

6 *Fallstudie Münster/Kinderhaus: Die Nachbesserung einer Großwohnsiedlung*

Die wohnungswirtschaftliche, soziale und städtebauliche Problematik von Großwohnsiedlungen ist ein in den letzten Jahren allgemein viel diskutiertes Thema.¹ Für die Suche nach Formen der Entdeckung von Gestaltbarkeit ist die Nachbesserung einer Großwohnsiedlung aus einem anderen Blickwinkel von Interesse, weil sie ein planungspolitisches Problem darstellt, das die bewußte Auseinandersetzung mit den Planungsfehlern der Vergangenheit und die Suche nach neuen Gestaltungswegen fordert. Die empirische Untersuchung orientiert sich hierbei an Methoden der qualitativen Sozialforschung.

6.1 **Methodischer Ansatz und empirisches Vorgehen**

6.1.1 **Qualitative Sozialforschung**

Die Wahl, Angemessenheit und Anwendung einer Methode richtet sich nach der Konstitution des Forschungsgegenstandes und "muß von der Eigenart des jeweiligen Forschungsproblems ausgehen" (WILSON 1982, S. 501). Aus dem gesetzten Erkenntnisinteresse wird deutlich, daß zum einen die Deutungsmuster und Bewertungen der Beteiligten - sowohl der PlanerInnen als auch der Planungsbetroffenen - im Vordergrund stehen. Zum anderen wird ersichtlich, daß die Untersuchung der Veränderungen und Entwicklungsphasen des Planungsprozesses eine offene und flexible Herangehensweise erfordert. Beide Aspekte lassen es als sinnvoll erscheinen, Methoden der qualitativen Sozialforschung anzuwenden.²

¹ Vgl. zur allgemeinen Problematik der Nachbesserung von Großwohnsiedlungen und der Suche nach typischen Lösungsmustern GIBBINS 1985, 1987, GRÜNDLER/WALCHA 1987, S. 214ff; HERLYN/v. SALDERN/TESSIN 1987b, SIEVERTS 1987, S. 63-69.

² Grundsätzlich ist davon auszugehen, daß quantitative (massenstatistische Erhebungen usw.) und qualitative Methoden (Tiefeninterviews usw.) keine miteinander konkurrierenden Techniken in der Empirieproduktion sind, sondern vielmehr "funktionale Äquivalente" (BONSS 1982, S. 10).

Qualitative Sozialforschung basiert auf der zentralen Annahme, daß soziale Wirklichkeit nicht eine objektiv Gegebene ist, sondern in sozialen Prozessen kommunikativ entsteht und immer schon eine aktiv Gedeutete ist (vgl. LEITHÄUSER et al. 1977, S. 137). Deshalb muß sich auch die wissenschaftliche Methode der Untersuchung dem Prozeß der kommunikativen Konstruktion sozialer Wirklichkeit anpassen (vgl. HEINZE 1987, S. 13). Für diesen Anpassungsprozeß der Untersuchungsmethoden an den Gegenstandsbereich lassen sich trotz vielfältiger qualitativer Forschungsansätze³ einige zentrale Prinzipien herauskristallisieren (vgl. hierzu LAMNEK 1988, S. 22ff), die als Grundannahmen des "interpretativen Paradigmas" bezeichnet werden können (vgl. WILSON 1982).

Qualitative Sozialforschung wird oft auch als kommunikative Sozialforschung bezeichnet, weil sie den Forschungsprozeß grundlegend als Kommunikation begreift. Da es in sozialen Zusammenhängen nicht die objektive Wirklichkeit gibt, sondern stets nur die je subjektive Sicht der Dinge, kann dieser Prozeß des Aushandelns von Wirklichkeitsdefinitionen nur in der Kommunikation eingelöst werden.

Um sich dem gewählten Gegenstandsbereich möglichst unvoreingenommen nähern zu können und die Besonderheiten des Untersuchungsfeldes zu erkunden, ist die Offenheit der Vorgehensweise unerläßliche Voraussetzung. Qualitative Sozialforschung ist ein offenes, spurensuchendes Entdeckungsverfahren, in dessen Verlauf "der Gegenstand im Prozeß der qualitativen Sozialforschung erst entsteht" (KLEINING 1982, S. 233).

Hieraus ergibt sich als weitere zentrale Bestimmung der Vorgehensweise das Prinzip der Reflexivität. Es basiert auf dem Gedanken des hermeneutischen Zirkels, wonach jede Bedeutung immer schon reflexiv auf andere Bedeutungen verweist: "Es gibt mithin keinen absoluten Nullpunkt der Erkenntnis" (vgl. DANIELZYK/WIEGANDT 1985, S. 15). Die theoretische Analyse und Thesenbildung muß im Untersuchungsgang reflexiv mit den empirischen Ergebnissen verbunden werden und in Form eines hermeneutischen Zirkels zu einer wechselseitigen Verstehensleistung führen. Diese reflexive Verbindung von Theorie und Empirie ist nur in einem prozessualen Untersuchungsdesign möglich.

³ Zu unterschiedlichen Ansätzen in der Geographie vgl. z.B. den von SEDLACEK (1989) herausgegebenen Band.

Für die methodische Durchführung dieser Arbeit ist ein weiterer theoretischer Bezugsrahmen von Bedeutung. So wird in der qualitativen Sozialforschung grundlegend zwischen einem Konzept der Lebensweltanalyse und dem Ansatz der Aktions- bzw. Handlungsforschung unterschieden (vgl. HEINZE 1987, Kap II, III).

Bei der Lebensweltanalyse richtet sich das Forschungsinteresse in Anlehnung an die Phänomenologie auf das Verständnis der lebensweltlich handelnden Subjekte und ihre Deutungsmuster der sozialen Wirklichkeit. Demgegenüber zielt Handlungsforschung auf eine Neuordnung des Verhältnisses von Theorie und Praxis (vgl. SCHNEIDER 1980, S. 7). Der Untersuchungsgegenstand soll im Untersuchungsgang selbst verändert werden durch eine "empirische Forschung als eingreifende Praxis" (HEINZE 1987, S. 29).

Der Ansatz dieser Untersuchung bewegt sich zwischen den beiden Polen der Lebensweltanalyse einerseits und der Handlungsforschung andererseits. Die Untersuchung der Reaktionsformen auf die Nachbesserung bei den BewohnerInnen und Selbsthilfegruppen ist vorwiegend auf das Verständnis der Konstruktion der sozialen Wirklichkeit vor Ort gerichtet. Hier gilt es, die Deutungsmuster der Beteiligten in ihrer Vielfalt zu sammeln und zu interpretieren. Gleichzeitig sind die Ergebnisse dieser Analysen der Formen des Wahrnehmens, Erlebens und Bewertens in der Nord-West-Schleife z.T. in die Planungskonzeptionen eingeflossen und Bestandteil der Veränderungen und Entwicklungen des Planungsprozesses gewesen.⁴

Die Einordnung dieser Untersuchung in die unterschiedlichen Konzeptionen der qualitativen Sozialforschung hat jedoch vorwiegend einen heuristischen, orientierenden Stellenwert. Gerade die Offenheit, Reflexivität, Prozessualität und Kommunikation als zentrale Prinzipien qualitativer Forschung machen deutlich, daß letztlich jede Untersuchung in Anpassung an den Untersuchungsgegenstand und das gesetzte Erkenntnisinteresse gegenstandsbezogene Ansätze anwenden muß. So ließen sich die genannten zentralen Prinzipien der qualitativen Sozialforschung je nach gewähltem Forschungsansatz um weitere Aspekte ergänzen. Hier wurden diejenigen Prinzipien hervorgehoben, die für diese Untersuchung leitend waren.

⁴ Vgl. WIEGANDT (1989, S. 38), der bei der Untersuchung eines Fallbeispiels zur Altlastensanierung in ähnlicher Form Elemente der qualitativen Lebenswelt- und Handlungsforschung miteinander verbindet.

6.1.2 Empirisches Vorgehen

Das empirische Vorgehen ist durch die Kombination verschiedener qualitativer Methoden geprägt. Dies ergibt sich zum einen aus dem Ansatz, die unterschiedlichen Perspektiven der PlanerInnen und Planungsbetroffenen zu untersuchen. Zum anderen wurden aufgrund der Veränderungen im Planungsprozeß in den verschiedenen Entwicklungsphasen unterschiedliche Methoden angewendet. Der Untersuchungszeitraum erstreckt sich vom Sommer 1987 bis zum April 1990 und läßt sich in vier Phasen unterteilen.

Vor der Darstellung der konkreten Vorgehensweise ist jedoch noch eine grundsätzliche Bemerkung zu den empirischen Arbeiten notwendig. Über den gesamten Planungsprozeß hinweg bestand ein intensiver Kontakt mit dem Stadtplanungsamt Münster, für das im Untersuchungszeitraum mehrere Auftragsarbeiten im Zusammenhang mit der städtebaulichen Nachbesserung in der Nord-West-Schleife erstellt wurden. Hierdurch fanden vielfältige Kontakte und Gespräche mit dem beauftragten Planungsbüro, den Beteiligten im Planungsamt und anderen Ämtern der Stadt Münster sowie die Teilnahme an Besprechungen, Ausschußsitzungen, BürgerInnenversammlungen usw. statt, die zwar nicht zu den speziell durchgeführten empirischen Untersuchungen zählen, jedoch zur Meinungsbildung und Beurteilung der Planung wesentlich beigetragen haben. Diese Eingebundenheit in Entscheidungs- und Diskussionsprozesse des Stadtplanungsamtes ermöglichte die Teilnahme und Beobachtung gerade derjenigen informellen Einschätzungen, Zusammenhänge, Kontakte und Strukturen innerhalb des Planungsprozesses, die als Planungsstil bzw. Planungskultur und "weiche Politikstrukturen" insbesondere aus Sicht der qualitativen Sozialforschung interessant und prägend für den Ablauf einer Planung sind.

Im Rahmen der Bearbeitung der Fallstudie ist zum einen die "graue Literatur" zum Planungsvorgang ausgewertet worden. Hierzu zählen Aktenvermerke, der Schriftverkehr zwischen den Beteiligten, Sitzungsprotokolle, Ratsvorlagen, Rahmenpläne u.ä. Zum anderen sind durch teilnehmende Beobachtung diverse Besprechungen zwischen dem Planungsamt und dem beauftragten Planungsbüro, BürgerInnenversammlungen, Standaktionen des Planerladens im Ladenzentrum, Sitzungen verschiedener MieterInnengruppen vor Ort, eine Pressekonferenz und Funkberichterstattung, Veranstaltungen der Wohnungsbaugesellschaften, Stadtteilstefeste und Sitzungen der Selbsthilfegruppen vor Ort verfolgt worden.

Das wichtigste empirische Material bilden jedoch die in vier zeitlich unterschiedlichen Phasen durchgeführten qualitativen Interviews. Die Gespräche wurden als thematische, offene Interviews anhand von Gesprächsleitfäden geführt (vgl. Abb. 6 und 7).⁵ Da jedoch im Laufe des zweieinhalb-jährigen Untersuchungsprozesses insbesondere mit einigen Schlüsselpersonen vor Ort sowie den VertreterInnen des Stadtplanungsamtes wiederholt Gespräche geführt worden sind, verlor der Gesprächsleitfaden im fortgeschrittenen Stadium der Untersuchung zunehmend seine Bedeutung.

Die Mehrzahl der Gespräche wurde nicht auf Tonband aufgenommen, sondern in Form eines Gesprächsprotokolls festgehalten. Vor allem bei den MieterInnen hätte die Aufnahme auf Band aufgrund des problematischen, sozialstrukturellen Milieus in der Nord-West-Schleife die Gesprächshaltung der Befragten weitgehend negativ beeinflusst. Die Auswahl der GesprächspartnerInnen und Art der Interviewführung im Zeitraum vom Sommer 1987 bis zum Frühjahr 1990 richtete sich nach dem Stand und den aktuellen Konfliktlagen im Planungsprozeß.

Im Sommer 1987 wurden fünfzehn Gespräche z.T. als Gruppengespräche mit MieterInnen, sechs Interviews mit lokalen Schlüsselpersonen, die in Selbsthilfegruppen aktiv sind, ein Gruppengespräch mit sechs Sozialarbeiterinnen des ASD (Amt für Soziale Dienste) und vier Interviews mit Geschäftsleuten aus dem Ladenzentrum der Schleife geführt. Mit einigen Schlüsselpersonen fanden Ortsbegehungen und gemeinsame Besuche bei MieterInnen statt.

Im Frühjahr 1988 wurden 56 MieterInnen durch Anklingeln an der Wohnungstür befragt. Die Gesprächsdauer variierte zwischen 15 Minuten und zwei Stunden. Neben der eher zufälligen Auswahl der GesprächspartnerInnen durch das Ansprechen an der Wohnungstür wurde gezielt Kontakt aufgenommen zu weiteren Schlüsselpersonen innerhalb der Siedlung wie dem Stammtisch Kinderhaus, der Mietergruppe Nord-West-Schleife, dem Mieterstammtisch einer Wohnungsbaugesellschaft und der AWO-Frauengruppe. Des weiteren wurden spezielle FunktionsträgerInnen innerhalb der Großwohnsiedlung befragt (HausmeisterInnen, örtliche VerwalterInnen einiger Wohnungsbaugesellschaften, Erzieherinnen und Elternrat des Kindergartens Arnethstraße).

⁵ Zur Unterscheidung der verschiedenen Formen qualitativer Interviews vgl. HAGEN/HASSE/KRÜGER 1984, S. 27ff.

a) Baulich-gestalterische Wirkung der Großwohnsiedlung

- Wie wirkt die Siedlung auf Sie mit den Fassaden und der Anlage der Häuser?
- Was stört Sie an dem Erscheinungsbild insbesondere?
- Was gefällt Ihnen gut?

