

Thomas KEIDEL und Jürgen BREUSTE, Leipzig

## Die Bedeutung des Wohnumfeldes für die Aufwertung ostdeutscher Großsiedlungen. Das Beispiel Leipzig-Grünau\*

### 1. Großsiedlungen als Stadtstruktur

Die Veränderung der politischen Situation in der damaligen DDR führte zu einer Neubewertung von Architektur und Städtebau in der DDR. Für die Neubaugebiete ostdeutscher Städte bedeutete dies einen grundsätzlichen Statuswandel von einem hochbegehrten Wohnstandort hin zu einem verbesserungs(un)würdigen Stadtteil. Das Ergebnis dieses radikalen Wertewandels wird nur langsam durch eine zunehmend realistische Sichtweise verdrängt.

Für eine Abgrenzung der Großsiedlung von anderen Stadtteilen werden in der Literatur zahlreiche Kriterien ähnlich wie bei der Festlegung des Stadtbegriffes gebraucht (GIBBINS 1988; LAMMERT 1979). Neben der Eigenständigkeit solcher Stadtteile ist es vor allem die gemeinsame Planung und der gleichzeitige Bau, nicht nur der Wohngebäude sondern auch der Infrastruktureinrichtungen (soziale und kommerzielle) sowie der Grün- und Verkehrsflächen. Während der Charakter einer öffentlich geförderten Mietwohnsiedlung nicht sofort augenfällig ist, wird die Größe im Aufriß der einzelnen Gebäude und in der hohen Zahl der insgesamt vorhandenen Wohnungen bereits von außen deutlich.

Diese Merkmale finden sich in sämtlichen Siedlungen der Bundesrepublik Deutschland. Dennoch bestehen erhebliche Unterschiede in quantitativer und qualitativer Hinsicht zwischen den Großsiedlungen der ehemaligen DDR und der alten Bundesrepublik (FUHRICH u. MANNERT 1994). Augenscheinlich wird dies für einen außenstehenden Betrachter bereits an der unterschiedlichen Anzahl der Wohnungen. In den Neuen Bundesländern sind sowohl die größten Siedlungen zu finden (z. B. Berlin-Marzahn 59 000 Wohnungen mit zirka 150 000 Einwohnern) als auch insgesamt ein höherer Anteil an Großsiedlungen bezogen auf die Gesamtstadt. Infolgedessen wohnen relativ (West: 3 %, Ost 20 %) und absolut (West: 2 Mio., Ost: 3 Mio. Menschen, vgl. BMBAU 1991) mehr Bewohner Ostdeutschlands in Großsiedlungen. Weitere Unterschiede bestehen in der ge-

\* Referat am 3. 10. 1995 in der Variasitzung 5: „Die Revitalisierung der ostdeutschen Städte als Voraussetzung für die Entwicklung in den Neuen Bundesländern“ des 50. Deutschen Geographentages in Potsdam 1995

planten Bedeutung der Verkehrsmittel (Westdeutschland: Bevorzugung von privaten PKW, Ostdeutschland: Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel) und in der Ausstattung mit sozialer Infrastruktur (besser in den Neuen Bundesländern) sowie Handels- und Dienstleistungseinrichtungen (günstiger in der alten Bundesrepublik). Neben diesen nach außen sichtbaren Merkmalen ist die Sozialstruktur der Mieter ebenfalls verschieden. Die heute als Chance aufgefaßte soziale Mischung der Bewohnerschaft in Ostdeutschland fehlt westdeutschen Siedlungen nahezu völlig, dort hatten soziale Probleme schon immer einen höheren Stellenwert (JACOBS et al. 1994; JACOBS u. KIRCHHOFF 1985).

Obwohl die vorhandene Sozialstruktur der Bewohner in den Großsiedlungen der ehemaligen DDR positiv eingestuft wird, erfordern aktuelle Probleme eine Aufwertung der Stadtteile. An erster Stelle ist dabei die potentielle Abwanderung zahlreicher bessergestellter Bewohner zu nennen. Es wird angestrebt, daß es nicht zu einer westdeutschen Großsiedlungen vergleichbaren Segregation kommt (STADT LEIPZIG 1994 b). Dazu ist die Beseitigung baulicher Mängel und infrastruktureller Defizite, vorwiegend im Handels- und Dienstleistungsbereich, sowie die Verbesserung der Qualität der Anbindung an den ÖPNV und in beschränktem Rahmen die Erweiterung des Straßennetzes und der Abstellmöglichkeiten für private PKW notwendig. Die Umsetzung betrifft neben den Wohngebäuden selbst die Aufwertung des Wohnumfeldes. Veränderungen sind ebenso aufgrund der spezifischen Altersstruktur der Bewohner der Großsiedlung notwendig. Während beim Einzug der Mieter der Bedarf nach Einrichtungen für kleine Kinder kaum zu decken war und nun eine hohe Auslastung der Schulen zu verzeichnen ist, sowie für eine immer größere Zahl von Jugendlichen geeignete Angebote zu schaffen sind, wird in einigen Jahren eine Überalterung der Bewohnerschaft festzustellen sein. Eine grundlegende Veränderung der Kapazitäten und Anforderungen an die Infrastruktureinrichtungen muß dann erfolgen.

Neben diesen Aufwertungs- und Anpassungsstrategien sind die mit der Wende herausgebildeten bzw. zugespitzten Probleme zu mildern, mangelnde Ordnung und Sauberkeit, die ihren Ausdruck in der Vernachlässigung der Pflege der Grünanlagen findet, wildes Parken privater PKW und ein als hoch empfundenes Kriminalitätsniveau (KEIDEL 1995 b).

Eine ökologische Orientierung sollte dabei nicht nur im Bereich von Energiesparmaßnahmen und durch Verwendung umweltgerechter Baumaterialien an den Häusern erfolgen, sondern auch bei der Gestaltung des Wohnumfeldes.

## **2. Aufwertungsstrategien für Großsiedlungen**

### **2.1 Gebäude**

In westdeutschen Großsiedlungen konnte nach Aufwertung der Bausubstanz eine Verbesserung des Images dieser Stadtgebiete erreicht werden (BRÜNING 1993). Problematisch für eine Übertragung dieser in den 80er Jahren vorgenommenen Veränderungen bestehen in der Höhe der dafür in Anspruch genommenen finan-

ziellen Mittel. Die bescheidene Kapitalkraft der ostdeutschen Wohnungseigentümer läßt nur vereinfachte Sanierungen zu. Das Interesse der Eigentümer an einer Aufwertung ihrer Bausubstanz ist in den neuen Bundesländern groß. Dabei spielen Leerstände im Wohnungsbestand oder eine schlechtere Vermietbarkeit keine Rolle. Neben dem Erhalt der Bausubstanz durch Instandhaltung sind die Ursachen in der Wohnungspolitik zu suchen. Die Eigentümer werden im Rahmen der Altschuldenbegleichung gezwungen, einen gewissen Anteil ihres Wohnungsbestandes zu verkaufen. Dabei zeigte sich, daß nur wenige Kaufinteressenten gewillt sind, die Wohnungen in unsaniertem Zustand zu erwerben. Deshalb stehen vor einem Verkauf normalerweise grundlegende Sanierungsmaßnahmen. Hinzu kommt, daß die Eigentümer an der Werterhaltung ihrer Bausubstanz interessiert sein müssen. Nach Anlaufschwierigkeiten scheint mittlerweile die Finanzierung weitgehend geklärt zu sein. Im Vergleich zu gründerzeitlichen und durch noch ältere Bausubstanz geprägten Stadtvierteln gibt es hier keine Probleme aufgrund ungeklärter Eigentumsverhältnisse. Schließlich ist eine individuelle Abgrenzung durch die klare Gliederung der Baukörper einfach.

