sträuchern in den Beeten?	<input type="checkbox"/>				
4. Wieviel Bäume seht Ihr an der Hausseite?					_____ Stück
5. Wie ist der Pflegezustand des Grünstreifens (* bis ****)					_____
6. Seht Ihr Gebäudebrüter am Haus?					_____ Vögel

Welche erkennt Ihr? _____

Hinweise und Erläuterungen

Zur Vorderseite

Tragt zuerst die Straße und die Hausnummern (von bis) oben auf dem Bogen ein.

Zählt die vorhandenen Balkone pro Etage und macht nach soviel Kästchen wie es Balkone gibt einen großen Strich an dieser Stelle auf dem Zettel. Wenn es auf einer schmalen Seite auch noch Balkone gibt zählt sie wieder (es kann nur einen oder zwei geben) und macht rechts vom ersten entsprechend der Zahl einen zweiten Strich.

Danach schreibt unter jeden Hauseingang für die Balkonseite die richtige Hausnummer.

Notiert für jeden Balkon:

1. Wieviel Blumenkästen befinden sich am Balkon? Schreibt nur die Zahl in das leere Feld. Falls Ihr die Kästen nicht einzeln erkennen könnt, tragt ein wieviel der Fläche der Balkonbrüstung etwa bepflanzt ist (1/1, 3/4, 1/2, 1/4, 0). Notiert immer die Ziffer mit dem Strich!
2. Welchen Zustand hat der Balkon insgesamt? Ist der Anstrich frisch, sind irgendwelche Elemente (Wandschmuck, Holzvertäfelung) angebracht? Wie sauber sieht der Balkon aus? Versucht wie in der Schule eine Bewertung durchzuführen und vergebt für schlecht = *, befriedigend = **, gut = ***, sehr gut = **** Sternchen!
3. Schaut Euch den gesamten Balkon an. Gibt es außer Blumenkästen sonstige Begrünung. Wieviel der Flächen der Wände sind mit Kletterpflanzen berankt? Gibt es weitere Pflanzen an den Wänden oder auf dem Boden? Bewertet es wie folgt: keinen "■" = keine weitere Bepflanzung, ■ = nur einzelne Blumentöpfe an der Wand oder am Boden, ■■ = einzelne Teile der Wände sind begrünt, ■■■ = die Wände und die Decke sind zu einem großen Teil begrünt, oft sieht es dann aus wie in einer grünen Laube.

Zur Rückseite

Für jede sichtbare Gebäudeaußenwand soll ein Fragekomplex beantwortet werden.

Wenn die schmalen Seiten direkt an das Nachbarhaus grenzen, einfach diesen Frageblock ausstreichen.

Es soll im ersten Teil versucht werden den Anteil abzuschätzen, dabei soll

- | | |
|---------|---|
| 0% | überhaupt nicht vorhanden |
| 1-25% | etwas vorhanden |
| 26-50% | einiges vorhanden |
| 51-75% | viel vorhanden |
| 76-100% | fast vollständig bzw. überall vorhanden |
- bedeuten. Kreuzt die zutreffende Kategorie an!

Zu den Fragen selbst:

1. Hier soll ungefähr eingeschätzt werden wie groß die Fläche (ohne Fenster und Türen) ist, an der am Gebäude eine Begrünung zu sehen ist (zum Beispiel Kletterpflanzen).
2. Betrachte dazu die Anlagen vor der Gebäudeseite. Wie hoch ist der Anteil an Blumen und anderen Blütenpflanzen in den vorhandenen Beeten?
3. Wie bei den Blütenpflanzen soll der Anteil an Sträuchern in den Beeten vor dem Gebäude angegeben werden!
4. Gibt es Bäume (ein Baum ist ein Gewächs mit einem einzelnen Stamm und einer Höhe von mindestens 1 Meter)? Gebe die Zahl an (keine Bäume zwischen Straße und Fußweg!)
5. Vor dem Haus befindet sich in der Regel eine Rasenfläche. Manchmal ist die Fläche sauber, dicht bewachsen, manchmal liegt Müll auf der Fläche, der Rasen ist zertreten oder wird befahren. Beurteilt nun von schlecht (*) bis sehr gut (****) diese Fläche!
6. Wenn Ihr Glück habt, könnt Ihr an der Gebäudeseite, an den Balkonen oder irgendwo sonst am Haus Vögel entdecken. Bitte schreibt die Zahl und wenn Ihr sie kennt die Arten auf (nichts gesehen, dann eine 0 notieren)! Vielfach sieht man die Amsel, den Haussperling, die Mehlschwalbe, den Hausrotschwanz, den Turmfalk oder wilde Tauben.