- Welche Bereiche der Siedlung wären Ihrer Meinung nach für eine Veränderung der Situation besonders wichtig?

b) Sozialverhalten

- Haben Sie ein gutes Verhältnis zu Ihren Nachbarn?
- Haben Sie Verwandte, Freunde oder Bekannte innerhalb der Siedlung?
- Fühlen Sie sich hier wohl?
- Hat die Siedlung ein bestimmtes Image?

c) Das Ladenzentrum

- Welche Bedeutung hat das Einkaufszentrum Sprickmannstraße für Sie?
- Dient das Ladenzentrum nur als Einkaufsbereich oder nutzen Sie es auch als Aufenthaltsbereich?
- Macht es Spaß, dort einzukaufen?
- Was sollte im Ladenzentrum anders sein?

d) Freizeitverhalten

- Was machen Sie in Ihrer Freizeit? (Aktivität, Erholung)
- Welche Freiräume nutzen Sie dabei z.Zt.? (Bürgerpark Nord)
- Was machen Ihre Kinder in der Freizeit, wo spielen sie?

e) Akzeptanz der Nachbesserung

- Kennen Sie die städtebauliche Nachbesserung?
- Was halten Sie davon insgesamt?
- Welche Maßnahmen gefallen Ihnen besonders gut?
- Was stört Sie an den Veränderungen und welche Maßnahmen beurteilen Sie negativ?
- Kennen Sie den Planerladen? Waren Sie schon einmal dort?
- Kennen Sie den Planer?

Abb. 6: Gesprächsleitfaden Bevölkerung

a) Vergleich der Nord-West-Schleife mit anderen Wohngebieten in Münster

- Fast in der gesamten Innenstadt von Münster werden Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung durchgeführt. Warum ist das Ihrer Meinung nach in der Nord-West-Schleife notwendig?
- Was unterscheidet die Großwohnsiedlung von den anderen Stadtteilen Münsters?
- Was halten Sie für typisch an der Nord-West-Schleife?
- Wo liegen Ihrer Meinung nach die besonderen Probleme der Siedlung?

b) Allgemeine Bewertung der Nachbesserung

- Was ist Ihrer Meinung nach besonders positiv im Rahmen der städtebaulichen Nachbesserung?
- Was mißfällt Ihnen (als VertreterIn der Wohnungsbaugesellschaft, PlanerIn, Geschäftsmann usw.) allgemein an der städtebaulichen Nachbesserung?
- Was hat sich aus Ihrer Sicht bisher in der Siedlung seit dem Beginn der Nachbesserung verändert?
- Wie glauben Sie, bewerten die BewohnerInnen die Nachbesserung?

c) Konkrete Maßnahmen

- Welche Maßnahmen finden Sie besonders positiv bzw. negativ und warum?
- Welcher Bereich der städtebaulichen Nachbesserung ist für Ihre Arbeit in der Schleife in Ihrer Funktion als (...) besonders wichtig?
- Welche Bereiche werden Ihrer Meinung nach durch die Nachbesserung vernachlässigt?

Abb. 7: Gesprächsleitfaden Experten

Im Herbst 1988 wurden insgesamt 17 Gespräche mit unterschiedlichen GesprächspartnerInnen geführt: Einzel- bzw. Gruppengespräche mit den jeweiligen GeschäftsführerInnen der fünf Wohnungsbaugesellschaften, drei Gespräche mit lokalen Schlüsselpersonen, ein Interview mit dem Bezirksvorsteher der Bezirksvertretung-Nord, einer Schwester des Caritas-Verbandes, dem Planer des beauftragten Planungsbüros, der Rektorin der Grundschule, den Erzieherinnen des Kindergartens, dem Leiter des Bürgerhauses in Kinderhaus und zwei Geschäftsleuten des Ladenzentrums. Die Gespräche wurden - da es sich um Gespräche mit professionellen

EntscheidungsträgerInnen handelt, die sich durch eine Tonbandaufnahme nicht gestört fühlen - aufgezeichnet und transkribiert.

Im Frühjahr 1989 wurden verschiedene Gespräche mit den Beteiligten des Stadtplanungsamtes und im Herbst 1989 mit Schlüsselpersonen geführt. Im Frühjahr 1990 fanden Gespräche mit dem Stadtplanungsamt und einigen Schlüsselpersonen vor Ort statt.

Die Auswertung der Interviews stellt ein grundsätzliches methodisches Problem dar. Dies zum einen deshalb, weil die meisten der geführten Gespräche nicht auf Tonband aufgezeichnet wurden, sondern die schon selektierende und interpretierende Form eines Gesprächsprotokolls das Ausgangsmaterial bildet.

Zum anderen gibt es in der qualitativen Sozialforschung keine gesicherten Verfahrensschritte und Kriterien für die Interpretation von Interviews. Die Auswertungsverfahren unterscheiden sich von Untersuchung zu Untersuchung. "Dies wiederum wird aber aus dem eigenen Anspruch qualitativer Sozialforschung heraus verständlich. So haben sich Forschungsmethoden wie auch das Auswertungskonzept auf das jeweils zu untersuchende Forschungsfeld einzustellen und zu beziehen" (WIEGANDT 1989, S. 44). Im allgemeinen kann deshalb allein das Prinzip der Reflexivität die Plausibilität der ForscherInneninterpretationen in der qualitativen Sozialforschung gewährleisten. Durch den intersubjektiven Diskurs in der Auswertung können die Selbstdeutungen der GesprächspartnerInnen und die Interpretationen der Forschenden noch am ehesten thematisiert, offengelegt und damit in den Interpretationsvorgang kritisch miteinbezogen werden (vgl. DANIELZYK/HELBRECHT 1989, S. 114).

Da es sich bei dieser Untersuchung jedoch nicht um eine Gruppenarbeit handelt, konnte der diskursive, intersubjektive Auswertungsprozeß nur in einer "'rollenden Forschungspraxis' in dem Sinne (erzielt werden; d.V.), daß die erarbeiteten Interpretationen biographischer/narrativer Interviews gemeinsam mit den Interviewten reinterpretiert werden" (HEINZE 1987, S. 9). Im Laufe der zweieinhalb-jährigen Begleitung des Planungsprozesses wurde eine "kommunikative Validierung" (a.a.O.) der Interviewinterpretationen durch wiederholte Gespräche mit zentralen PlanerInnen und Schlüsselpersonen angestrebt.

Letztlich aber unterliegen sozialwissenschaftliche Interpretationen stets dem Prozeß der "doppelten Hermeneutik" (GIDDENS 1984, S. 95). Sie müssen eine Welt auslegen und interpretieren, die als soziale Wirklichkeit

immer schon konstruierte und interpretierte Wirklichkeit ist. Die Interpretation der Interpretation ist ein Wesensmerkmal qualitativer Sozialforschung. Dies gilt auch für die im Rahmen dieser Arbeit ausgewerteten Interviews und die Beurteilung des Planungsprozesses.

Bei der Darstellung der Interviewinterpretationen und Beschreibung des Planungsprozesses wird des Weiteren auf eine Nummerierung und Zuordnung der einzelnen Interviewquellen verzichtet. Dies geschieht zum einen aus pragmatischen Gründen aufgrund der langjährigen Begleitung des Planungsprozesses und der Vielzahl der geführten Gespräche. Zum anderen kann der Anspruch auf Explikation und Offenlegung der Interpretationen niemals vollständig erfüllt werden (vgl. LAMNEK 1988, S. 26). Die Gültigkeit bzw. Angemessenheit einer Interpretation verlagert sich in der qualitativen Sozialforschung grundsätzlich auf die Plausibilität der Ergebnisse. Die folgende Beschreibung und Analyse der städtebaulichen Nachbesserung in Münster/Kinderhaus versucht deshalb, die Plausibilität der Entwicklung und notwendigen Veränderungen des Planungsprozesses in den Vordergrund zu rücken.

6.2 Das Untersuchungsgebiet: Entstehung, Struktur und Folgeprobleme

6.2.1 Entstehungsbedingungen der Großwohnsiedlung

Die Stadt Münster ist als ehemalige preussische Provinzhauptstadt noch heute eine westfälische Metropole. Aus der christlichen Keimzelle eines monasteriums entwickelte sie sich ab 793 kontinuierlich zu einem Oberzentrum. Die Erlangung der Stadtrechte um 1170, die Aufgaben als Hansestadt vom 13. bis zum 17. Jhd., die Herrschaft der Wiedertäufer (1534/35), der Sitz als Haupt- und Residenzstadt des Fürstbistums bis 1803 und die Ernennung zur Hauptstadt der Provinz Westfalen im Jahre 1816 sind die wesentlichen Stationen der Stadtgeschichte.

Heute ist Münster mit 302,2 qkm die flächengrößte Stadt Westfalens und kann mit 272.000 EinwohnerInnen (vgl. Stadt Münster 1990; Stand: 31.12.1989), 44.225 Studierenden an der Westf. Wilhelms-Universität und diversen oberzentralen Einrichtungen als eine Solitärstadt im Münsterland charakterisiert werden. Als Typus einer gewachsenen Stadt verfügt sie über wesentliche Merkmale einer historischen Stadtgestalt und ist vor allem durch den Charakter einer Universitäts- und Verwaltungsstadt geprägt (vgl. HEINEBERG 1983). Durch den geringen Anteil der Beschäftigten im

verarbeitenden Gewerbe (ca. 16%) ist Münster weitgehend unbelastet von lokalen Umweltverschmutzungen, Flächennutzungskonflikten zwischen Wohnen und Gewerbe usw. Während sich die Planungspolitik der Stadt heute vorwiegend - dem allgemeinen Trend folgend - auf die Innenentwicklung richtet, sind die Entstehungsbedingungen der Großwohnsiedlung Münster/Kinderhaus durch vollkommen andersartige Tendenzen geprägt.

In den 60er Jahren stand Münster unter einem erheblichen Wachstumsdruck. Die Bevölkerung nahm - zu 25% aus dem endogenen Geburtenüberschuß und zu 75% aufgrund von Zuwanderungen - jährlich durchschnittlich um ca. 5.300 EinwohnerInnen zu. Auflockerungstendenzen in der Belegungsdichte im Wohnungsbestand und der EinpendlerInnenüberschuß von 30.000 Beschäftigten verstärkten die große Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt (vgl. RUPPRECHT 1981, S. 2). Die dynamische Stadtentwicklung machte die Erschließung umfangreicher Wohngebiete notwendig.

Auf der Grundlage eines Leitplans zur Stadterweiterung setzten 1957 erste Vorüberlegungen für den Ausbau neuer Entwicklungsgebiete an der Peripherie ein. Der Stadtteil Kinderhaus gehörte zu einem von vier Entwicklungsschwerpunkten, mit dessen Ausbauplanungen auf der Grundlage des 1960 aufgestellten Flächennutzungsplanes im Jahr 1962 begonnen wurde. Da Kinderhaus im Norden der Stadt Münster entlang einer Nord-Süd verlaufenden Entwicklungsachse liegt, und zudem bei den Ausbauplanungen an den vorhandenen Ortskern von Alt-Kinderhaus angeknüpft werden konnte, erschien dieser Stadtteil für eine verdichtete Schwerpunktbildung sehr geeignet zu sein (vgl. RENNER/VÖLMICKE 1989, S. 28).

Der aus einer mittelalterlichen Leprosenstation entstandene Ortsteil Alt-Kinderhaus⁶ hatte zu der Zeit ca. 4.000 EinwohnerInnen. Die Ausbauplanungen des Stadtplanungsamtes sahen zunächst eine Erweiterung auf 16.000 EinwohnerInnen vor. 1964/65 lobte die Stadt Münster einen beschränkten städtebaulichen Wettbewerb aus. Der Entwurf des Architekten Funke wurde weiterentwickelt in das stufenweise Rahmenkonzept einer Gesamtbebauungsplanung für den Stadtteil Kinderhaus. Der Strukturplan enthielt weitere Bauabschnitte für ein Hauptzentrum, ein Schul- und Sportzentrum und drei weitere Teilbereiche zur Wohnbebauung, von denen eines die Großwohnsiedlung Münster/Kinderhaus, die sog. Nord-West-

⁶ Zur Stadtteilgeschichte von Kinderhaus vgl. HEIDBRINK et al. 1972.

Schleife oder Schleife Brüningheide, war. Nachdem der Rat der Stadt Münster das Rahmenkonzept im Jahre 1967 beschlossen hatte, wurden die Einzelplanungen in den Jahren darauf jedoch z.T. erheblich geändert (vgl. Stadt Münster 1988, S. 34f).

Es kam zu einem allgemeinen Wandel des städtebaulichen Leitbildes mit der Bevorzugung verdichteter Ordnungsvorstellungen (vgl. Kap. 2.2.3). Die Versuche, den Freiraumverbrauch zurückzudrängen und "Urbanität durch Dichte" zu schaffen, schlugen sich in einer Veränderung der städtebaulichen Konzeption für den Stadtteil Kinderhaus nieder. Der Architekt Spengelin erarbeitete ein neues Konzept, das eine von außen zum Zentrum hin ansteigende Dichte vorsah. Die Gebäudehöhen wurden auf zwei bis zwölf Stockwerke festgelegt. Die hohen Dichten (GFZ: 1,2) erforderten neben Tiefgaragen auch Parkpaletten, die in die Freiräume zwischen den Hochhäusern eingepaßt wurden. Auf dieser Grundlage wurde der Bebauungsplan erarbeitet und 1972 mit der Realisierung begonnen.