## 2.2 Wohnumfeld

Die Sanierung und Aufwertung des Wohnumfeldes verläuft im Vergleich zur Bausubstanz nur schleppend. In der Anfangsphase war es notwendig, die Gebäudeeigentümer auf den Nutzen einer solchen Verbesserung hinzuweisen. Behindert werden mögliche Maßnahmen durch die vielfach unklaren Eigentumsverhältnisse im Bereich der Freiflächen. Zudem ergeben sich erhebliche Schwierigkeiten bei der Beteiligung von Bewohnern während solcher Maßnahmen (BREUER u. HUNGER 1992; HERLYN u. HUNGER 1994). Letztendlich kommt hinzu, daß im Gegensatz zur Bausubstanz mit der Wende eine Verschlechterung der Qualität des Außenraumes stattgefunden hat (Verunreinigung, Parken von PKW, Kriminalität).

Aus den oben charakterisierten Gründen stellt sich heraus, daß der Vitalisierung der Wohnumgebung verstärkte Aufmerksamkeit zu widmen ist. Die Sanierung der Gebäude wird auch ohne umfangreiche wissenschaftliche Begleitung in akzeptabler Weise ablaufen. Die Wohnumgebung bietet zusätzlich, im Gegensatz zur Bausubstanz, die Möglichkeit mit vergleichsweise geringem finanziellem Aufwand erhebliche Wertsteigerungen eines Wohngebietes herbeizuführen.

## 3. Bedeutende Problemfelder ostdeutscher Großsiedlungen am Beispiel von Leipzig-Grünau

### 3.1 Untersuchungsgebiet Großsiedlung Leipzig-Grünau

Im Rahmen eines Forschungsprojektes am Projektbereich Urbane Landschaften des Umweltforschungszentrums Leipzig-Halle erfolgten 1992—1995 Untersuchungen zu Aufwertungsmöglichkeiten des Wohnumfeldes am Beispiel der

Großsiedlung Leipzig-Grünau. Dazu wurden sozialgeographische Erhebungen (insbesondere im 8. Wohnkomplex) durchgeführt (KEIDEL 1995 b).

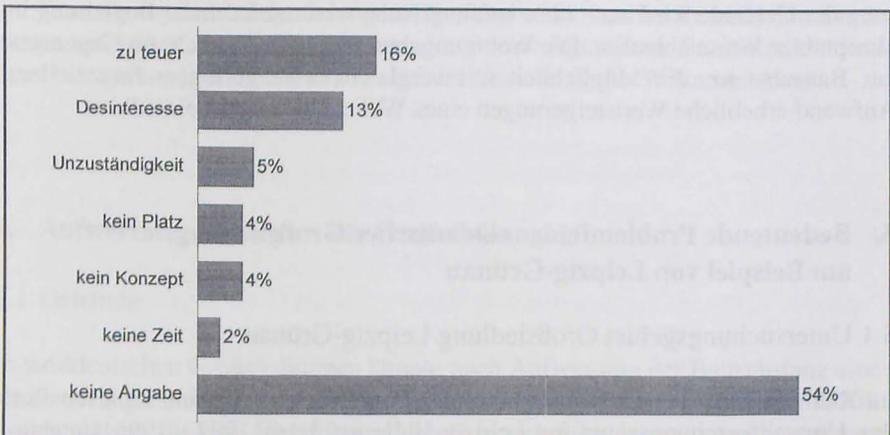
Grünau gehört mit Berlin-Hellersdorf, Berlin-Marzahn und Halle-Neustadt zu den „großen“ Siedlungen in der ehemaligen DDR und hatte die 100 000 Einwohnergrenze vor der Wende nahezu erreicht (über 90 000 Bewohner). Zur Zeit wird die Einwohnerzahl mit knapp 80 000 angegeben (KEIDEL 1995 a u. b).

Der Ortsteil befindet sich in typischer Weise in Stadtrandlage, wobei aufgrund der unmittelbar angrenzenden Naherholungsmöglichkeiten (Badesee) eine insbesondere für Leipziger Verhältnisse günstige Situation gegeben ist. Dagegen kann die Anbindung an das Stadtgebiet in Bezug auf öffentlichen Nahverkehr allenfalls quantitativ befriedigen und im Hinblick auf die Fahrmöglichkeiten mit privaten PKW überhaupt nicht akzeptiert werden. Neben kleineren infrastrukturellen Defiziten in den Wohngebietsteilen (Wohnkomplexen) fehlt zur Zeit noch ein attraktives Zentrum mit über den lokalen Bedarf hinausgehenden Funktionen.

### 3.2 Freiflächengestaltung und deren Inanspruchnahme

Priorität im komplexen Wohnungsbau der ehemaligen DDR hatte die Fertigstellung der Wohngebäude und der sozialen Infrastruktureinrichtungen. Erst danach erfolgte eine im Vergleich zur Planung bescheidenere Ausstattung mit Handels- und Dienstleistungen und eine nur in Ausnahmefällen von einer minimalen Norm abweichende Gestaltung der Freiräume. Den in den Innenhöfen angesäten Schnittrasen begrenzt ein Plattenweg an den Gebäuden. Zwischen diesem Weg und den Häusern finden sich auf Beeten neben Sträuchern Zierpflanzen. In den großen Rasenflächen wurden Sandkästen und Kinderspielplätze eingefügt und Wäschestangen aufgestellt. Die verzögerte Fertigstellung des Wohnumfeldes

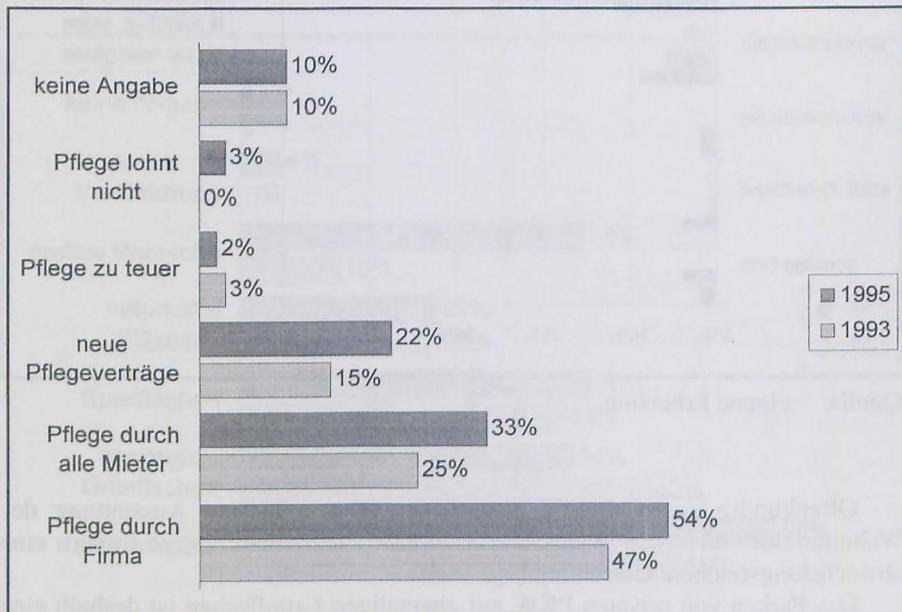
Abb. 1: Ursachen für das Fehlen von individuellen Gestaltungen nach Meinung der Anwohner



Quelle: eigene Erhebung

fürte zu zahlreichen Initiativen seitens der Bewohner. Dabei spielte eine Rolle, daß etwa Wohnungsbaugenossenschaften neben einem Genossenschaftsanteil in Geld zusätzlich eine gewisse Stundenzahl an Mitarbeit von ihren zukünftigen Genossenschaftlern forderten. Eine Weiterführung dieser Mitgestaltung des Wohnumfeldes erfolgte im Rahmen von Pflegeverträgen. Die an die Wohngebäude angrenzenden Freiräume pflegten interessierte Mieter bzw. ganze Hausgemeinschaften selbst. Mit der politischen Wende 1989 fielen diese Verträge ersatzlos weg. Nur wenige Bewohner setzten daraufhin ihre nun unentgeltliche Arbeit an den Freiflächen fort. Daneben stellten die städtischen Institutionen die Pflege der Freiräume nahezu vollständig ein. Es wurde damit argumentiert, daß nicht die „Stadt“ sondern die Gebäudeeigentümer zuständig seien. Diese fühlten sich ebenso wenig in die Pflicht genommen, weil die Freiflächen bisher nicht ihr Eigentum waren. Die Folge dieser ungeklärten Zuständigkeiten und der Rückgang des Engagements der Bewohner war eine Vernachlässigung der Freiflächen. Hinzu kam, daß die Bewohner durch die radikale Veränderung ihrer Lebensumstände nur wenig Interesse an einer Beschäftigung mit ihrem Wohnumfeld hatten. Dieses geringe Interesse drückte sich bei einer Befragung durch Mitarbeiter des Umweltforschungszentrums in Grünau in den Antworten auf die Frage nach Ursachen für das Fehlen von individuellen Gestaltungen aus (vgl. Abb. 1). Der hohe Anteil von Befragten, die keine Angaben machen konnten, zeugt ebenso von einer ungenügenden Auseinandersetzung mit dem Wohnumfeld.