e) Ergebnisbeispiel Balkonkartierung

Straße	Balkonzahl	Nummer	Begrünung					Zustand					Zusatzgrün								
			k.a.	0	25	50	75	100 ϕ	k.a.	1	2	3	4 ϕ	k.a.	0	1	2	3 ϕ			
Am Grund	66	2..12		2	10	21	19	14	0,625	0	13	18	23	12	2,5152	0	30	21	10	5	0,84
	11	2		1	2	1	5	2	0,6136	2	3	4	2	2,5455		5	2	3	1		
	11	4		1	2	2	4	2	0,5909	1	3	3	4	2,9091		1	5	3	2	1,54	
	11	6			1	6	2	2	0,6136	2	4	4	1	2,3636		7	3		1	0,54	
	11	8			2	1	2	6	0,7727	6	2	1	2	1,9091		11					
	11	10				6	5		0,6136			5	6	2,5455		1	7	3		1,18	
	11	12			3	5	1	2	0,5455	2	1	5	3	2,8182		5	4	1	1	0,81	

Straße	Balkonzahl	Nummer	Begrünung					Zustand					Zusatzgrün									
			k.a.	0	25	50	75	100 ϕ	k.a.	1	2	3	4 ϕ	k.a.	0	1	2	3 ϕ				
Am Grund	44	14..20		0	12	5	15	5	7	0,4432	0	9	19	11	5	2,2727	0	17	16	10	1	0,88
	11	14			2	4	3	1	1	0,3864	3	5	2	1	2,0909		1	5	4	1	1,45	
	11	16			5	1	2	1	2	0,3636	3	7	1		1,8182		6	4	1		0,54	
	11	18			3		5	1	2	0,4773	3	4	2	2	2,2727		4	4	3		0,90	
	11	20			2		5	2	2	0,5455			3	6	2	2,9091		6	3	2	0,63	

Straße	Balkonzahl	Nummer	Begrünung					Zustand					Zusatzgrün								
			k.a.	0	25	50	75	100 ϕ	k.a.	1	2	3	4 ϕ	k.a.	0	1	2	3 ϕ			
Am Grund	66	22..32		8	2	17	22	17	0,6439	0	20	28	16	2	2	0	0	49	15	2	1,28
	11	22			5	1	4	1	0,2727	5	5	1		1,6364			11				
	11	24				1	6	2	2	0,6136	2	5	4		2,1818		5	5	1	1,63	
	11	26					1	6	4	0,8182	4	5	2		1,8182		8	3		1,27	
	11	28			1		1	4	5	0,7727	3	7	1		1,8182		10	1		1,09	
	11	30					2	6	3	0,7727	1	3	5	2	2,7273		8	2	1	1,36	
	11	32			2		3	3	3	0,6136	5	3	3		1,8182		7	4		1,36	

Straße	Balkonzahl	Nummer	Begrünung					Zustand					Zusatzgrün									
			k.a.	0	25	50	75	100 ϕ	k.a.	1	2	3	4 ϕ	k.a.	0	1	2	3 ϕ				
Am Grund	44	34..40		0	10	0	16	10	8	0,5341	0	18	19	7	0	1,75	0	0	32	9	3	1,34
	11	34			2		3	4	2	0,5909	4	5	2		1,8182			6	3	2	1,63	
	11	36			2		3	4	2	0,5909	6	4	1		1,5455		10	1		1,09		
	11	38			2		6	1	2	0,5227	2	7	2		2		8	3		1,27		
	11	40			4		4	1	2	0,4318	6	3	2		1,6364		8	2	1	1,36		

Straße	Balkonzahl	Nummer	Begrünung					Zustand					Zusatzgrün									
			k.a.	0	25	50	75	100 ϕ	k.a.	1	2	3	4 ϕ	k.a.	0	1	2	3 ϕ				
Am Grund	44	42..48		0	9	6	15	8	6	0,4773	0	18	18	7	1	1,7955	0	0	32	8	4	1,36
	11	42			1	1	5	2	2	0,5682	4	4	3		1,9091			8	2	1	1,36	
	11	44			2	2	3	2	2	0,5	6	4	1		1,5455		8	2	1	1,36		
	11	46			5	2	3	1		0,25	3	5	2	1	2,0909		7	3	1	1,45		
	11	48			1	1	4	3	2	0,5909	5	5	1		1,6364		9	1	1	1,27		