Schon während der Bauphase wurde jedoch massive Kritik an dem Konzept "Urbanität durch Dichte" laut. Die Kritik der StadtsoziologInnen an der "Unwirtlichkeit der Städte" führte zu einer teilweisen Rücknahme der Verdichtungsvorstellungen, die in den später gebauten Wohngebieten in Kinderhaus wirksam wurde. In Zuge der Veränderung der Detailplanung blieben innerhalb der Schleife jedoch nur drei für den Geschoßwohnungsbau vorgesehene Grundstücke brach liegen. Die Nord-West-Schleife wurde als Großwohnsiedlung gebaut und 1975 fertiggestellt und ist ganz das Produkt einer Planungsära, in der man "Urbanität durch Dichte" schaffen wollte.

6.2.2 Lage und Struktur der Großwohnsiedlung

Der Stadtteil Kinderhaus (14.451 EinwohnerInnen 1987) im Norden Münsters (vgl. Abb. 8) hat ein Hauptzentrum, das ca. 300 m außerhalb der Schleife liegt und erst zehn Jahre nach Fertigstellung der Siedlung mit einem Bürgerhaus für kulturelle Aktivitäten und einem Geschäftsbereich mit Fußgängerzone eine ausreichende Versorgung des Stadtteiles in den Bereichen Kultur, Bildung, Versorgung und Freizeit bietet. Inzwischen ist Kinderhaus durch den Ausbau eines Sportzentrums (1987), der Nähe zu natürlichen Erholungsflächen sowie der genannten Versorgungseinrichtungen der Stadtteil Münsters mit der besten infrastrukturellen Ausstattung.



Quelle:
RENNER/VÖLMICKE
1989, S. 14

Abb. 8: Lage der Großwohnsiedlung im Stadtgebiet Münster

Die Großwohnsiedlung Nord-West-Schleife liegt im westlichen Teil von Kinderhaus (vgl. Abb. 9). Sie wird ringförmig durch eine vierspurige Erschließungsstraße (Brüningheide) und zwei innere Schleifen (Sprickmannstraße, Killingstraße) erschlossen. Die bis zu 12-geschossigen Häuser erstrecken sich z. T. über eine Frontlänge von bis zu 210 m. Das städtebauliche Erscheinungsbild ist durch die Fassadengestaltung mit schwarzen Eternitschindeln und die Ballung von Stellplätzen (1378) für den ruhenden Verkehr geprägt (vgl. Bild 3). Die umliegende Bebauung besteht aus Einfamilien- und Reihenhäusern, aus denen der Geschosswohnungsbau monolithisch herausragt. Im Mittelpunkt der Siedlung befindet sich ein kleines Ladenzentrum mit einem Lebensmittelladen, Frisör, Pizzeria, Bäckerei usw. Städtebaulich ist die Großwohnsiedlung durch folgende Rahmendaten charakterisiert:

- Bauzeit: 1972 - 1975
- Architekt: Prof. Spengelin
- Fläche: 30 ha
- Wohnungen insgesamt: 1.451

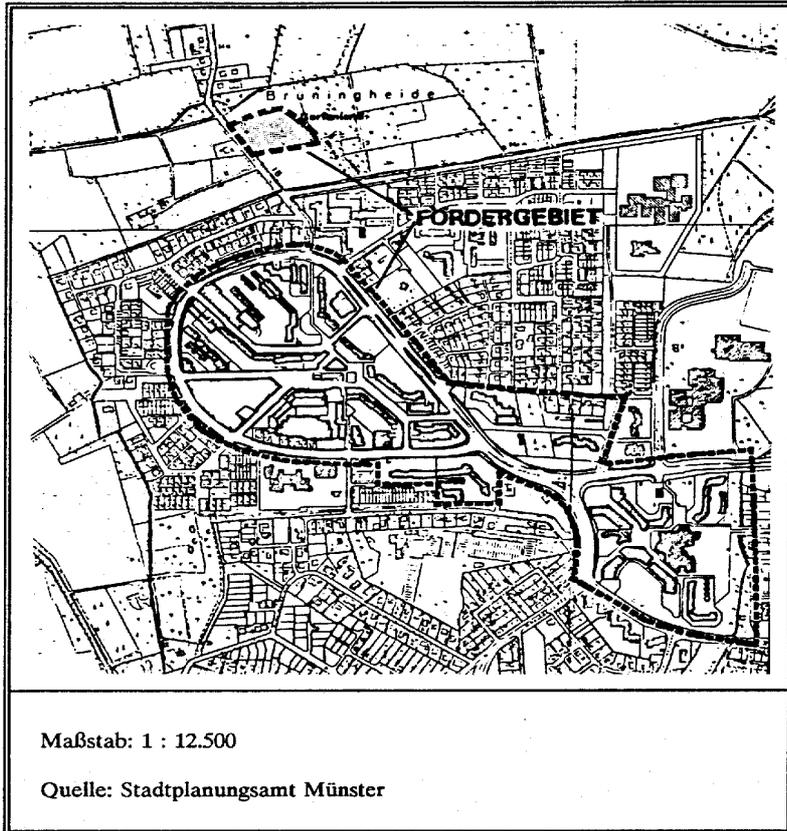


Abb. 9: Das Fördergebiet der städtebaulichen Nachbesserung

- Sozialwohnungen: 1.058
- BewohnerInnen: ca. 3.500
- Art der baulichen Nutzung: WA/WR
- Maß der baulichen Nutzung: 0,3/1,2 (Mittelwerte)



Bild 3: Die Großwohnsiedlung Münster/Kinderhaus

- Geschossigkeit: I-XII
- Entfernung zur City: 5 km
- Eigentümer: zwei öffentliche und drei private Wohnungsbau-
gesellschaften

Die Siedlung Nord-West-Schleife erfüllt alle Charakteristika einer typischen Großwohnsiedlung. Sie verfügt über mehr als 500 Wohneinheiten, bildet eine selbständige Siedlungseinheit und stellt eine verdichtete Form des hochgeschossigen Wohnbaus dar (vgl. GIBBINS 1987, S. 743). Aus diesen typischen Charakteristika ergeben sich die für Großwohnsiedlungen prägenden Folgeprobleme.

6.2.3 Folgeprobleme

In den ersten Jahren nach Fertigstellung der Siedlung schien die vollständige Belegung aller Wohnungen dem städtebaulichen Konzept zunächst recht zu geben. Schon ein Jahr nach der Bezugsfertigkeit der Wohnungen setzte jedoch eine hohe Fluktuation der MieterInnen ein. Sie erreichte 1985 mit einer Fortzugsquote von 32,1% und einem Zuzug von 26,3% drastische Ausmaße. In einigen Häusern lag der durchschnittliche jährliche Mieter-

Innenwechsel über 50%. Damit tauschte sich rechnerisch die gesamte Wohnbevölkerung der Siedlung alle vier Jahre komplett aus (vgl. Stadt Münster 1986, S. 8). Die Leerstandsquote der Wohnungen stieg ab 1982 kontinuierlich an. Standen im Januar 1983 4,7% aller Wohnungen leer, so steigerten sich die Vermietungsprobleme drastisch und erreichten im Januar 1986 mit einer Leerstandsquote von 19,7% den absoluten Höhepunkt.

Eine wesentliche Ursache für diese krisenhafte Entwicklung war die Verteuerung der Mieten. Nahezu sämtliche Wohnungen der Großwohnsiedlung Brüningheide (1.058 von 1.415) wurden im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus unter Inanspruchnahme von Landesdarlehen und Aufwendungszuschüssen gebaut. Um die Finanzierungsbeihilfen des Landes schrittweise abzubauen, wurden die Mieten regelmäßig seit Bezugsfertigkeit der Wohnungen alle vier Jahre um eine DM je qm erhöht.

Die besondere Entwicklung der Mieten im sozialen Wohnungsbau ließ sich auch nicht durch den 1983 vom Land Nordrhein-Westfalen eingeführten Härteausgleich, der eine Höchstmiete von 7,- DM pro qm für SozialhilfeempfängerInnen festlegte, wirksam bekämpfen. Die Mietpreise wurden für diejenigen, die nicht unter die Bestimmung des Härteausgleichs fielen, unbezahlbar. Während die Preise auf dem allgemeinen Münsteraner Wohnungsmarkt 1986 bei ca. sechs DM pro qm lagen, mußten die MieterInnen in der Nord-West-Schleife eine Kostenmiete zwischen 7,50 und 9,55 DM aufbringen. Durch diese paradoxe Situation im sozialen Wohnungsbau wurden die Fluktuationstendenzen und Leerstände verstärkt.

Diese Tendenzen wurden begleitet von einer sozialstrukturellen Umschichtung.⁷ Waren 1973 die BewohnerInnen zumeist Angestellte (33,6%) sowie ArbeiterInnen und HandwerkerInnen (28,8%), so erhöhte sich der Anteil der SozialhilfeempfängerInnen und Arbeitslosen von 1973 bis 1985 von 1,6% auf 27%. Beamte und Selbständige wohnten kaum noch in der Siedlung (2%). Um die Leerstandsproblematik zu reduzieren, wurden die Sozialwohnungen für den Einzug von StudentInnen (1985: 24%) freigegeben.

Der Altersaufbau der Bevölkerung in der Nord-West-Schleife unterscheidet sich fundamental von den Strukturdaten Münsters. Die Großwohnsiedlung ist die "jüngste" Stadtzelle Münsters. 1986 waren 82,5% der Wohnbevölkerung unter 44 Jahren, ein Drittel der BewohnerInnen (34,8%) unter 18

⁷ Zu den genannten Zahlen vgl. KOLLMANN 1987, S. 36ff.

Jahren, während der Anteil der über 65 jährigen nur 3,6% betrug (vgl. KOLLMANN 1987, S. 36).

Das soziale Gefälle zum Stadtteil Kinderhaus und der Gesamtstadt Münster läßt sich des weiteren an dem Sozialhilfebezug der Haushalte ablesen. Während am 31.12.1985 im gesamten Stadtteil Kinderhaus nur 4,8% der Haushalte Sozialhilfe bezogen, waren es in der Nord-West-Schleife 23,3%. Ähnliches gilt für den Anteil der AusländerInnen an der Wohnbevölkerung, der in der Nord-West-Schleife zu diesem Zeitpunkt 20,5%, im Stadtteil Kinderhaus 8% und in der Stadt Münster 4,5% betrug (vgl. RENNER/VÖLMICKE 1989, S. 55).

Die Entwicklung der Großwohnsiedlung Brüningheide ist damit seit ihrem Bestehen durch vielfältige Krisensymptome gekennzeichnet. Der Abwärtsstrudel der Entwicklung zwischen Fluktuation, Leerständen und sozialstruktureller Umschichtung ist zwar seit 1986/87 durch die sich zuspitzende Lage auf dem Münsteraner Wohnungsmarkt zumindest im Bereich der Leerstände aufgehalten worden. Die Konzentration von sozialen Problemgruppen wie z.B. alleinerziehenden Müttern, Arbeitslosen, SozialhilfeempfängerInnen, AusländerInnen usw. nimmt jedoch kontinuierlich zu. Diese Tatsachen lassen es als berechtigt erscheinen, die Nord-West-Schleife als den sozialen Brennpunkt und lokale Armutsinsel Münsters zu bezeichnen.

Im Verlauf der qualitativen Untersuchung haben sich hierbei aus der alltagsweltlichen Sicht und Bewertung durch die BewohnerInnen spezifische Themenfelder als besonders konflikträftig herauskristallisiert: a) nachbarschaftliche Kontakte, b) die Wohnungsbaugesellschaften, c) der optische Eindruck der Großwohnsiedlung, d) Kinder in der Siedlung und e) das Außenimage der Schleife Brüningheide.⁸

a) Viele BewohnerInnen beklagen, daß in den schmalen Fluren und Treppenhäusern keine Gelegenheit besteht, zufällig mit dem Nachbarn ins Gespräch zu kommen. Die bedrängten räumlichen Verhältnisse machen lockere Gespräche im Hausflur unmöglich. In den meisten Häusern grüßt man sich nicht. Oftmals sind die Nachbarn von gegenüber schon vollkommen Fremde. Die hohe Fluktuation im Wohngebiet verstärkt den anony-

⁸ Zur ausführlicheren Darstellung und Interpretation der Wahrnehmungen, Erfahrungen und Bewertungen der BewohnerInnen im Umgang mit ihrem Wohnumfeld vgl. HELBRECHT 1988.

misierenden Effekt der Hochhäuser ("Da kommt man überhaupt nicht mehr mit").

b) Das Verhältnis der MieterInnen zu den Wohnungsbaugesellschaften ist sehr problematisch. Manche GesprächspartnerInnen bezeichnen es als den eigentlichen Problembereich der Großwohnsiedlung. Allerdings muß man hierbei zwischen den einzelnen Gesellschaften differenzieren. Konflikte gibt es vor allem bei zwei privaten Gesellschaften. Hohe Heizkosten durch veraltete Rohrsysteme, feuchte Wohnungen mit Schimmel an den Wänden und Kakerlaken im Badezimmer sind dort die gravierendsten Bauschäden bzw. -mängel. Die Hausmeister sind z.T. täglich nur bis 16.00 Uhr erreichbar, wodurch Berufstätige kaum die Chance haben, einen davon bei auftretenden Schäden oder Reparaturen zu erreichen. Jede Reparatur muß erst über die Hauptverwaltung abgewickelt werden, so daß auch in dringenden Fällen (z.B. Waschbeckenreparatur usw.) monatelange Wartezeiten entstehen ("Hier muß man um jeden Wasserhahn kämpfen").

c) Das städtebauliche Erscheinungsbild der Großwohnsiedlung wird von den BewohnerInnen unterschiedlich bewertet. Dies ist nicht nur eine Frage der Ästhetik, sondern hängt sehr eng mit dem Grad der sozialen Bindung an die Siedlung zusammen. Die äußere Wahrnehmung der Gebäude scheint durch die persönliche Beziehung zum Wohnumfeld geprägt zu werden. Hierbei lassen sich tendenziell drei Gruppen i.S. von unterschiedlichen Typen der Wahrnehmung und Bewertung des städtebaulichen Erscheinungsbildes unterscheiden.