Abb. 2: Einstellung zur zukünftigen Pflege der Grünflächen (bei der Befragung 1995 waren Mehrfachnennungen möglich)

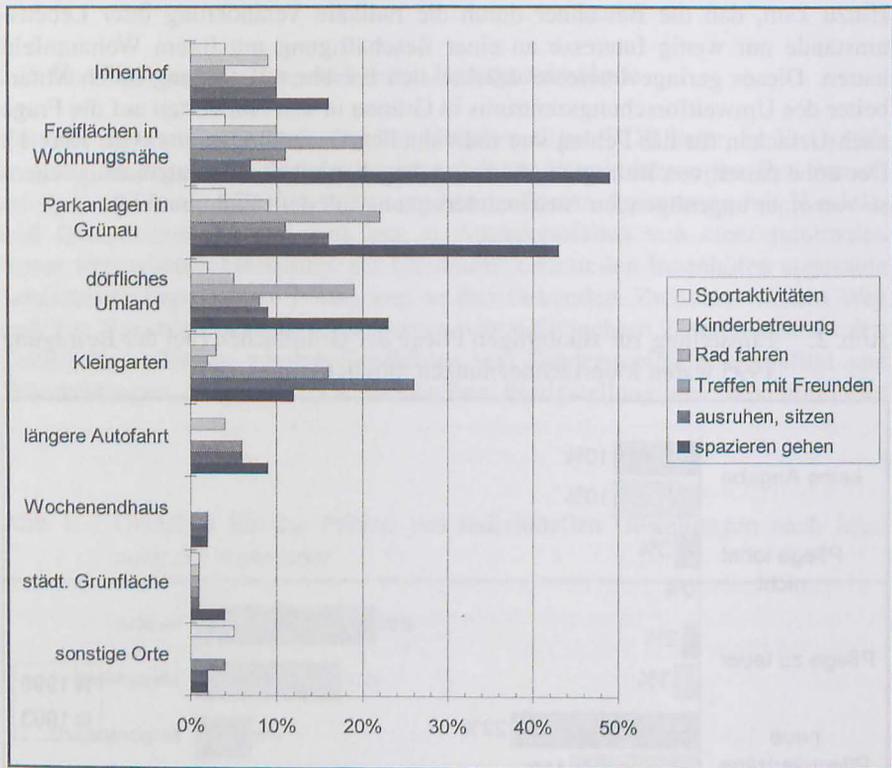


Quellen: eigene Erhebungen

Die Folge des mangelnden Interesses spiegelt sich in den Antworten auf die Frage nach der Art und Weise der zukünftigen Pflege der Freiräume wider. Nur ein geringer Anteil der Befragten ist bereit, die alte Organisation erneut einzuführen (vgl. Abb. 2). Ebenso finden sich nur wenige Bewohner, die unentgeltlich Arbeiten im Wohnumfeld durchführen würden.

Die Geringschätzung der Freiflächen deutet bereits auf die geringe Inanspruchnahme des unmittelbaren Wohnumfeldes hin. Speziell die Innenhöfe der Gebäude werden kaum genutzt. Nur das Spaziergehen kommt offensichtlich als akzeptable Betätigungsform im Wohnumfeld in Frage. Für das Treffen mit Freunden und zum Ausruhen werden dagegen andere Räume aufgesucht (vgl. Abb. 3).

Abb. 3: Bevorzugte Orte aller Befragten für bestimmte Freizeitaktivitäten

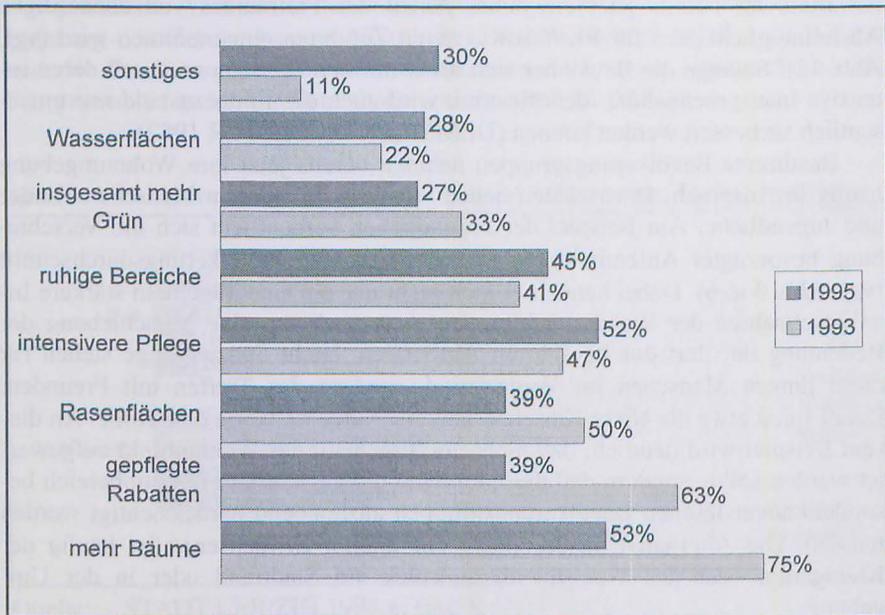


Quelle: eigene Erhebung

Offenkundig entspricht die momentane Gestaltung und Ausstattung des Wohnumfeldes nicht den Wünschen der potentiellen Nutzer. Diese fordern eine abwechslungsreichere Gestaltung (vgl. Abb. 4).

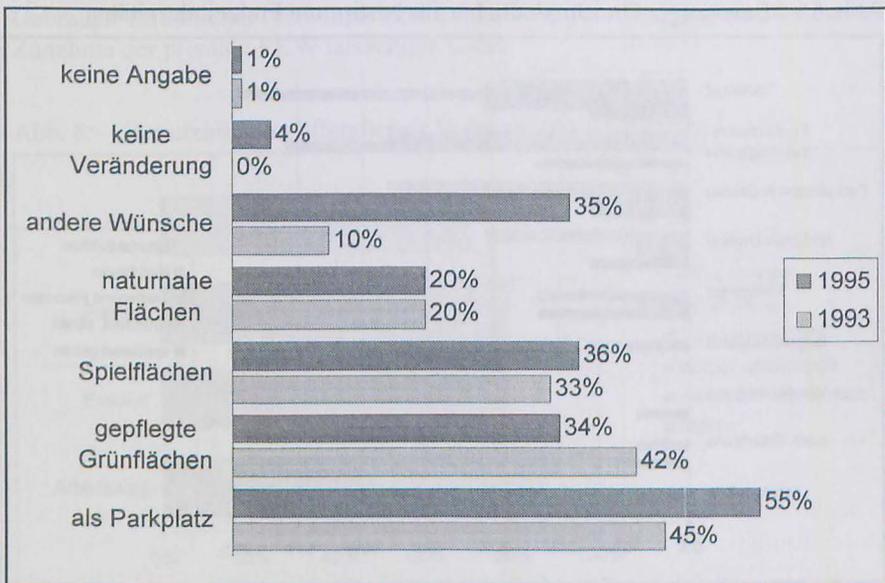
Das Parken von privaten PKW auf ehemaligen Grünflächen ist deshalb eine direkte Konsequenz aus der Geringschätzung des Wohnumfeldes, das den