f) Ergebniszusammenfassung Balkonkartierung

Faktor	LWB	AWG
Anzahl der Gebäude	53	104
Zahl der Balkone	2014	4452
Durchschnitt pro Haus	38	43
Grünanteil der Balkonvorderseiten		
von .. bis	0..0,644	0..0,710
Durchschnittswert	0,402	0,468
Balkonzustand		
von .. bis	0..3,042	0..3,683
Durchschnittswert	1,926	2,071
zusätzliche Begrünung		
von .. bis	0..1,455	0..1,889
Durchschnittswert	0,727	0,857
Balkone pro Hausseite		
von .. bis	0..66	0..86
Durchschnitt	12,15	13,48
Grünflächenpflege vor Haus (0..4)	3,01	1,997
Blütenpflanzenanteil (0..4)	1,051	0,857
Strauchanteil (0..4)	1,955	1,738
Baumzahl vor der Seite	0..20; 2,71	0..19; 2,78
Pflegezustand (0..4)	2,25	2,43
Vogelanzahl	0..6; 0,287	0..8; 0,328
Wohnungen		
Wohnungsgesamtzahl	2941	6168
von .. bis je Gebäude	0..78	45..86
Mittelwert	55	59
Balkonquote pro Wohnung	0,6848	0,7218

g) Zählanleitung zur Fahrzeugzählung im Wohnkomplex 8

Verkehrszählung Grünau 4. Mai 1993

Gruppe:.....

Legende für die Kennzeichnung AUSSERHALB der markierten Parkplätze:

- - PKW
- - Kleintransporter, Wohnmobil
- ⊗ - LKW
- * - Motorrad
- + - Wrack
- S_i - Sonstiges (z.B. Anhänger, Bauwagen, Sandhaufen, Containerstandplatz i als Numerierung, die auf der Rückseite dieses Blattes erklärt werden soll)

Bitte zeichnet das Symbol mit blauem oder schwarzem Stift, wenn das Fahrzeug erlaubt abgestellt ist und **ROT**, wenn das Fahrzeug verboten abgestellt ist (verboten heißt: -im Kreuzungsbereich (15m), -im Park- oder Halteverbot, -vor Containerstandplätzen, -vor Zufahrten und Gehwegsübergängen, -auf Fußwegen, -auf Rettungszufahrten, -auf Radwegen, -auf Grünflächen, -mit Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer). Sandhaufen oder ähnliche Dinge sind immer **VERBOTEN**.

Tabelle der Parkplatzbelegungen

Parkplatz	Anzahl der PKW	Anzahl der Kleintransp.	Anzahl der LKW	Anzahl der Motorräder	Anzahl der Wracks	Anzahl der freien Plätze	Besonderheiten
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							

Stadtökologische Forschungen

Nr. 1 UFZ-Bericht Nr. 5/1996

Winkler, M.: Untersuchungen zur gepflanzten Vegetation und ihre ökologische Bedeutung

Nr. 2 UFZ-Bericht Nr. 6/1996

Arndt, E. & Pellmann, H.: Ökologische Charakterisierung von Biotopen im urbanen Raum am Beispiel von Modelltiergruppen

Nr. 3 UFZ-Bericht Nr. 8/1996

Frühauf, M., Breuste, I., Breuste, J., Diaby, K., Sauerwein, M., Zierdt, M.: Hallesche Kleingärten. Nutzung und Schadstoffbelastung als Funktion der sozioökonomischen Stadtstruktur und physisch-geographischer Besonderheiten.

Nr. 4 UFZ-Bericht Nr. 9/1996

Heinz, V.: Die Flächennutzung der Stadt Leipzig im klassifizierten Landsat-TM-Bild

Nr. 5 UFZ-Bericht Nr. 10/1996

Freyer, K., Popp, P., Treutler, H.C., Wagler, D., Schuhmann, G.: Untersuchungen zu Wechselbeziehungen zwischen Immissionen und Flächennutzung auf strukturtypischen Testflächen in Leipzig

Nr. 6 UFZ-Bericht Nr. 11/1996

Schulte, G.: Stadtböden - Schadstoffbelastung und -mobilität

Nr. 7 UFZ-Bericht Nr. 12/1996

Keidel, T., Meinel, G., Münchow, B., Netzband, M., Schramm, M.: Erfassung und Bewertung des Versiegelungsgrades befestigter Flächen

Nr. 8 UFZ-Bericht Nr. 16/1996

Keidel, T.: Untersuchungen zur Situation des Wohnumfeldes ostdeutscher Großsiedlungen am Beispiel von Leipzig-Grünau

Autor:

Thomas Keidel, Magister Artium
Umweltforschungszentrum Leipzig-Halle GmbH
Projektbereich Urbane Landschaften
Permoserstr. 15
D-04318 Leipzig
Telefon 0341/235-2390
Telefax 0341/235-2534