Eine erste Gruppe der BewohnerInnen trifft eindeutige Negativaussagen wie z.B. "Das einzig Kriminelle hier sind die Häuser"; "Das ewige Grau der Fassaden bedrückt"; "Die Gebäude stoßen ab"; "Die Hochhäuser erdrücken"; das Ladenzentrum sei "ziemlich trübe" und "häßlich", und insgesamt sei zuviel Stein und Beton und zuwenig Grün in der Siedlung. Wenn die Schleife an sich nicht so ein schlechtes Erscheinungsbild hätte, dann ließe es sich hier sehr gut leben.

Eine zweite Gruppe stört sich weniger an den Gebäuden, als an der kleinteiligen Verschmutzung der Straßen, Bürgersteige, Treppenhäuser und Fahrstühle. Hundefäkalien und Glasscherben sind ein Hauptärgernis.



Bild 4: Ein Hauseingang in der Großwohnsiedlung

("Hier kann man ja besser mit 'nem Hund als mit einem Kind rausgehen"; "Mit meinem Rollstuhl kriege ich immer einen Platten"). Die Ecken für die Mülleimer sähen aus wie ein "Saustall". BewohnerInnen oberer Geschosse werfen Flaschen, Tüten usw. aus dem Fenster (vgl. Bild 4). Kinder machen im Eingangsbereich ins Treppenhaus, weil der Weg nach oben zur Toilette zu weit ist. Der Wunsch nach einer städtebaulichen Verbesserung in diesen kleinteiligen Details der Gestaltung verbindet sich bei diesen GesprächspartnerInnen oftmals mit der Hoffnung auf eine Veränderung des Sozialverhaltens in der Schleife. ("Wenn insgesamt alles etwas freundlicher in der Siedlung ist, dann verhalten sich die Leute auch anders".)

Eine dritte Gruppe der BewohnerInnen, die nur selten bei den Interviews auftrat, verhält sich zum optischen Erscheinungsbild relativ neutral. Zwar wird die Farblosigkeit, Tristheit und bedrückende Wirkung der Gebäude ebenso wie die Verschmutzung beklagt, jedoch wohnt diese Gruppe nur übergangsweise aufgrund der fatalen Lage auf dem Münsteraner Wohnungsmarkt in der Großwohnsiedlung. Als Kernproblem wird das soziale Milieu der Siedlung genannt ("Das ist einfach nicht mein Niveau").

d) Es gibt überdurchschnittlich viele Kinder in der Nord-West-Schleife (vgl. Kap. 6.2.2), weshalb das Gespräch bei einer offenen Befragung sehr schnell auf dieses Thema gelenkt wird. Dem Großteil der BewohnerInnen liegen die Spielmöglichkeiten und das Verhalten der Kinder in der Siedlung am Herzen, weil in fast allen Haushalten Kinder sind. Zufrieden mit der Spielplatzsituation in der Siedlung ist niemand. Einige sind der Meinung, es gäbe zu wenig Spielplätze. Die meisten GesprächspartnerInnen bemängeln jedoch nicht die Anzahl, sondern die Qualität und Ausstattung der vorhandenen Spielmöglichkeiten. Das Gerät sei monoton und oftmals verwahrlost (rostige Nägel und Eisenstangen, zerrissene Ketten an den Schaukeln, morsches Holz usw.) und der gesamte Platz verschmutzt (Hundefäkalien, Glasscherben, Müll). Die beengte Situation auf den Spielplätzen führe zu einem aggressiveren Verhalten der Kinder im Umgang miteinander. Von einigen GesprächspartnerInnen wird die Kritik an den Spielplätzen mit dem Vorwurf an die städtische Verwaltung verbunden, daß die Spielplätze im Innenstadtbereich oder in anderen privilegierteren Stadtteilen nicht derartig vernachlässigt und gefährlich wären.

Einige GesprächspartnerInnen, für die die Siedlung weder ihr "Milieu" noch ihr "Niveau" ist, halten ihre Kinder bewußt fern von den übrigen Kindern des Wohngebietes. Viele Mütter geben acht, daß ihre Töchter abends nicht mehr alleine durch das Wohngebiet gehen ("Die Angst, daß was passieren könnte, habe ich immer"). Insgesamt bleibt bei einer Reihe von BewohnerInnen stets die Angst um den möglicherweise schlechten Einfluß der Großwohnsiedlung auf die Entwicklung der Kinder ("Hier endet doch alles in Klopperei").

e) Alle GesprächspartnerInnen sind sich darüber einig, daß das Image der Siedlung schlechter ist als die soziale Wirklichkeit. Bis ca. 1983 kam es in Kinderhaus/Brüningheide im Vergleich zur Gesamtstadt tatsächlich zu vermehrten Feuerwehr- und Polizeieinsätzen. Aber die Aussagen der BewohnerInnen deuten darauf hin ("Es ist besser geworden als früher, früher war es schlimm"), daß sich der schlechte Ruf der Vergangenheit hartnäckig gehalten hat.

Fremden gegenüber wirkt dieses Image blockierend auf das Verhalten der BewohnerInnen. Die MieterInnen zögern bei neuen Bekanntschaften zu sagen, wo sie wohnen ("Man schämt sich regelrecht"; "Es ist erniedrigend, sich immer von oben angucken lassen zu müssen"). Die BewohnerInnen der Killingstraße werden - z.T. auch von den VerwalterInnen der Wohnungs-

baugesellschaften - als "die Killinger" bezeichnet. Es findet ein Prozeß der Stigmatisierung statt, der sich nicht nur auf das emotionale "sich Wohl-fühlen" und die Identifikation mit der Großwohnsiedlung negativ äußert, sondern extreme materielle Folgewirkungen für die BewohnerInnen hat.

Der Ruf der Brüningheide und Killingstraße als schlechte Adressen Münsters reduziert die Chancen von LehrstellenbewerberInnen aus der Großwohnsiedlung auf dem Arbeitsmarkt. Nach den Aussagen der GesprächspartnerInnen kommt es z.T. explizit bei Einstellungsgesprächen vor, daß Betriebe und HändlerInnen eine Bewerberin gerade und nur deshalb ablehnen, weil sie in der Nord-West-Schleife wohnt. Die gleiche Situation herrscht auf dem dicht gedrängten Münsteraner Wohnungsmarkt. VermieterInnen würden bei der ersten telefonischen Kontaktaufnahme gleich wieder auflegen, sobald die Namen Killingstraße oder Brüningheide gefallen seien. Auch auf den Ämtern, z.B. bei der Ummeldung des Wohnsitzes, werde man "taxiert" ("Sie ziehen von Mauritz in die Brüningheide?").

Der Konflikt zwischen der BewohnerInnenbewertung der Großwohnsiedlung und dem negativen Image besteht auch innerhalb des Stadtteiles Kinderhaus. Die Polarisierung zwischen Alt-Kinderhaus und der Nord-West-Schleife ist stadtweit bekannt. Eine Gesprächspartnerin brachte es auf den Gesamtnenner: "Die Leute sind nicht das Hauptproblem, das Problem ist, daß sie nicht integriert werden".

Insgesamt wird damit deutlich, daß es sich bei der Nachbesserung der Großwohnsiedlung Münster/Kinderhaus um einen komplexen Problembereich handelt. Durch das verhängnisvolle Zusammenwirken von sozialpolitischen Problemen und städtebaulichen Mängeln, verbunden mit einem Negativimage, stellt die Großwohnsiedlung Brüningheide eine komplexe planungspolitische Aufgabe dar, die sich sowohl auf bauingenieurtechnische, stadtgestalterische, sozialplanerische, sozialpsychologische, ökologische und wohnungswirtschaftliche Aspekte bezieht.⁹

⁹ Gerade diese "unheilvolle Wechselwirkung zwischen Lage, Struktur, sozialer Situation und Image" (ZIERCKE 1985, S. 33) kennzeichnet die Problematik der Nachbesserung von Großwohnsiedlungen und charakterisiert sie als eine der gegenwärtig vielleicht komplexesten, kleinräumigen Aufgaben der Stadtplanung.

6.3 Das Programm der städtebaulichen Nachbesserung

6.3.1 Zur Entstehung des Konzeptes

Im Jahr 1985 stellt die Stadt Münster einen Fördermittelantrag für städtebauliche Nachbesserungsmaßnahmen in der Großwohnsiedlung Nord-West-Schleife im Rahmen des Sonderprogramms des Bundes zur Städtebauförderung. Die Mittel hierfür werden vom Regierungspräsidenten Münster am 23.04.1986 bewilligt. Von dem beantragten Gesamtvolumen von 3,15 Mio. DM stehen 1,8 Mio. DM an Bundes- und Landesmitteln bereit.

In einem verwaltungsinternen Arbeitskreis werden zunächst im Juni 1986 die wesentlichen Defizite in den Bereichen Wohnungswirtschaft, Gebäudebestand, Wohnumfeld und soziale Infrastruktur herausgearbeitet (vgl. Stadt Münster 1986) und ein Münsteraner Planungsbüro mit der Durchführung der Nachbesserung beauftragt. Die Entscheidung für dieses Planungsbüro legt den Grundstein der Konzeption der Nachbesserung fest. So werden andere Planungsbüros, die sich mit dem Entwurf eines integrierten, sozialplanerischen Ansatzes der Nachbesserung beworben hatten, abgelehnt und das Konzept einer reinen städtebaulichen Nachbesserung verfolgt.

In der Vorbereitungsphase beschränkt sich die Beteiligung der BewohnerInnen bei der Ziel- und Maßnahmenformulierung auf den Modus der Information. Zwar werden Aktionen zur Sammlung von Meinungen und Anregungen der MieterInnen veranstaltet. Zu einer wirklichen Mitwirkung der Betroffenen kommt es jedoch nicht. Insbesondere örtliche Selbsthilfegruppen bemühen sich von Beginn an um eine Beteiligung und Berücksichtigung ihrer Interessen. So erarbeitet die Mietergruppe Nord-West-Schleife in Zusammenarbeit mit dem Verein "Wohnen in Münster" und dem "Wohn Bund" im März 1986 ein umfangreiches Maßnahmenprogramm zur Erneuerung des Gebäudebestandes, der Spielplätze, Grünanlagen und Freiflächen (vgl. MIETERGRUPPE 1986a). Zwei Monate später (Mai 1986) legt die Mietergruppe Nord-West-Schleife erneut ein umfangreiches Papier vor (vgl. MIETERGRUPPE 1986b), in dem die von den BürgerInnen vor Ort gesammelten Vorschläge zum Planungsverfahren, zur Wohnungsbelegungspolitik, Beratungseinrichtungen vor Ort, den Wohnungsbaugesellschaften, Gebäuden usw. dokumentiert sind. Angesichts der problematischen Sozialstruktur der Schleife sollen SchuldnerInnenberatung, die Zusammenarbeit der PlanerInnen mit den Sozialar-

beiterInnen, die Verbesserung der Kommunikation mit den Wohnungsbau-
gesellschaften usw. gefördert werden (vgl. BETZ 1986).

Das Sozialamt und die Spitzen der Verwaltung der Stadt Münster sind jedoch an einer interdisziplinären Nachbesserung in der Nord-West-Schleife nicht interessiert. Am 07. Juli 1986 schickt deshalb der "Schleifen-Koop", Sammelbecken und Dachkonstruktion der Selbsthilfegruppen vor Ort, einen Brief mit einer Unterschriftenliste an den Minister für Stadtentwicklung (MSWV) und beschwert sich über die "völlig unzureichende Bürgerbeteiligung". Die von den Betroffenen gemachten Vorschläge würden "entweder gar nicht, ablehnend oder in Ausnahmefällen nur verstümmelt aufgenommen". Die Stadt Münster betreibe insgesamt die BürgerInnenbeteiligung in der Nord-West-Schleife als "lästige Pflichtübung" und mißachte die Interessen der Betroffenen.

Am 18.11.1986 wird das Programm zur städtebaulichen Nachbesserung der Großwohnsiedlung dennoch unverändert von der Bezirksvertretung-Nord und am 26.11.1989 vom Rat der Stadt Münster als Sofortprogramm in Höhe von 3,15 Mio. DM genehmigt. Ein Folgeprogramm im Umfang von 7,8 Mio. DM ist zur Städtebauförderung angemeldet.

Der Entstehungsprozeß des Konzeptes zur städtebaulichen Nachbesserung ist damit insgesamt kritisch zu bewerten. Die BewohnerInnen der Nord-West-Schleife haben kaum Möglichkeiten, an der Zielformulierung der Planung mitzuwirken (vgl. RENNERT/VÖLMICKE 1989, S. 112), und ein integrierter Planungsansatz, der die komplexen sozialstrukturellen und städtebaulichen Probleme in der Nord-West-Schleife miteinander verbindet, wird von den höheren Hierarchieebenen der Münsteraner Stadtverwaltung verhindert.

6.3.2 Zielkonzept und Maßnahmenprogramm

Das Zielkonzept der städtebaulichen Nachbesserung umfaßt vier Kernpunkte:

- "Das Miteinander soll gefördert werden."
- "Das Wohnumfeld soll sicherer werden."
- "Die Wege zum Haus sollen wohnlicher werden."
- "Das Image der Nord-West-Schleife soll verbessert werden" (vgl. KANTORSKI 1986, S. 5).