Abb. 4: Wünsche der Bewohner zur Gestaltung der Freiflächen (Mehrfachnennungen möglich)



Quellen: eigene Erhebungen

Abb. 5: Ideen für die Nutzung brachliegender Flächen (Mehrfachnennungen möglich)

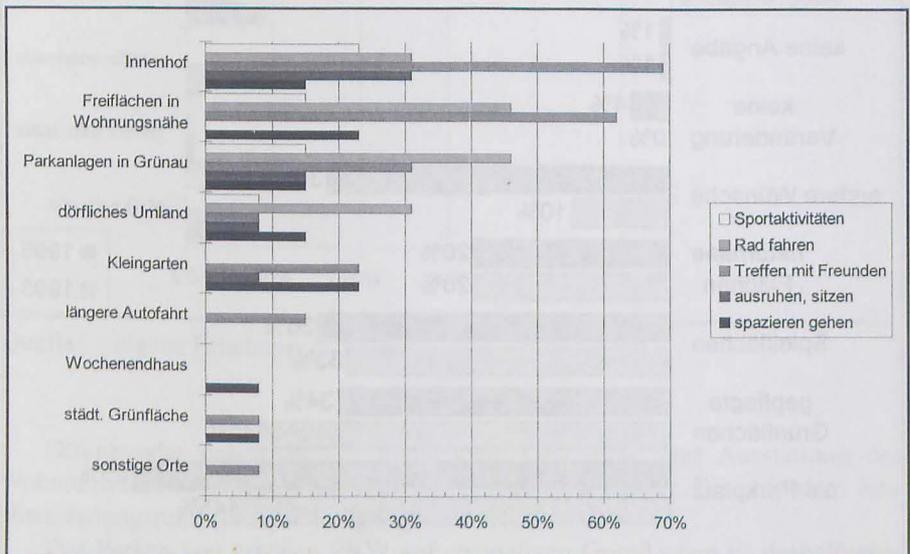


Quellen: eigene Erhebungen

Ansprüchen der Bewohner nicht entspricht, ebenso der Wunsch nach weiteren Parkplätzen auf ungenutzten Flächen (vgl. Abb. 5). Dies ist um so negativer zu bewerten, als bereits jetzt ein hoher Anteil des Freiraumes von ebenerdigen Abstellmöglichkeiten für PKW sowie deren Zufahrten eingenommen wird (vgl. Abb. 12). Solange die Bewohner sich nicht mit den Freiräumen durch deren intensive Inanspruchnahme identifizieren, wird auch der Pflegezustand nur unwesentlich verbessert werden können (DEMMLER-MOSETTER 1982).

Bestimmte Bevölkerungsgruppen nehmen bereits jetzt ihre Wohnumgebung häufig in Anspruch. Dazu zählen neben wenig mobilen alten Menschen Kinder und Jugendliche. Am Beispiel der Jugendlichen verdeutlicht sich die Verschiebung bevorzugter Aufenthaltsorte im Vergleich zum Bevölkerungsdurchschnitt (vgl. Abb. 3 u. 6). Dabei handelt es sich nicht nur um eine allgemein stärkere Inanspruchnahme der Wohnumgebung, sondern auch um eine Verschiebung der Bedeutung der dort durchgeführten Aktivitäten. Nicht Spaziergänge stehen für diese jungen Menschen im Vordergrund, sondern das Treffen mit Freunden. Dabei spielt etwa die Nicht-Einsehbarkeit der Aufenthaltsorte eine Rolle. An diesem Beispiel wird deutlich, daß nicht nur allgemein das Wohnumfeld aufgewertet werden sollte, sondern daß die Interessen der auf diesen Freiraumbereich besonders angewiesenen Bevölkerungsgruppen ausreichend berücksichtigt werden müssen. Die Alternative insbesondere der älteren Erwachsenen ist häufig der Kleingarten oder das Wochenendgrundstück am Stadtrand oder in der Umgebung.

Abb. 6: Bevorzugte Orte Jugendlicher für bestimmte Freizeitaktivitäten

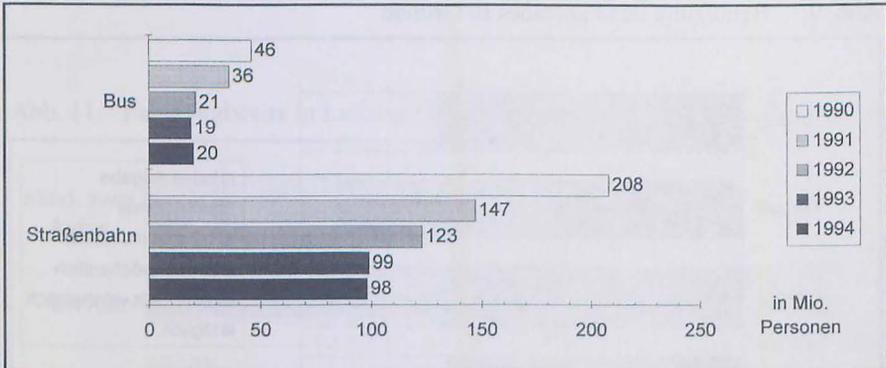


Quelle: eigene Erhebung

### 3.3 Veränderungen der Inanspruchnahme der Verkehrsmittel

Der politische Wechsel in der ehemaligen DDR brachte eine erhebliche Veränderung des Gebrauchs von öffentlichen Verkehrsmitteln auf der einen Seite und der Benutzung privater KFZ andererseits. In Leipzig halbierten sich die Fahrgastzahlen in den Straßenbahnen und Bussen (vgl. Abb. 7).

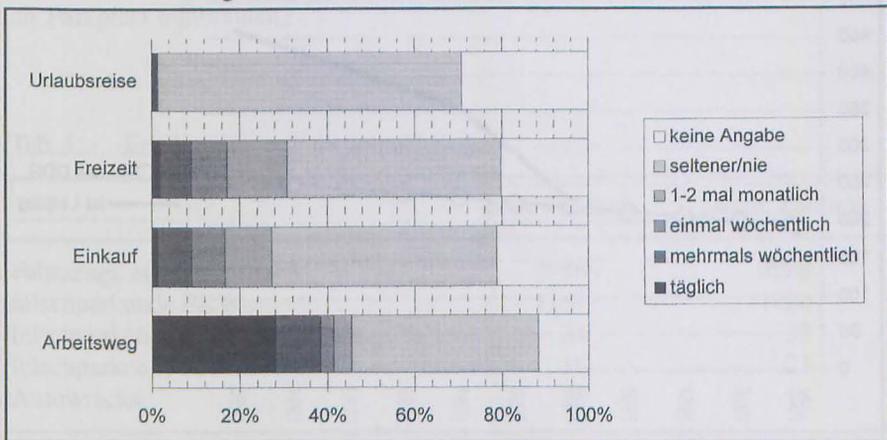
Abb. 7: Fahrgäste in den Bussen und Bahnen der Leipziger Verkehrsbetriebe



Quelle: STADT LEIPZIG 1994 a; FAHR MIT! 1995

Trotz dieser Reduzierung werden immer noch von zahlreichen Bewohnern der Großsiedlung Grünau öffentliche Verkehrsmittel für den täglichen Arbeitsweg in Anspruch genommen (vgl. Abb. 8). Dies ist um so erstaunlicher, wenn der Motorisierungsgrad in Grünau betrachtet wird (vgl. Abb. 11). Im geringen Gebrauch öffentlicher Verkehrsmittel in der Freizeit spiegelt sich dagegen die Zunahme der privaten PKW tatsächlich wider.

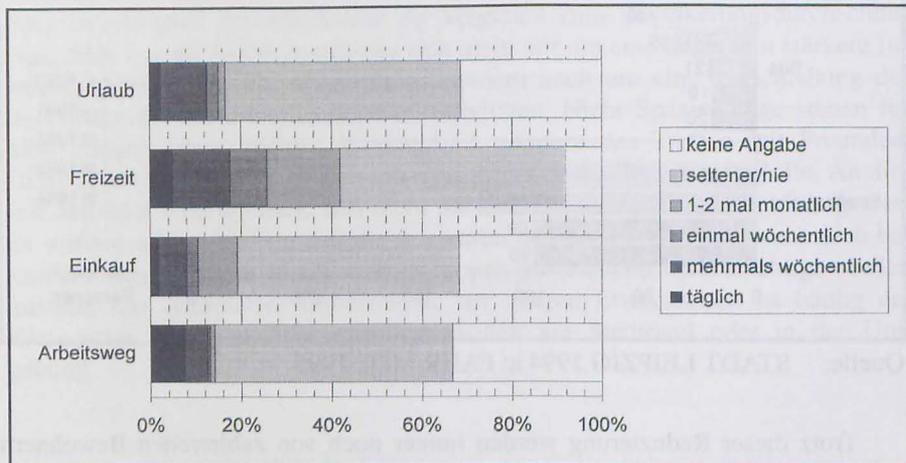
Abb. 8: Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln in Grünau



Quelle: eigene Erhebung

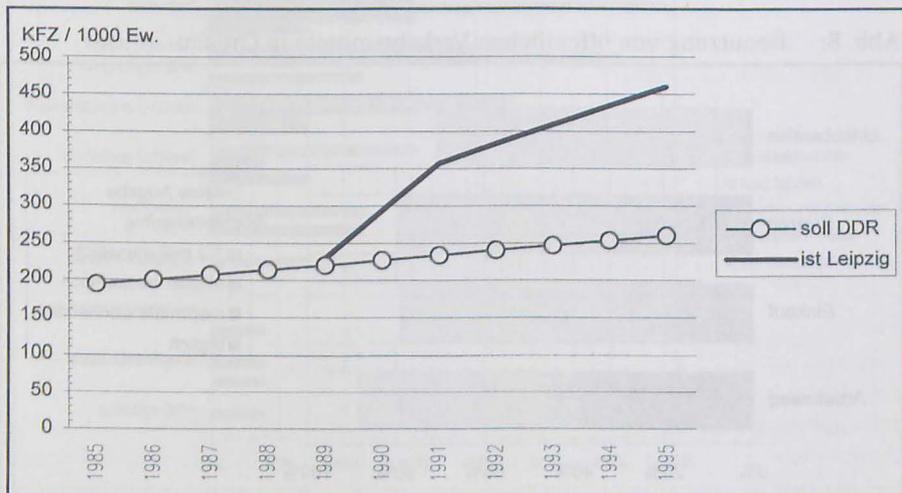
Das Fahrrad ist für den Arbeitsweg ohne Bedeutung (vgl. Abb. 9). Dies ist durchaus typisch für ostdeutsche Städte (BÜRKNER u. HELLER 1992). Der Gebrauch findet weitgehend in der Freizeit statt, hat aber auch hier infolge der eingeschränkten Verfügbarkeit eine vergleichsweise geringe Bedeutung. In Grünau ermittelte GLASZE (1995) eine Quote von 564 Rädern pro 1000 Einwohnern, in Berlin-Marzahn entsprach 1992 die Ausstattungsquote mit Fahrrädern (67 %) nahezu dem Anteil der Haushalte mit PKW (62 %, NEUMANN 1992).

Abb. 9: Benutzung des Fahrrades in Grünau



Quelle: eigene Erhebung

Abb. 10: Anstieg der Motorisierung in Ostdeutschland

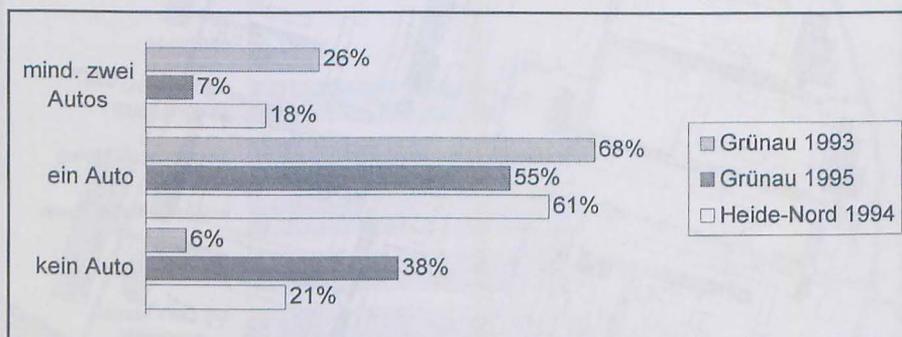


Quellen: VOIGT 1987; GORMSEN 1992

Auch in Leipzig erhöhte sich seit 1989 der Bestand an privaten PKW in unvorhergesehener Weise (vgl. Abb. 10). Mittlerweile ist bereits ein „westdeutsches Niveau“ erreicht. Dies bedeutet für die Großsiedlung Grünau einen Bestand an PKW der erst für die Jahre nach 2010 prognostiziert wurde.

Die befragten Grünauer Haushalte haben sogar zu einem beträchtlichen Teil mehr als ein Fahrzeug, nur wenige Menschen in den mit vorwiegend jungen Bewohnern besiedelten Stadtteilen sind nicht motorisiert (vgl. Abb. 11). Dieser hohe Motorisierungsgrad ist, wie der Vergleich mit Halle-Neustadt zeigt, durchaus typisch.