Während sich das Zielkonzept somit wesentlich auf soziale Prozesse der Identifikationsbildung und sozialen Bindung der BewohnerInnen an ihr Wohnumfeld richtet, beschränken sich die konkreten Maßnahmen auf rein städtebauliche Bereiche.¹⁰ Die Überdimensionierung des verkehrstechnischen Erschließungssystems, das Überangebot an Stellplätzen,¹¹ monotone Grünflächen, triste Fassaden, das unattraktive Ladenzentrum, fehlendes Straßengrün und zu kleine Aufenthaltsflächen vor den Häusern sind die Hauptmängel der Siedlung. Die größten Chancen zur Gestaltung bieten die noch unbebauten Grünflächen innerhalb der Siedlung und das neu zu gestaltende Ladenzentrum. Anhand der städtebaulichen Bestandsaufnahme entwickelt das beauftragte Planungsbüro ein Maßnahmenprogramm. Das Maßnahmenprogramm untergliedert sich in ein Sofortprogramm, dem von 1986 bis 1990 3,15 Mio. DM zur Verfügung stehen und in ein Folgeprogramm ab 1990 im Umfang von 7,8 Mio. DM (vgl. Abb. 10).

Während sich die Schwerpunkte des Sofortprogramms vorwiegend auf den äußeren Bereich der Siedlung richten, sind die inneren Bereiche der Schleife mit der Neugestaltung des Ladenzentrums und der Verkehrsberuhigung der Anliegerstraßen dem Folgeprogramm vorbehalten. Die Maßnahmen untergliedern sich jeweils in Maßnahmen im öffentlichen und privaten Wohnumfeld sowie Maßnahmen in den Gebäuden. Das Sofortprogramm sieht für die Nachbesserung im öffentlichen Wohnumfeld folgende Maßnahmen vor (vgl. Abb. 11):

a) *Rückbau Brüningheide*: Das Verkehrssystem der Siedlung ist mit der vierspurigen Erschließungsstraße Brüningheide überdimensioniert, wirkt als Barriere und isoliert die Nord-West-Schleife vom übrigen Stadtteil Kinderhaus. Die Aufbrechung der Sperrwirkung durch die Insellage soll deshalb durch den Rückbau der Straße auf Zweispurigkeit im östlichen Bereich der Schleife erreicht werden. Die stillgelegten Fahrbahnen werden zu Parkplätzen umfunktioniert.

b) *Spielstraße*: Die Insellage der Siedlung soll durch die Aufhebung der Umfahrbarkeit der Siedlung aufgebrochen werden. Die Brüningheide wird im Westen der Siedlung gesperrt. Das gesperrte Teilstück wird zur Spiel-

¹⁰ Zur Darstellung der Maßnahmen der städtebaulichen Nachbesserung vgl. KANTORSKI 1986.

¹¹ Die Mehrzahl der Haushalte in der Nord-West-Schleife (52%) besitzt keinen PKW; vgl. KOLLMANN 1987, S. 103.

straße und soll die soziale Einbindung der Nord-West-Schleife in den Stadtteil verstärken.

Maßnahmen	Kosten in TDM	Finanzierung		
		Stadt Münster	Förderung	Eigentümer
1. Öffentliches Wohnumfeld				
1.1 Straßen/Wege	1.443	405	1.038	0
1.2 Öffentliches Grün	275	175	100	0
2. Privates Wohnumfeld	932	93	373	466
3. Planung	300	60	240	0
4. BürgerInnenbeteiligung/ Öffentlichkeitsarbeit	200	40	160	0
Sofortprogramm	3.150	773	1.911	466
Quelle: KANTORSKI 1986, S. 14				

Abb. 10: Finanzierung des Sofortprogramms

c) *Baumtor Langebusch*: Im Süden der Großwohnsiedlung wird an der Erschließungsstraße Brünigheide ein Baumtor eingerichtet, das verbunden mit einer Aufpflasterung und Fahrbahnverengung den Schulweg der Kinder zur Grundschule-West sichern soll.

d) *Wegeverbindung Pestalozzistraße*: Im Osten der Siedlung bilden die langgestreckten Häuserblocks eine Barriere, die den Weg vom kleinen Ladenzentrum in der Schleife zum Hauptzentrum des Stadtteiles blockiert. Zur Verbesserung der Anbindung an das Schul- und Hauptzentrum wird eine Wegeverbindung eingerichtet.

e) *Gestaltung der unbebauten Grundstücke*: Die drei unbebauten Grundstücke bilden mit 16.000 qm das größte Potential zur Nachbesserung der Großwohnsiedlung. Die Stadt Münster erwirbt die Flächen im Mai 1987 mit Mitteln der Städtebauförderung und plant eine Verbesserung der Grünflächenstruktur durch die Schaffung von Flächen zur aktiven Freizeitgestaltung und Erholung.

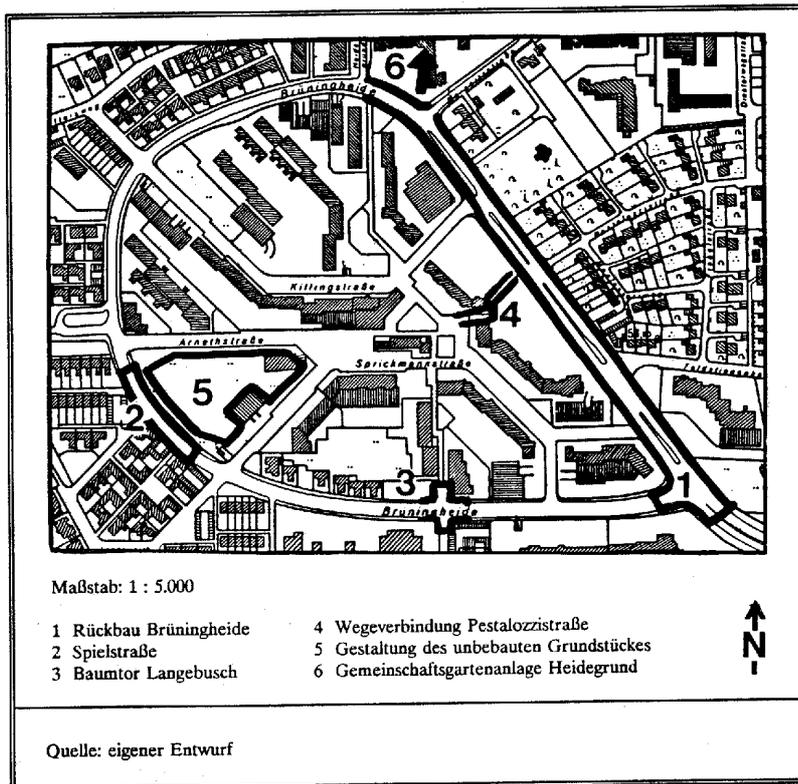


Abb. 11: Die Maßnahmen des Sofortprogramms im öffentlichen Raum

Insbesondere die größte Fläche, das Schmaloersche Grundstück, das im Westen der Siedlung an die Spielstraße angrenzt und diese sinnvoll ergänzt, steht dabei im Mittelpunkt.

f) *Gemeinschaftsgartenanlage Heidegrund*: Private Freiflächen sind in der Siedlung Mangelware. In unmittelbarer Nähe der Siedlung (Fußwegentfernung ca. fünf Minuten) stellt die Stadt Münster ein Grundstück am Heidegrund mit einer Fläche von 11.500 qm zur Verfügung, das zur Gartenbewirtschaftung an interessierte MieterInnen verpachtet werden soll.

Die privaten Maßnahmen der Wohnungsbaugesellschaften richten sich in der Außenwirkung des Gebäudebestandes insbesondere auf die Farbgestaltung der Fassaden und die Erweiterung der Hauseingänge. Die mit Holz-

latten abgetrennten Kellerräume, in denen es immer wieder zu Bränden kommt, werden durch gemauerte Wände ersetzt; das gleiche gilt für die Abstellplätze in den Tiefgaragen. Die verschmutzten und verbeulten Müllboxen vor den Häusern sollen begrünt bzw. gestrichen werden.

Die wirkungsvollste Maßnahme der privaten Wohnungsbaugesellschaften vollzieht sich im Zusammenhang mit dem Rückbau der Brüningheide an der Ostseite der Schleife. Durch die Sperrung zweier Straßenspuren für den fließenden Verkehr und ihre Umfunktionierung in Stellplätze verlieren die Parkpaletten vor den Hochhäusern ihre Funktion. Sie werden parallel zum Rückbau der Brüningheide umgebaut in Grün- und Freiflächen für die aktive Freizeitgestaltung (Tischtennisplatten, Spielgerät usw.). Des Weiteren richtet das Planungsbüro einen Planerladen in der Siedlung ein. Durch die Anmietung einer Wohnung in der Nähe des Ladenzentrums soll eine dezentrale BürgerInnenbeteiligung vor Ort gewährleistet werden.

6.4 Der Beginn des Planungsprozesses

Im Mai 1987 erwirbt die Stadt Münster die drei noch unbebauten Grundstücke innerhalb der Nord-West-Schleife mit den Mitteln der Städtebauförderung, gleichzeitig wird der Planerladen in der Schleife eröffnet. Die Veränderungen und Diskussionen vor Ort vollziehen sich vor allem im Bereich der Wohnumfeldverbesserung im öffentlichen Raum. Die folgende Untersuchung konzentriert sich deshalb auf diese Maßnahmenbereiche, da z.B. die Anlage eines Baumtores oder die Umgestaltung der Kellerräume in den Häusern relativ unproblematisch und für das gesetzte Erkenntnisinteresse irrelevant sind.

Im Vordergrund des Sofortprogramms stehen zunächst der Rückbau der Brüningheide (Kap. 6.4.1) und die Errichtung der Spielstraße (Kap. 6.4.2). Der Beginn der privaten Wohnumfeldverbesserung bei zwei der fünf Wohnungsbaugesellschaften durch erste Maßnahmen am Gebäudebestand rückt demgegenüber in den Diskussionen unter den AnwohnerInnen in den Hintergrund (Kap. 6.4.3).

6.4.1 Der Rückbau der Brüningheide

Im Juni 1987 wird ein Provisorium errichtet, um die neue Verkehrsführung zunächst auszuprobieren und für den Endausbau flexibel testen zu können. Die beiden inneren, der Siedlung zugewandten Fahrbahnen der Brüning-

heide werden durch rot-weiße Baken, Schranken und Sperrpfosten für den fließenden Verkehr gesperrt und in Parkplätze umfunktioniert. Die Einfahrt Brüningheide/Brüningheide im Süd-Osten der Siedlung wird eingeengt. "Das Provisorium sollte einerseits so weit wie möglich dem angestrebten Endzustand entsprechen, andererseits aber auch mit möglichst geringem Aufwand durchgeführt werden" (KANTORSKI 1987, S. 7).

Dieser provisorische Rückbau der Brüningheide ist die im Sommer 1987 am heftigsten diskutierte Maßnahme sowohl innerhalb als auch außerhalb der Großwohnsiedlung. Der Rückbau bedeutet einen entscheidenden Eingriff in das städtebauliche Erscheinungsbild und die alltagsweltlichen Wahrnehmungen und Erfahrungsmuster der BewohnerInnen (vgl. Bild 5). Dies zum einen deshalb, weil die Brüningheide als Erschließungsstraße zum täglichen Aktionsraum der AnwohnerInnen gehört; zum anderen, weil sie für von außen kommende BesucherInnen die erste Schwelle beim Eintritt in die Siedlung darstellt. Die Art und Weise des Rückbaus wird von den Planungsbetroffenen einhellig abgelehnt:

- Die neue Straßenführung sei zu unübersichtlich und daher gefährlich. Durch den nur provisorischen Rückbau seien die alten Markierungen auf der Straße noch gut erkennbar. Die vielen Baken und Pfeiler würden eher verwirren, als den Verkehr neu zu ordnen.
- Die Kinder der Großwohnsiedlung hätten sich die stillgelegte Fahrbahnseite als Spielstraße angeeignet. Dort entstünden bedrohliche Situationen im Zusammenhang mit den ein- und ausparkenden Fahrzeugen.
- Der Kreuzungspunkt Brüningheide/Brüningheide sei zu sehr verengt und unübersichtlich. RadfahrerInnen und FußgängerInnen sind gezwungen, auf einem gemeinsamen schmalen Pfad die Fahrbahnverengung in Richtung Westen (Sprickmannstraße) zu überqueren.

Diese Einschätzungen der BewohnerInnen werden auch von FunktionsträgerInnen vor Ort wie z.B. dem Bezirkspolizisten geteilt. Die BewohnerInnen machen als Gegenvorschläge zum Provisorium die Einführung eines Einbahnstraßensystems in der Brüningheide oder die Beibehaltung der



Bild 5: Rückbau Brünigheide

zweispurigen Verkehrsführung, die jedoch nicht - wie von den PlanerInnen vorgesehen - auf einer Fahrbahnseite organisiert werden sollte, sondern durch den vorhandenen Mittelstreifen zwischen den Gegenfahrbahnen getrennt werden müsse.

Neben den verkehrstechnischen Mängeln kritisieren die BewohnerInnen die gestalterische Wirkung des Rückbaus. Der provisorische Zustand der Verkehrsführung, als kostengünstige Übergangslösung durch rot-weiße Baken signalisiert, erhöhe die Sperrwirkung zwischen der Schleife und den anliegenden Reihen- und Einfamilienhäusern. Das planerische Ziel des Aufbrechens der Insellage würde sich durch die Art der baulichen Maßnahme in das Gegenteil verkehren. "Jetzt brauchen wir uns in der Schleife nur noch alle rot-weiß-gestreifte Anzüge anzuziehen, und dann müssen sie neben den rot-weißen Anlagen nur noch ein Schild aufstellen: Achtung: Jetzt betreten Sie das Ghetto!" Viele BewohnerInnen sind der Meinung, daß "die auf'm Amt eben mal wieder was machen mußten. Und dann setzen sie uns für unsere Steuergelder sowas vor die Nase". An dieser Einschätzung wird deutlich, wie unsinnig den Betroffenen die Maßnahme erscheint.