Abb. 11: Fahrzeugbesitz in Leipzig-Grünau und Halle, Wohngebiet Heide-Nord



Quellen: eigene Erhebungen; MNICH u. SAHNER 1994

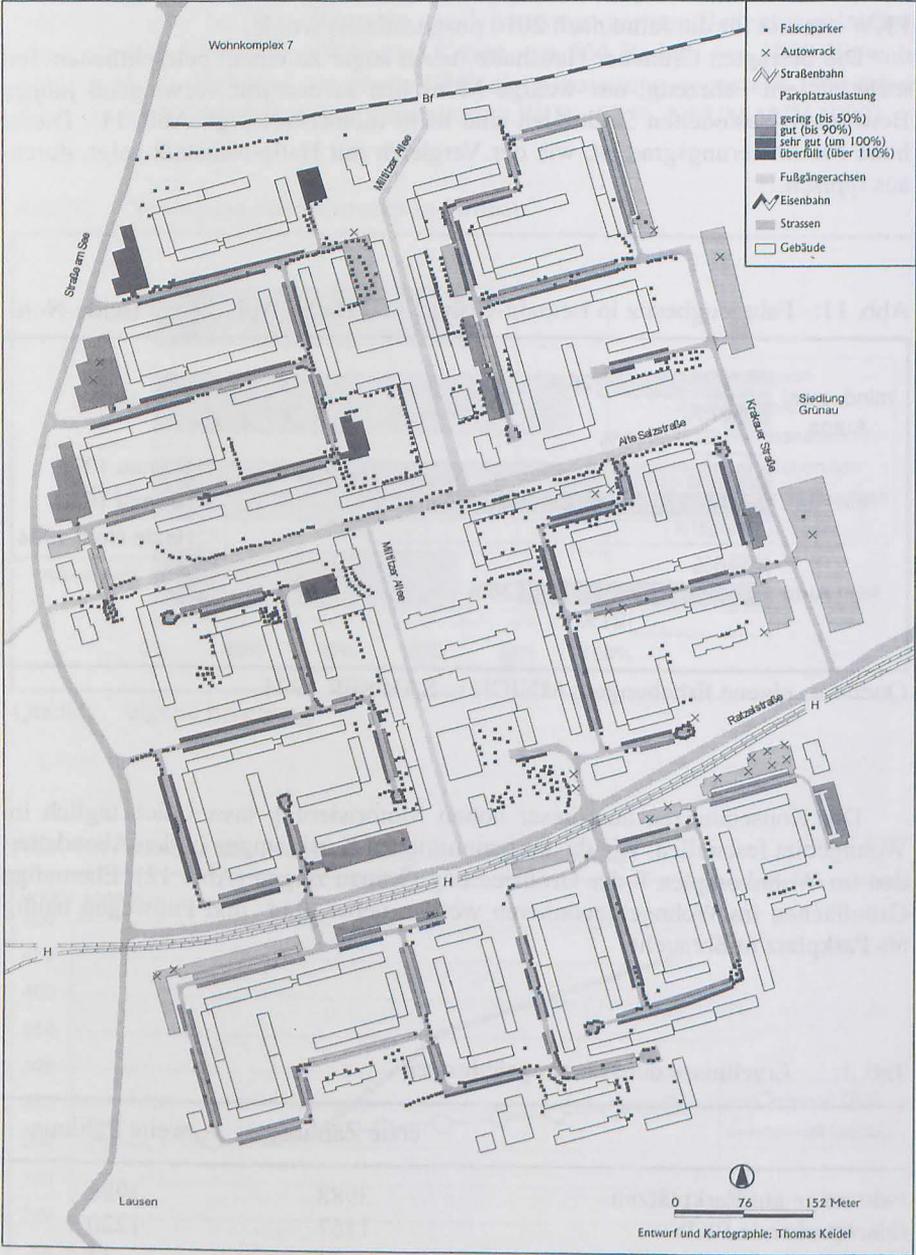
Die Konsequenzen aus dieser hohen Motorisierung lassen sich täglich im Wohngebiet feststellen, wie die vorgenommenen Kartierungen in den Abendstunden im Wohnkomplex 8 der Großsiedlung Grünau zeigen (Abb. 12). Ehemalige Grünflächen im Wohngebietsinneren werden neben Rad- und Fußwegen häufig als Parkplatz mißbraucht.

Tab. 1: 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

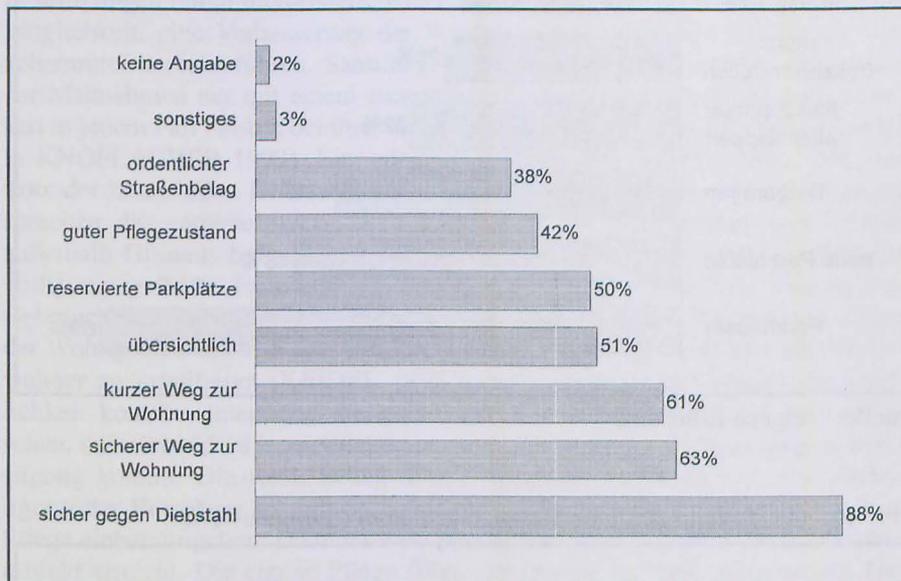
Abb. 12: Auslastung der Stellflächen und Falschparker im Wohnkomplex 8, 1. Zählung



Quelle: eigene Erhebung

Für das Abstellen der PKW reichen im Inneren des Wohngebietes die Parkplätze bei weitem nicht aus. Zahlreiche Autofahrer stellen ihr Fahrzeug deshalb auf nicht dafür vorgesehenen Stellen ab (vgl. Abb. 12; Tab. 1). Dagegen sind am Rand gelegene Großparkplätze völlig unzureichend ausgelastet. Neben der größeren Entfernung spielt die Angst vor Diebstählen eine große Rolle (vgl. Abb. 13). Auch der Zustand der Abstellflächen entspricht nicht denen im Wohngebietsinneren.

Abb. 13: Wünsche der Autobesitzer an einen Parkplatz

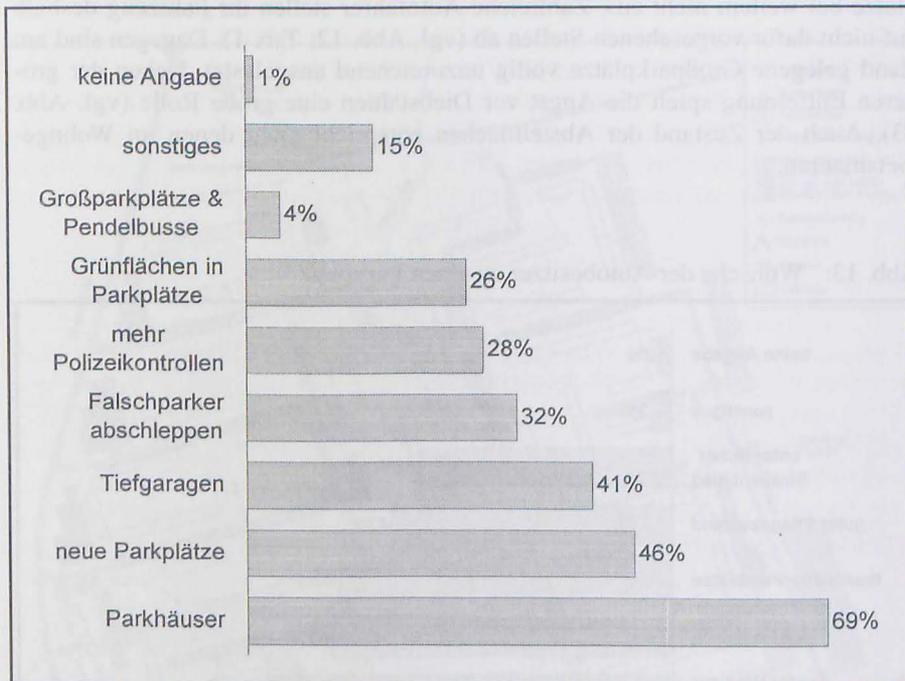


Quelle: eigene Erhebung

Die Autofahrer haben durchaus Vorstellungen für eine Lösung der Parkproblematik. Im Vordergrund steht dabei die Schaffung neuer Parkplätze (vgl. Abb. 14). Dabei ist die Einsicht vorhanden, daß es notwendig ist mehrgeschossige Anlagen zu errichten. Erstaunlicherweise sehen viele Befragte eine Lösung zudem in einer Abstrafung der Falschparker. Die gewünschten Abstellplätze sollen in jedem Fall bestimmte Anforderungen erfüllen (vgl. Abb. 13).

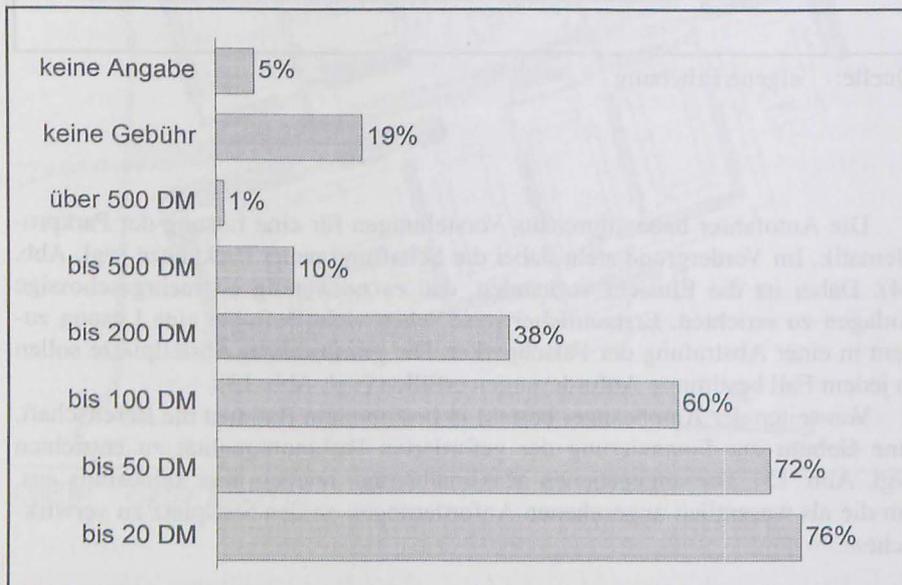
Von seiten der Autobesitzer besteht in bestimmtem Rahmen die Bereitschaft, eine Gebühr zur Finanzierung der geforderten Parkraumqualität zu entrichten (vgl. Abb. 15). Die angegebenen Maximalbeträge reichen aber keinesfalls aus, um die als wesentlich angesehenen Anforderungen an den Stellplatz zu verwirklichen.

Abb. 14: Vorschläge zur Lösung der Parkplatzproblematik



Quelle: eigene Erhebung

Abb. 15: Akzeptierte jährliche Stellplatzgebühren (Summenwerte!)

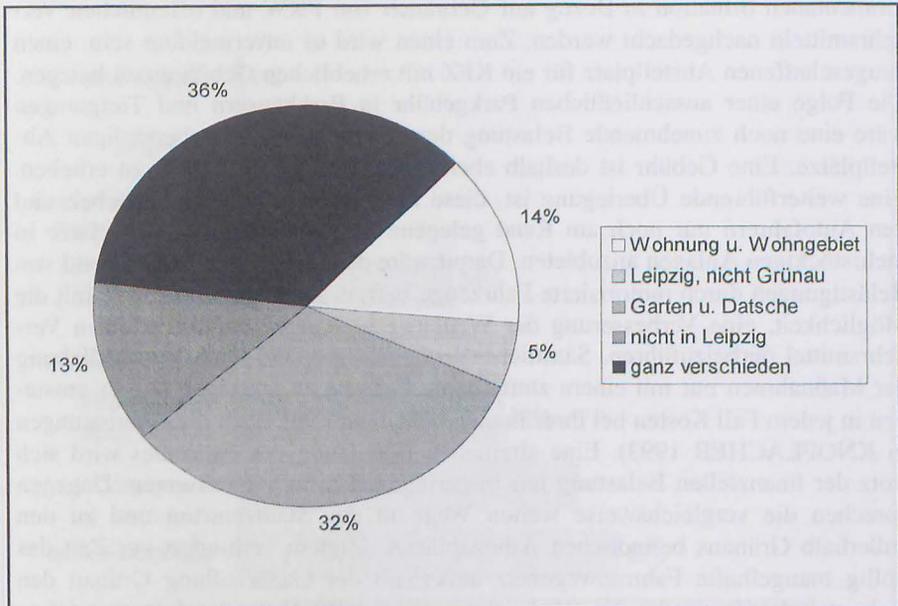


Quelle: eigene Erhebung

Aus zahlreichen Gründen sollte über eine grundsätzliche Veränderung der momentanen Situation in Bezug auf Gebrauch von PKW und öffentlichen Verkehrsmitteln nachgedacht werden. Zum einen wird es unvermeidbar sein, einen neugeschaffenen Abstellplatz für ein KFZ mit erheblichen Gebühren zu belegen. Die Folge einer ausschließlichen Parkgebühr in Parkhäusern und Tiefgaragen wäre eine noch zunehmende Belastung der zentral gelegenen ebenerdigen Abstellplätze. Eine Gebühr ist deshalb ebenso auf diesen Parkplätzen zu erheben. Eine weiterführende Überlegung ist, diese Parkplätze gänzlich aufzuheben und den Autofahrern nur noch am Rand gelegene kostenpflichtige Abstellplätze in mehrstöckigen Anlagen anzubieten. Damit wäre das Wohngebiet weitgehend von Belästigungen durch motorisierte Fahrzeuge befreit. Zusätzlich besteht damit die Möglichkeit, eine Verbesserung der Wettbewerbschancen der öffentlichen Verkehrsmittel herbeizuführen. Sämtliche Verkehrsträger sind nach Verwirklichung der Maßnahmen nur mit einem zumutbaren Fußweg zu erreichen und es entstehen in jedem Fall Kosten bei ihrer Inanspruchnahme (vgl. dazu die Überlegungen in KNOFLACHER 1993). Eine alternative Benutzung des Fahrrades wird sich trotz der finanziellen Belastung nur in geringem Umfang durchsetzen. Dagegen sprechen die vergleichsweise weiten Wege in das Stadtzentrum und zu den außerhalb Grünaus befindlichen Arbeitsplätzen. Zudem verhindert zur Zeit das völlig mangelhafte Fahrradwegenetz außerhalb der Großsiedlung Grünau den Gebrauch des Zweirades. Die Verbannung privater PKW aus den Innenbereichen der Wohngebiete eröffnet weiterhin die Chance, vielfältige Angebote für alle Bewohner zu installieren (KEIDEL 1995 b u. c). Insbesondere besteht die Möglichkeit konträre Interessen, beispielsweise von Jugendlichen und alten Menschen, ausreichend zu berücksichtigen ohne daß es zu einer gegenseitigen Belästigung kommt. Die Realisierung dieser Angebotsvielfalt hat mit einer Beteiligung der Bewohner sowohl an der Planung als auch an der Realisierung und Pflege einher zu gehen. Dadurch wird eine höhere Identifikation mit dem Wohnumfeld erreicht. Die eigene Pflege führt gleichzeitig zu einer Achtung des Geschaffenen. Schließlich besteht nach einer Lösung des Problems „ruhender Verkehr“ erst die Chance, eine Akzeptanz für naturnahe Flächen herbeizuführen. Es ist zu erwarten, daß danach erhobene Befragungsergebnisse sich von denen in der Abbildung 5 unterscheiden. Eine bereits heute in Grünau und anderen Großsiedlungen zu findende individuelle Aneignung des Wohnumfeldes sind Mietergärten in großen Innenhöfen (ein Beispiel findet sich in Halle-Silberhöhe) bzw. Hausgärten unmittelbar an die Wohnung anschließend. Die beispielhaft persönliche Gestaltung dieser Gärten in Leipzig-Grünau zeigt das große Interesse an solchen individuellen Freiräumen.

Eine für die ökologische Situation der Gesamtstadt positive Veränderung durch ein attraktives Wohnumfeld ist schließlich im zu erwartenden Verhalten der Bewohner am Wochenende zu finden. Bisher spielt das Wohnumfeld für die Bewohner von Leipzig-Grünau keine Rolle (vgl. Abb. 16). Der nur in größerer Entfernung bisher zu realisierende Wunsch nach einem Kleingarten wäre nach einer Umsetzung der Veränderungen in Wohnungsnähe möglich. Auch für Bewohner ohne eigenen Garten würde ein attraktives Wohnumfeld des öfteren zur Entscheidung führen, die Freizeit im Wohngebiet zu verbringen. Damit ent-

Abb. 16: Freizeitziele der Grünauer im Sommerhalbjahr am Wochenende



Quelle: KAHL 1992

fallen die vorwiegend im eigenen PKW durchgeführten freizeitbedingten Fahrten.