Neben den verkehrstechnischen und sozialräumlich-gestalterischen Aspekten gerät der Rückbau der Brüningheide aus einer völlig anderen Perspektive in die Kritik. Die Tatsache, daß die PlanerInnen mit dem Rückbau einer Straße eigene Planungsfehler der Vergangenheit eingestehen und nachbessern, ist manchen AnwohnerInnen vor Ort unverständlich.

"In den 70er Jahren wurde immer damit geworben, wie gut und großzügig die Erschließung der Siedlung durch die Brüningheide ist. Man war stolz auf die Vierspurigkeit. Andere Städte haben doch auch so breite Straßen. Warum können wir das in Kinderhaus nicht mehr haben. Das ist doch von unserem Steuergeld gebaut worden. Das war früher gut, warum ist das heute nicht mehr gut?" Hieran wird deutlich, daß es den PlanerInnen nicht gelungen ist, den Betroffenen den Ansatz, das Anliegen und die Ursachen für die Notwendigkeit der städtebaulichen Nachbesserung transparent zu machen.

Insgesamt ist mit dem Rückbau der Brüningheide der erste Einstieg in die städtebauliche Nachbesserung in der Nord-West-Schleife weder verkehrstechnisch noch gestalterisch gelungen. Für die BewohnerInnen ist eher ein Ärgernis im Wohnumfeld hinzugekommen, als daß ein Problem gelöst worden wäre. Das Oberziel der Planung, die Insellage der Schleife aufzubrechen und die Großwohnsiedlung in den übrigen Stadtteil zu integrieren, wird durch die Wirkung der rot-weißen Baken konterkariert.

Im Herbst 1987 bemühen sich die PlanerInnen bzw. das ausführende Tiefbauamt, die provisorischen Markierungen des Rückbaus zu verbessern. An dem grundsätzlichen Status eines "Provisoriums in Rot-Weiß" ändert sich jedoch nichts. Die Diskussionen in der Siedlung und in der Lokalpresse ziehen sich bis in den Winter 1987/88 hinein. Erst als neue Maßnahmen vor Ort die Aufmerksamkeit auf sich ziehen, tritt der Rückbau in den Hintergrund der öffentlichen Diskussionen. Der Rückbau der Brüningheide bleibt bis zum Frühjahr 1990 ein Provisorium.

6.4.2 Die Spielstraße

Parallel zum Rückbau der Brüningheide wird die ringförmige Erschließungsstraße im Westen (zwischen Arnethstraße und Sprickmannstraße) im Juni 1987 provisorisch mit Baken gesperrt. Durch die Unterbrechung der Umfahrbarkeit soll die Insellage der Schleife aufgebrochen werden und die Spielstraße eine Brückenfunktion zu den angrenzenden Wohngebieten einnehmen.

Im Vergleich zum Rückbau der Brüningheide wird die Einrichtung der Spielstraße in der Siedlung weder in den Gesprächen freiwillig thematisiert noch aktiv genutzt. Zielt die Intention der PlanerInnen auf eine Integration des Plangebietes in den Stadtteil, so scheint sich die Wirkung der Maßnahme vor Ort in das Gegenteil zu verkehren. Hierfür sind einerseits die Beurteilungen der "InnenschleiferInnen" und andererseits die der "AußenschleiferInnen" zu berücksichtigen.

Blickten die AußenschleiferInnen vor der städtebaulichen Nachbesserung mit Skepsis auf die Großwohnanlage, so wird der traditionelle Stadtkonflikt zwischen den InnenschleiferInnen und den BewohnerInnen der Einfamilienhäuser durch die Maßnahme verstärkt. Da die Spielstraße direkt an die Garagentore der Einfamilienhäuser grenzt, fühlen sich die AnwohnerInnen in ihrem Eingangsbereich gestört. Z.T. werden Kinder aus der Schleife von den AnwohnerInnen von der Spielstraße vertrieben. Von seiten der Alt-KinderhäuserInnen wird seit Errichtung der Spielstraße offene Ablehnung laut: "Ich will nicht die Kinder anderer Leute erziehen." "Neulich hatte ich Besuch, der hat gesagt: 'Wo wohnt Ihr denn jetzt? Habt Ihr jetzt die Killingstraße¹² zu Euch vor die Haustür geholt?'"

Diese teilweise diffamierende Ablehnung ist jedoch nicht die einhellige Meinung außerhalb der Schleife. Insbesondere diejenigen AnwohnerInnen, die selbst Kinder haben, befürworten die Spielstraße, weil sie direkt vor der eigenen Haustür neue Spielmöglichkeiten eröffnet.

Die Reaktionen der eigentlichen Planungsbetroffenen, der BewohnerInnen der Großwohnsiedlung, richten sich auf vollkommen andersartige Aspekte. Für die BewohnerInnen der Siedlung Brüningheide ist die Spielstraße relativ unbedeutend, weil sie nicht genutzt wird bzw. nach den Einschätzungen der Mütter nicht benutzt werden kann.

- Die Spielstraße sei zu gefährlich für Kinder. Durch die provisorische, mangelhafte Absperrung mit Baken werden MotorradfahrerInnen nicht daran gehindert, die Straße immer noch als solche zu benutzen. Einige

¹² Die Killinstraße ist neben der Sprickmannstraße eine der beiden inneren Erschließungsstraßen der Großwohnsiedlung. Da der unwirtliche Eindruck der hohen und dunklen Straßenschluchten hier besonders gravierend ist, ist die Killingstraße über die Grenzen der Nord-West-Schleife hinaus zu einem Inbegriff der Wohn-, Lebens- und Sozialverhältnisse in der Großwohnsiedlung geworden.

Mütter verbieten es deswegen ihren Kindern ausdrücklich, auf der Spielstraße zu spielen.

- Die Spielstraße sei vom Kernbereich der Schleife zu weit entfernt. Die Mütter haben die Kinder gerne in Rufweite, so daß sie in der Arnethstraße oder im Ladenzentrum spielen sollen. Zudem ist der Weg zur Toilette oder zum Limonade Trinken nach Hause sowohl den Kindern als auch den Müttern zu weit.
- Das Freizeitleben der Kinder spielt sich vor allem im Osten der Siedlung ab. Durch die Sperrung der beiden inneren Fahrbahnen der Brünigheide ist die Ost-Orientierung der Kinder noch verstärkt worden. Die westlich gelegene Spielstraße ist unattraktiv.

Die Spielstraße wird von den BewohnerInnen der Nord-West-Schleife somit insgesamt als solche nicht akzeptiert. Da sie zeitgleich mit dem Rückbau der östlichen Brünigheide vor Ort implementiert wird, wird sie von den MieterInnen als eine Maßnahme zur Verkehrsberuhigung interpretiert. Als solche stößt sie auf Unverständnis, weil die Sperrung der Brünigheide die bisherige optimale Erschließung der Siedlung reduzieren würde. Niedrigere Geschwindigkeiten der VerkehrsteilnehmerInnen seien auch mit anderen Mitteln (z.B. Fahrbahnverschwenkungen, Schwellen usw.) zu erreichen. Auch von Funktions- und EntscheidungsträgerInnen vor Ort wird der aktuelle Zustand kritisiert und erneut die Forderung nach einer effektiven BürgerInnenbeteiligung und -mitbestimmung erhoben.

6.4.3 Der Fassadenanstrich und die Gestaltung der Hauseingänge

Im Juni und September 1987 beginnen die ersten Wohnungsbaugesellschaften mit Maßnahmen am Gebäudebestand (Treppenhäuser, Hauseingänge, Farbgestaltung der Fassaden). Die Veränderungen werden von den BewohnerInnen abwartend und wohlwollend aufgenommen. Zu diesen Maßnahmen war von seiten der GesprächspartnerInnen weder viel Lob, noch viel Kritik zu hören. Erst auf direkte Frageimpulse hin kamen zögerliche Stellungnahmen. Das Spektrum der Einschätzungen reicht von Begeisterung, über ein unentschiedenes "Hauptsache hell ist es" bis hin zu offener Ablehnung: "Der neue Hauseingang sieht aus wie der Eingang vom Kölner Dom, wie ein Kircheingang und bringt nichts, das ist rausgeschmissenes Geld"; "Vom Stil her 'ne Nummer zu hoch gegriffen für die Fassaden" oder schlichtweg "Bluff". Der Grundtenor in der Bewohner-

Innenschaft scheint jedoch zu sein, daß man froh ist, daß überhaupt etwas geschieht.

Die Maßnahmen der privaten Wohnungsbaugesellschaften werden von den PlanerInnen z.T. kritisch bewertet, da die dunkle, kleinteilige Farbgebung (Ocker und Braun) den Gesamteindruck der Schleife nicht aufhellen würde.

Auch die Schlüsselpersonen vor Ort beurteilen die Verschönerungsmaßnahmen kritisch. Zum einen seien die vereinzelt neuen Hauseingänge und Farbgebungen insgesamt zu kleinteilig, als daß dadurch etwas Wesentliches an der Struktur der Siedlung verändert würde (vgl. Bild 6). Zum anderen sehen sich viele engagierte Personen vor Ort in ihrem Urteil bestätigt, daß eine echte BürgerInnenbeteiligung nicht stattfindet und die Maßnahmen der städtebaulichen Nachbesserung sich z.T. auf Symptomkosmetik beschränken würden. Das grundsätzliche Problem des Vandalismus in der Großsiedlung, die Aggressivität im Umgang mit dem Wohnumfeld und die Zerstörungswut, die sich an zerkratzten Fahrstühlen, dem Zustand der Müllcontainer, verbeulten und aufgebrochenen Briefkästen, zerstörten Blumenkästen usw. manifestieren, würden nicht durch die Aufstellung von gesicherten Briefkästen aus "hieb- und stichfestem Material" gelöst werden. Hierfür seien soziale Maßnahmen und Konzepte notwendig, wie z.B. die schon im Frühjahr 1986 geforderte SchuldnerInnenberatung, Kinder- und Jugendlichenbetreuung, AusländerInnenarbeit usw.

Insgesamt scheinen die neuen Fassaden und gläsernen Eingangsbereiche keine Veränderungen zu sein, die die Kernprobleme der Schleife und ihrer BewohnerInnen berühren. Zudem wird durch die kleinteiligen Maßnahmen der städtebauliche Gesamteindruck der Schleife kaum verändert: "die schwarzen Eternit-Platten bestimmen weiter das Erscheinungsbild der Siedlung" (RENNER/VÖLMICKE 1989, S. 116).



6: Umgebauter Hauseingang

6.4.4 Zwischenfazit: Die falsche Maßnahme zur falschen Zeit

Die städtebauliche Nachbesserung in Münster/Kinderhaus ist im ersten Jahr (1987) gemessen an den Reaktionsformen und Bewertungen der BewohnerInnen relativ erfolglos. Die Ursachen für das Mißlingen der drei Maßnahmebereiche (Rückbau Brüningheide, Spielstraße, Fassadengestaltung) lassen sich auf zwei gemeinsame Nenner bringen.

- Erstens ist es weder durch den Rückbau der Brüningheide, die Spielstraße oder Fassadengestaltung gelungen, die Wohnqualität in der Siedlung für die BewohnerInnen spürbar zu verbessern. Die von den PlanerInnen gewählten Ansatzpunkte der städtebaulichen Nachbesserung stimmen nicht mit dem überein, was in den Wahrnehmungen und Erfahrungen der Betroffenen primär nachbesserungsbedürftig ist.
- Zweitens ist allen drei Maßnahmen gemein, daß sie auf die BürgerInnen vor Ort als isoliertes Handeln der StadtplanerInnen an vereinzelten Stellen der Siedlung wirken. Das Gesamtkonzept ist für die BewohnerInnen weder aus den durchgeführten Maßnahmen erkennbar, noch

scheint eine Vermittlung des planerischen Gesamtansatzes durch BürgerInneninformationen gelungen zu sein.

Das Defizit an Öffentlichkeitsarbeit wird durch Ergebnisse einer Untersuchung zum Bekanntheitsgrad des Planerladens vor Ort bestätigt. Der Planerladen erreicht vier Monate nach seiner Eröffnung (September 1987) einen Bekanntheitsgrad von 22% unter den MieterInnen, unter den AusländerInnen, die 20% der BewohnerInnen stellen, sogar nur 0% (vgl. KOLLMANN 1987, S. 80).¹³ Da die Betroffenen die Planung zum Großteil überhaupt nicht verstehen, können Akzeptanz, Befürwortung und engagierte Mitarbeit an der städtebaulichen Nachbesserung nicht erwartet werden.

Angesichts des Volumens von 200.000 DM, das dem privaten Planungsbüro im Sofortprogramm für Öffentlichkeitsarbeit und BürgerInnenbeteiligung zur Verfügung steht, sind die Ergebnisse hierzu im ersten Jahr der Nachbesserung fatal. Die Ursache hierfür ist in den gewählten Formen der Beteiligung zu suchen, die sich weitgehend auf die gesetzlichen Verfahrensschritte der BürgerInnenbeteiligung durch Versammlungen und Bekanntmachungen beschränken. Die Eröffnung und Dezentralisierung des Planerladens zeigt nicht die gewünschte Wirkung, weil Gesprächsangebote i.S. von Öffnungs- und Beratungszeiten die BewohnerInnen nicht erreichen. Der Planer ist in der Siedlung selbst, auf der Straße, im Ladenzentrum, in den Häusern usw. kaum präsent.