Es stellt sich nun die Frage, wie hoch die Chancen für eine Umsetzung solcher umfassenden Veränderungen im Wohnumfeld sind. Solange die Wohnungseigentümer nur das Gebäude an sich als aufwertungsfähig ansehen, die Stadt ein geringes Interesse an den Großsiedlungen zeigt und die Bewohner nur wenig zu einem Umdenken bereit sind, wird die Grenze für Veränderungen schnell erreicht sein. Bisher ist tatsächlich in Grünau nur wenig von einem grundsätzlichem Wandel zu sehen. Zwar werden zusätzliche Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe in das Wohngebiet integriert, aber die fehlenden Kultur- und Freizeiteinrichtungen, beispielsweise eine Schwimmhalle, sind immer noch nicht in Bau. Eine Neugestaltung des Wohnumfeldes eines Blocks erfolgte völlig ohne Beteiligung der Bewohner mit der Folge einer Nicht-Akzeptanz der Veränderung. Mittlerweile sind erste Mitbeteiligungsverfahren in angrenzenden Wohnhöfen durchgeführt worden. Damit werden zwar die vorhandenen Freiflächen zum Teil aufgewertet, aber die Gesamtsituation des Wohnumfeldes kaum verändert. Insbesondere zum ruhenden Verkehr gibt es wenig konkrete Vorstellungen. Einzig ist damit begonnen worden die mangelhaft ausgestalteten Randparkplätze zu umzäunen und mit Wachpersonal zu versehen, so daß die Bewohner gegen Entgelt dort ihr Fahrzeug sicher abstellen können. Eine Veränderung der Parksituation im Wohngebietsinneren ist dadurch aber bisher noch nicht erzielt worden. Eine Konzeption zum ruhenden Verkehr im Rahmenplan für die Großsiedlung Grünau sieht keine Verringerung der abgestellten PKW im Wohngebietsinneren vor, son-

dem das Gegenteil. Zahlreiche noch zu errichtende mehrgeschossige Abstellanlagen und Tiefgaragen sollen weitgehend den gesamten ruhenden Verkehr im Wohngebietsinneren aufnehmen (ARBEITSGEMEINSCHAFT RAHMENPLAN 1995). Neben den entstehenden unvermeidbar hohen Kosten durch solche teureren Abstellanlagen erhöht sich die Belästigung aller Bewohner durch Abgase und Lärm der Fahrzeuge.

In anderen Großsiedlungen Ostdeutschlands gibt es dagegen durchaus Überlegungen und Ansätze, die über eine Aufwertung der Wohnhöfe hinausgehen. In Dresden-Gorbitz soll beispielsweise schrittweise der gesamte ruhende Verkehr aus dem Wohngebietsinneren verbannt werden (HAHN 1994). Auch in Berlin-Hellersdorf gibt es Musterlösungen für eine von den Bewohnern akzeptierte Umgestaltung des Wohngebietes (SENBAUWO 1995).

Anhand der Ausführungen wurde deutlich, daß die Entwicklung der Großsiedlungen nicht nur von einer Aufwertung der Gebäude abhängt, sondern daß zunehmend dem Wohnumfeld eine entscheidende Bedeutung zukommt. Dabei spielt der ruhende Verkehr die Schlüsselrolle. Ohne eine Lösung der Parkplatzproblematik ist weder mit der Akzeptanz der vorwiegend autofahrenden Bewohner für eine Umgestaltung zu rechnen, noch eine grundsätzliche Aufwertung der Wohngebiete insgesamt möglich.

## Literatur

- ARBEITSGEMEINSCHAFT RAHMENPLAN (Büro für Urbane Projekte, EGL, PGT, PPL) 1995: Rahmenplan Leipzig-Grünau. Leipzig.
- BMBAU (Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau) (Hrsg.) 1991: Forschungsfeld Entwicklung großer Neubaugebiete. ExWoSt Information 1. Bonn.
- BREUER, B. u. B. HUNGER 1992: Städtebauliche Entwicklung großer Neubaugebiete in den fünf neuen Bundesländern und Berlin-Ost. In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 6, S. 429—445.
- BRÜNING, R. 1993: Siedlungsportrait: Berlin, Märkisches Viertel. In: BMBau (Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau) (Hrsg.): Internationales Forschungsseminar Große Neubaugebiete. Dokumentation. Bonn, S. 21—30.
- BÜRKNER, H.-J. u. W. HELLER 1992: Zum Problem der Akzeptanz öffentlicher Verkehrsmittel in Jena und Göttingen — Ergebnisse einer vergleichenden Passantenbefragung. In: Berichte zur deutschen Landeskunde, Bd. 66, H. 2, S. 403—420.
- DEMMLER-MOSETTER, H. 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.
- FAHR MIT! Fahrgastzeitung der Leipziger Verkehrsbetriebe 1995: Aktuelle Fahrgastzahlen. Ausgabe 11 (II/1995), Leipzig.
- FUHRICH, M. u. H. MANNERT 1994: Großwohnsiedlungen — gestern, heute, morgen. In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 9, S. 567—585.
- GIBBINS, O. 1988: Großsiedlungen. Bestandspflege, Weiterentwicklung. München.
- GLASZE, G. 1995: Mobilität in der Großwohnsiedlung Leipzig-Grünau. Unveröffentlichter Praktikumsbericht. Leipzig.
- GORMSEN, N. 1992: Spannungsfeld Stadtmitte — Stadtrand. Zur Verkehrssituation und Verkehrskonzeption der Stadt und Region Leipzig. In: GRÜNDLER, U. (Hrsg.): Verkehrspolitik zwischen Krisenmanagement und Zukunftsgestaltung. St. Augustin, S. 131—142.
- HAHN, E. (Hrsg.) 1994: Die „Platte“. Eine Herausforderung für den ökologischen Stadtumbau in den neuen Bundesländern. Modellprojekt Dresden-Gorbitz. Berlin, Dresden.
- HERLYN, U. u. B. HUNGER 1994: Ostdeutsche Wohnmilieus im Wandel. Basel, Boston, Berlin.
- JACOBS, B. u. J. KIRCHHOFF 1985: Hamburg-Steilshoop. 15 Jahre Erfahrung mit einer Großsiedlung. Bonn.
- JACOBS, B., J. KIRCHHOFF u. J. MEZLER 1994: Städtebauliche Beiträge zur Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen in westdeutschen Großsiedlungen. In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 9, S. 587—594.
- KAHL, A. 1992: Grünau '92. Intervallstudie. Forschungsinstitut Wohnen. Leipzig.

- KEIDEL, Th. 1995 a: Leipzig-Grünau. Probleme eines Neubaugebietes. In: ROTHER, K. (Hrsg.): Mitteldeutschland — gestern und heute. Passauer Kontaktstudium Erdkunde, Bd. 4. Passau, S. 33—42.
- KEIDEL, Th. 1995 b: Untersuchungen zur Situation des Wohnumfeldes ostdeutscher Großsiedlungen am Beispiel von Leipzig-Grünau. Dissertation, eingereicht an der Universität Leipzig, Fakultät für Physik und Geowissenschaften.
- KEIDEL, Th. 1995 c: 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.
- KNOFLACHER, H. 1993: Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. Freiheit vom Zwang zum Autofahren. Wien, Köln, Weimar.
- LAMMERT, U. (Hrsg.) 1979: Städtebau. Grundsätze, Methoden, Beispiele, Richtwerte. Berlin.
- MNICH, E. u. H. SAHNER 1994: Bewohnerbefragung Heide-Nord 1994. Ergebnisbericht, Stand 30. Mai 1994. Halle/Saale.
- NEUMANN, P. 1992: Berlin-Marzahn und Berlin-Märkisches Viertel: ein Vergleich von Großwohnsiedlungen in Ost und West. Münster.
- 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.
- 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.
- VOIGT, W. 1987: Verkehr und Wohngebiet. Grundsätze und Methoden der Planung. Berlin.