Die Notwendigkeiten einer lokalspezifischen, problemorientierten BürgerInnenbeteiligung werden von der Planung kaum erkannt. In der Nord-West-Schleife konzentriert sich - wie nirgendwo sonst in Münster - ein Milieu der sozialen Unterschicht. Eine BürgerInnenbeteiligung mit Milieu-Qualität, die die mangelnde Artikulationsfähigkeit der Betroffenen berücksichtigt, müßte sich die Schlüsselpersonen vor Ort als Multiplikatoren zunutze machen und intensiv mit ihnen kooperieren (vgl. ROMEISS-STRACKE 1984).

Die Schlüsselpersonen hingegen werden im ersten Jahr der Nachbesserung kaum beteiligt. Sie sehen sich in der Auswahl, der Art der Durchführung und den Einschätzungen der Maßnahmen durch die BewohnerInnen in ihrer

¹³ Daß überhaupt eine städtebauliche Nachbesserung innerhalb der Nord-West-Schleife stattfindet, ist zum gleichen Zeitpunkt nur 64,1% der BewohnerInnen bekannt; vgl. KOLLMANN 1987, S. 80.

grundsätzlichen Kritik an dem Planungskonzept bestätigt. Die Nachbesserung beschränkt sich allein auf städtebauliche Bereiche und berührt nicht die grundlegenden sozialstrukturellen und sozialpsychologischen Probleme der Schleife. Die Entstehungsgeschichte des Maßnahmenprogramms (vgl. Kap. 6.3.1) ohne eine wirkliche Beteiligung und Mitbestimmung der Betroffenen zeigt in dem geringen Akzeptanzgrad ihre Wirkung.

Neben diesen Problemen der mangelnden BürgerInnenmitbestimmung und der Beschränkung auf städtebauliche Maßnahmen wird jedoch ein weiteres, gravierendes Problem innerhalb des Gesamtkonzeptes der Planung deutlich. Die Nachbesserung versucht, die Oberziele der Planung - die Erhöhung der sozialen Anbindung der BewohnerInnen an ihre Siedlung und die Integration der Schleife in den Stadtteil Kinderhaus - durch eine bauliche Umgestaltung und Öffnung der Insellage zu erreichen. Die östlichen (Rückbau Brüningheide) und westlichen Randbereiche (Spielstraße) stehen hierbei im Vordergrund. Durch die räumliche Brückenbildung soll eine soziale Verbindung geschaffen werden.

Der Versuch der räumlichen Brückenbildung scheitert jedoch in seiner sozialen Wirkung. Die Spielstraße ist konfliktfördernd, der Rückbau wirkt ghettoisierend. Der Versuch der Integration der Großwohnsiedlung durch die bauliche Öffnung der Ränder ist damit gescheitert. Hieraus läßt sich schließen, daß, solange die Großwohnsiedlung nicht in ihrer inneren Struktur ein integriertes Ganzes darstellt, und die Nachbesserung zu einer Erhöhung des Wohlbefindens der BewohnerInnen innerhalb der Schleife und damit zur Verbesserung des Außenimages beiträgt, die Nord-West-Schleife auch nicht in andere räumliche und soziale Einheiten integriert zu werden können scheint.

Am Beispiel verdeutlicht bedeutet dies: Bevor die BewohnerInnen nicht das unbebaute Grundstück im Westen ihres eigenen Wohnumfeldes als Freizeitraum annehmen und benutzen, werden sie sich die am Westrand gelegene Spielstraße nicht räumlich aneignen. Ist aber das Image der Nord-West-Schleife durch die Minderung der bedrohlichen stadtgestalterischen Wirkung und die größere Zufriedenheit der BewohnerInnen mit ihrem Wohnumfeld auch im Stadtteil Kinderhaus gestiegen, würden sich die AußenschleiferInnen nicht mit solch einer Vehemenz dagegen wenden, daß sie "jetzt die Killingstraße vor der Haustür" haben. Das chronologische Vorgehen der Nachbesserung von den Rändern der Siedlung zum Mittelpunkt entspricht zwar der planerischen Intention, nicht jedoch der sozialen Wirklichkeit vor Ort. Für eine Bewertung der Gesamtkonzeption der

städtebaulichen Nachbesserung und den Planungsverlauf der ersten Entwicklungsphase bedeutet dies dreierlei.

- Indem sich die Nachbesserung der Großwohnsiedlung auf rein städtebauliche Probleme beschränkt, vollzieht die Planung angesichts der komplexen Problemsituation in der Schleife einen entpolitisierten Rückzug in den engen Sachbereich von Architektur und Städtebau. Die querschnittsorientierte Problemlage wird reduziert auf Architekturprobleme.
- Die städtebaulichen Maßnahmen finden in der verkehrten Reihenfolge statt, indem sie sich von den Rändern der Siedlung erst im Folgeprogramm in den Kernbereich vorarbeiten. Insbesondere die noch unbebauten Grundstücke und das Ladenzentrum als räumlicher und sozialer Mittelpunkt der Siedlung hätten an den Beginn der Nachbesserung gestellt werden müssen, weil hier (unbebaute Grundstücke, Ladenzentrum, Verkehrsberuhigung) die zentralen Chancen zur Verbesserung der Wohnqualität für die BewohnerInnen liegen. Eine bewohnerInnenorientierte Veränderung würde bedeuten, das Maßnahmenprogramm vom Kopf auf die Füße zu stellen.
- Beide Planungsfehler - die Reduktion sozialstruktureller Probleme auf Architekturfragen und die falsche Reihenfolge der Maßnahmen -gründen auf der gleichen Ursache: die Planung wurde ohne die BürgerInnen entworfen. Das am Reißbrett entstandene Gesamtkonzept reproduziert die autoritäre Planungshaltung "von oben", die schon einmal, im Zuge der Entstehung der Großwohnsiedlung, zu katastrophalen Folgen geführt hat. Die Durchführung der Planung und die Formen der Öffentlichkeitsarbeit mißachten die Probleme der BürgerInnenbeteiligung in dem spezifischen sozialstrukturellen Milieu der Nord-West-Schleife, das auf Multiplikatoreffekte, die Kooperation mit Schlüsselpersonen und eine offensive BürgerInnenbeteiligung zur Überwindung der Artikulationsschwierigkeiten und Passivität der Betroffenen angewiesen ist.

6.5 Veränderungen im Planungsprozeß

Der weitere Verlauf des Planungsprozesses in der Nord-West-Schleife ist von zwei Grundzügen geprägt. Zum einen bemühen sich die PlanerInnen, die bisherige Kritik an der städtebaulichen Nachbesserung in die Überlegungen für die weitere Entwicklung miteinzubeziehen. Gleichzeitig aber sinkt das Interesse in der Schleife an der städtebaulichen Nachbesserung.

Die TrägerInnen von Selbsthilfeaktivitäten konzentrieren sich auf ihre eigenen Arbeitsschwerpunkte und suchen selbständig Problemlösungen.

6.5.1 Die Neugestaltung der großen Freifläche

Die große Freifläche im Westen der Nord-West-Schleife ist mit 12.000 qm neben zwei weiteren kleineren Brachflächen (4.000 qm) der einzige naturnahe Raum innerhalb der dicht bebauten Siedlung (vgl. Bild 7). Nach dem mißlungenen Einstieg in das Programm der städtebaulichen Nachbesserung im Jahr 1987 bemühen sich die PlanerInnen im Frühjahr 1988, die Neugestaltung der Freifläche zu forcieren. Aufgrund der starken Kritik an dem statischen, unflexiblen Planungsprozeß "von oben" sollen veränderte Formen einer intensiven und offenen Beteiligung und Mitbestimmung durch die BewohnerInnen erstmalig angewendet werden.

Aus der Sicht der Betroffenen wird damit eine der wesentlichsten Gestaltungsmaßnahmen in Angriff genommen. Das Schmaloersche Grundstück ist schon seit den 70er Jahren der zentrale Ort für Entdeckungsgänge, Grillfêten und Spiele der Kinder und Jugendlichen. Im Frühjahr 1988 sind jedoch nur wenigen MieterInnen die Konzepte der PlanerInnen hierzu bekannt. Auf die Frage nach Vorstellungen über eine mögliche Gestaltung des Grundstückes reagieren die GesprächspartnerInnen zumeist mit der besorgten Gegenfrage, ob die PlanerInnen vor hätten, diese Fläche auch noch zu bebauen. Nahezu alle GesprächspartnerInnen unter den MieterInnen plädieren für eine aktive Nutzung des Grundstückes als wohnungsnahem Freizeit- und Erholungsraum mit einem interessanten und reizvollen Spielplatz für Kinder sowie Aufenthaltsmöglichkeiten für Jugendliche. Die PlanerInnen halten sich zunächst bewußt mit konkreten Gestaltungs- und Durchführungsvorschlägen zurück. Angestrebt wird die Gründung eines von den BewohnerInnen gebildeten Trägervereins, der die Planung und Unterhaltung des Grundstückes selbständig betreut. Die Intentionen der PlanerInnen verkehren sich jedoch vor Ort erneut in das Gegenteil.



Bild 7: Die große Freifläche an der Arnethstraße

Es kommt zu tiefen Auseinandersetzungen zwischen engagierten Gruppen aus dem Stadtteil Kinderhaus einerseits und Schlüsselpersonen aus der Großwohnsiedlung andererseits. Während die eine Gruppe eine naturnahe Gestaltung der Brachfläche fordert, stellen sich die Gruppen aus der Schleife die Inwertsetzung des Grundstückes als aktive Erholungsfläche vor.

Die PlanerInnen halten sich monatelang aus dieser stadtteilinternen Auseinandersetzung zurück. Ihren Vorstellungen nach soll neben der selbständigen Entwicklung von Gestaltungsvorschlägen auch der innerhalb der Siedlung notwendige Ausgleich von gegensätzlichen Interessen in Eigenregie von den Gruppen vor Ort gelöst werden.

Die Abwartehaltung der Planung führt jedoch zu einer erneuten Unzufriedenheit unter den Schlüsselpersonen der Siedlung. Die Abwesenheit der Planung könne die Selbstbestimmungsfähigkeiten der Betroffenen nicht erhöhen. Die Gruppen vor Ort fühlen sich überfordert. Fachlich sei der Entwurf eines detaillierten Gestaltungsplanes, der die ökologischen Belange sowie die Gestaltungskriterien einer Freizeit- und Erholungsfläche berücksichtige, vor Ort nicht leistbar. Die zeichnerischen Fähigkeiten, Kapazitäten, Zeit usw. würden fehlen, um die Erwartungen der StadtplanerInnen zu erfüllen. Gerade eine kleinräumigere Darstellung und Konkretisierung der Erhaltungs- bzw. Gestaltungsmaßnahmen des Grund-

stückes könne aber zu einem Ausgleich der polarisierten Interessen führen, indem ökologische Belange und Flächen zur aktiven Erholung feinteilig abgestimmt würden. Die Betroffenen fordern deshalb von den PlanerInnen eine gezielte, sensible, fachliche Unterstützung. Gerade eine offene Planung bedürfe der Begleitung und Betreuung der Gruppen vor Ort zur Unterstützung der BewohnerInnenaktivitäten.

Im Mai/Juni 1988 werden die PlanerInnen deshalb wieder aktiv und bemühen sich, den Kommunikationsprozeß zwischen den Gruppen zu stimulieren und den BewohnerInnengruppen mit fachlichen Ratschlägen bei der Suche nach Kompromißlösungen zu helfen. Im Sommer 1988 kann mit Hilfe des Planerladers ein Kompromiß geschlossen werden. Es wird ein Konzept zur Umgestaltung der Freifläche erstellt, das den Vorstellungen der SchleifenbewohnerInnen weitgehend entspricht. Der Erfolg dieses Abwägungsprozesses und letztlich auch des Versuches einer offenen Planung unter Mitbestimmung der Betroffenen beruht von planerischer Seite vor allem auf dem besonderen Engagement des Planers vom Planungsbüro, der überdurchschnittlich viel Zeit in diese Maßnahme und die Diskussionsprozesse vor Ort investiert. Im Januar 1989 kommt es schließlich zur Gründung des von der Stadtplanung gewünschten Trägervereins ("Grünschleife"), der fortan für die Gestaltung der Fläche die Verantwortung übernimmt.

Im weiteren Verlauf der Maßnahme wird jedoch der Mangel an sozialplanerischer Begleitung und Betreuung der BewohnerInnenaktivitäten immer deutlicher. Insbesondere die in der Folge auftretenden rechtlichen und administrativen Probleme fordern von den Beteiligten ein hohes Maß an Engagement und Ausdauer. Die Verhandlungen mit der Stadt Münster über den Pachtvertrag für das Grundstück ziehen sich bis zum Mai 1989 hin. Da auch die gärtnerischen Arbeiten von dem Trägerverein der AnwohnerInnen durchgeführt werden sollen, müssen Projektgelder aus den Finanzmitteln der städtebaulichen Nachbesserung (90.000 DM) beantragt werden. Das komplizierte Verfahren hierfür löst Unmut aus, da die Arbeiten für die Beantragung von den ehrenamtlichen Mitgliedern alleine bewältigt werden müssen. Die Genehmigung der Fördermittel erfolgt erst im Herbst 1989, als die Pflanzperiode schon vorbei ist. Erst im April 1990 kann mit den ersten Pflanzarbeiten begonnen werden.

Die Akzeptanz der Maßnahme innerhalb der BewohnerInnen ist insgesamt sehr groß. Die Wohnqualität wird nach den Aussagen der GesprächspartnerInnen spürbar verbessert. Damit erreicht die städtebauliche Nach-

besserung mit dieser Maßnahme zumindest teilweise das gesetzte Ziel der Erhöhung der sozialen Bindung der BewohnerInnen an ihre Siedlung. Insbesondere die Beteiligung der Betroffenen an den praktischen Arbeiten der Umgestaltung des Grundstückes trägt hierzu bei. Die Vorarbeiten hierfür werden von den Mitgliedern der "Grünschleife" geleistet. Sie organisieren die Baumaßnahmen, Pflanzaktionen, vergeben Baumpatenschaften usw.

Insgesamt haben die PlanerInnen bei der Durchführung der Gestaltung der Freifläche damit zwar einen Lernprozeß vollzogen, indem sie die BewohnerInnen beteiligen und ihnen die notwendigen Gestaltungsfreiheiten überlassen. Gleichzeitig werden jedoch die Konflikt- und Problemlösungskapazitäten der Betroffenen überfordert. Eine angemessene Beratung, Begleitung und Unterstützung der BewohnerInnenaktivitäten findet nicht statt. Die Gestaltungswege und Möglichkeiten zur Verbesserung der Freiraumsituation innerhalb der Nord-West-Schleife werden von den BewohnerInnen schließlich selbst entdeckt.

6.5.2 Das Grabeland am Heidegrund

Parallel zu den Vorplanungen für die Grünschleife stellt die Stadt Münster im April 1988 den MieterInnen der Nord-West-Schleife ein 11.500 qm großes Grundstück am ca. 500 m nördlich von der Siedlung gelegenen Heidegrund zur Gartenbewirtschaftung zur Verfügung (vgl. Bild 8). Da es kaum Privatgärten in der Schleife gibt, finden die 25 Parzellen nach anfänglichen Anlaufschwierigkeiten im Sommer 1988 schnell Interessenten unter den MieterInnen. Die meisten Arbeiten zur Gestaltung werden von den NutzerInnen eigenständig durchgeführt. Im Sommer 1988 beginnen die konkreten Aktivitäten vor Ort. Einmal wöchentlich werden in Gemeinschaftsarbeit die Wege, ein Gerätehaus, die Umzäunung usw. angelegt.



Bild 8: Grabeland am Heidegrund

Auch bei dieser Maßnahme sollen die Eigenaktivitäten und Gestaltungsvorstellungen der BewohnerInnen im Vordergrund stehen und die BewohnerInnen einen eigenständigen Verein gründen, der die Organisation, Verwaltung und Betreuung des Grabelandes leistet. Während die Entwicklung des unbebauten Grundstückes zumindest formell im Aufgabenbereich der PlanerInnen bleibt, zieht sich die Nachbesserung beim Grabeland nach der Abwicklung der Formalitäten für die Pachtverträge des Grundstückes mit dem Liegenschaftsamt und der Zusage von Fördermitteln aus der weiteren Begleitung der Maßnahme zurück. Die Intention der PlanerInnen ist es hierbei, eine umfassende sozialplanerische Begleitung durch die Schaffung einer AB-Stelle für die gärtnerische und soziale Begleitung der Maßnahme zu institutionalisieren. Die StadtplanerInnen unternehmen damit erneut den Versuch eines integrierten Planungsansatzes mit interdisziplinärer Begleitung.

Unter dieser Voraussetzung (ABM) übernimmt das Bürgerhaus, das kulturelle Stadtteilzentrum von Kinderhaus, vorläufig die Organisation und Koordination der BewohnerInnenaktivitäten am Heidegrund. Der Antrag für die AB-Stelle wird jedoch von der Stadt Münster abgelehnt. Nachdem die Nord-West-Schleife seit 1985 im Mittelpunkt vieler Diskussionen in

Politik und Verwaltung der Stadt Münster gestanden hat, sind die zuständigen EntscheidungsträgerInnen nicht mehr bereit, das Problem der Großwohnsiedlung weiterhin und erneut zu thematisieren. Die obersten Hierarchieebenen in Politik und Verwaltung der Stadt Münster wollen nach dreijährigen Diskussionen und finanziellen Förderungen Erfolge sehen. Zudem ist eine solche integrierte Vorgehensweise vollkommen unüblich innerhalb der Münsteraner Stadtplanung.

Somit erhalten das Stadtplanungsamt und das Bürgerhaus keinerlei Unterstützung bei der Schaffung der ABM. Aufgrund der fehlenden AB-Stelle kann das Bürgerhaus die geforderten Leistungen zur Betreuung des Grabelandes nicht erbringen. Die Probleme im sozialen und organisatorischen Umfeld des Gartenlandes und die mangelnde sozialplanerische Betreuung verhindern die Bildung eines eigenständigen Vereins. Hinzu kommt, daß ein relativ großer Anteil der PächterInnen AusländerInnen sind, deren Bewirtschaftungsvorstellungen mit denen der übrigen NutzerInnen kollidieren, so daß Nationalitätenkonflikte innerhalb der Grabelandgemeinschaft entstehen. Zwar werden vier SprecherInnen (zwei Deutsche, zwei Türken) der Grabelandgemeinschaft gewählt, die sich die "Wühlmäuse" nennen, jedoch gelingt es weder 1988 noch 1989, die Maßnahme des Grabelandes organisatorisch abzusichern.

Die Zukunftsperspektiven der Maßnahme sind zu Beginn des Jahres 1990 noch immer nicht gesichert. Für die BewohnerInnen vor Ort entsteht nach den Erfahrungen mit der Grünschleife ein zweites Mal der Eindruck, daß die StadtplanerInnen, die Verwaltung und das Bürgerhaus sie "im Regen stehen lassen". Die Betroffenen werden gezwungen, in Eigenhilfe und Selbstorganisation den Bestand und die Zukunftsfähigkeit des Grabelandes zu sichern.

6.5.3 Die Begegnungsstätte Sprickmannstraße

Die Übernahme der Verantwortung und selbständige Arbeit an den Problemen und Lösungsmöglichkeiten innerhalb der Nord-West-Schleife durch die BewohnerInnen wird insbesondere an dem Beispiel der Begegnungsstätte Sprickmannstraße deutlich. Schon seit Beginn der Nachbesserung im Jahr 1986 existiert eine Vielzahl an lokalen Selbsthilfegruppen, die Arbeiten zur psychosozialen Betreuung, Kinderbetreuung, Sozialhilfeberatung, eine Frauengruppe, MieterInneninitiativen, eine Kleiderbörse usw. leisten. Eines der größten Probleme der örtlichen Initiativen ist der Mangel

an Räumlichkeiten, in denen Treffen und Veranstaltungen regelmäßig stattfinden können.

Die BewohnerInnengruppen haben deshalb seit 1986 kontinuierlich die Forderung nach Finanzierungshilfen für die Anmietung von Räumlichkeiten erhoben. Obwohl der Planerladen nur stundenweise am Tag geöffnet ist und abends stets ungenutzt bleibt, sperrte sich das beauftragte Planungsbüro im ersten Jahr (1987) gegen die Mitbenutzung der Wohnung. Die Anmietung von Räumlichkeiten wurde vom Rat der Stadt Münster nicht unterstützt.

Daraufhin wenden sich die Gruppen an die Arbeiterwohlfahrt (AWO) mit der Bitte um Unterstützung. Nach dem mehrjährigen Vorlauf bei den Bemühungen um Räumlichkeiten gelingt es den BewohnerInnengruppen in Zusammenarbeit mit der AWO, ein leerstehendes Ladenlokal im Ladenzentrum Sprickmannstraße anzumieten, das seit Januar 1988 als "Begegnungsstätte Sprickmannstraße" den örtlichen Gruppen zur Verfügung steht.

Die BewohnerInnen gründen einen Förderverein, der die Miete zusammen mit der AWO finanziert. Der Zulauf und Erfolg dieser selbstbestimmten BewohnerInneninitiative führt von 1988 bis 1990 zu einer kontinuierlichen Ausweitung der Aktivitäten. Hausaufgabenhilfe, Gottesdienste, Frühstücksangebote, Jugendgruppen, Seniorenreff, Kinderparkplatz, Arbeitslosentreff, Frauengruppe, Sparclub, English-Club, Beratungsangebote usw. sind nur einige der Angebote.

Die Begegnungsstätte Sprickmanstraße arbeitet vollkommen unabhängig von der städtebaulichen Nachbesserung, die allein durch die 80prozentige Finanzierung des Innenumbaus des Ladenlokals im April 1990 an dem Erfolg der Initiative Anteil hat. Aus Sicht der MieterInnen und Schlüsselpersonen trägt die Begegnungsstätte wesentlich zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität in der Nord-West-Schleife bei. Die Aktivitäten werden von einem hauptamtlichen Mitarbeiter (ABM) koordiniert.

Dieser hauptamtliche Mitarbeiter hat im Frühjahr 1990 freiwillig die Betreuung des Grabelandes übernommen, nachdem sich das Bürgerhaus ebenfalls aus dieser Maßnahme zurückgezogen hat. Auch für die Betreuung und Organisation der Grünschleife entwickelt sich die Begegnungsstätte zu einer wichtigen Anlaufstelle, ohne deren koordinierende Tätigkeiten der Trägerverein kaum arbeitsfähig wäre. Hier finden z.B. die Vorbereitungen der Pflanzmaßnahmen und die Treffen des Trägervereines statt. Damit leistet die Begegnungsstätte Sprickmannstraße als selbständiges, kulturelles

Zentrum der BewohnerInnenaktivitäten wesentliche Grundvoraussetzungen für den Erfolg der zentralen Maßnahmen der städtebaulichen Nachbesserung.

6.6 Fazit: Planung als politische Kultur und das ExpertInnenwissen der Betroffenen

Die Nachbesserung der Großwohnsiedlung Nord-West-Schleife in Münster/Kinderhaus wurde untersucht, um anhand eines aktuellen Fallbeispiels neue Wege der Gestaltbarkeit zu entdecken. Die Untersuchung des Planungsprozesses hat jedoch ergeben, daß es nicht die Stadtplanung ist, die in Münster/Kinderhaus neue Wege der Gestaltung entdeckt, sondern vielmehr die BewohnerInnen der Großwohnsiedlung selbst den Ansatz einer Neuorientierung leisten. Auf den ersten Blick scheint das empirische Fallbeispiel kaum wesentliche Impulse für die Strategie eines prospektiven Krisenmanagements zu beinhalten.

So entsteht das Gesamtkonzept der Nachbesserung in "einem großen Wurf". Aus einer Bestandsaufnahme der städtebaulichen Mängel und Qualitäten werden die Maßnahmen linear abgeleitet. Die Entstehungsgeschichte der Großwohnsiedlung "am Reißbrett" wird durch den einheitlichen Entwurf eines Nachbesserungsprogrammes "aus einem Guß" reproduziert und führt kaum zu Lernerfahrungen bzw. der Suche nach neuen, offeneren und flexibleren Planungsformen.

Inhaltlich beschränkt sich das planerische Gesamtkonzept auf eine rein (städte-) bauliche Nachbesserung. Die umfassenden sozialstrukturellen und wohnungswirtschaftlichen Probleme werden auf Architekturfragen reduziert. Die Mißachtung der sozialen Entstehungs- und Wirkungszusammenhänge der Problemlage vor Ort führt zwangsläufig zu einem Fehlschlag der Maßnahmen. Indem mit räumlichen Gestaltungsmitteln (z.B. Sperrung der Umfahrbarkeit der Schleife) soziale Brückenbildungen intendiert werden, ist die Kontraproduktivität der Maßnahmen vor Ort vorprogrammiert.

Die städtebauliche Nachbesserung verkennt somit die Komplexität des Gegenstandsbereiches räumlicher Planung auf der horizontalen Ebene. Der Planungsansatz läßt sich planungstheoretisch der Entwicklungslinie einer entpolitisierten Sachbereichsverwaltung zuordnen, indem technokratische Lösungsansätze in engen Fachgrenzen gesucht werden (vgl. Kap. 4.2.1). Die Nachbesserung in Münster/Kinderhaus ist zudem durch das passive

Verhalten eines staatlichen Krisenmanagements geprägt, das auf entstehende Probleme und Konflikte nur punktuell reagiert, jedoch keine prospektiven Lösungen sucht. Alle Versuche der PlanerInnen, diese konzeptionellen Mängel durch Änderungen im Planungsprozeß tendenziell zu beheben, führen nur zu isolierten, bruchstückhaften Nachbesserungen der Vorgehensweise. Die städtebauliche Nachbesserung in Münster/Kinderhaus ist insgesamt eine Form der Defensiv-Planung, die den gegenwärtigen Gestaltungsverzicht von planerischer Seite aus nicht überwindet.

In der Literatur wird ein solches Scheitern der Nachbesserungsversuche in Großwohnsiedlungen verschiedenartig erklärt. So seien z.B. die besonderen Baudichten, die dezentrale Lage, die Anordnung der Häuser, das monotone Wohnumfeld usw. nur sehr schwer zugänglich für nachträgliche Verbesserungen und gestalterische Neuansätze (vgl. JESSEN 1989, S. 579). "Nicht die falschen Prognosen, nicht die verfehlten Kalkulationen und nicht die scheinbare Begründung der Konzepte sind den Planern (der Großwohnsiedlungen; d.V.) anzulasten, sondern das zu Stein gewordene Selbstverständnis der Unfehlbarkeit" (a.a.O., S. 580). Durch die Abgeschlossenheit des Planungskonzeptes seien die Veränderungs- und Anschlußfähigkeit der Großwohnsiedlungen an gegenwärtige Entwicklungen nahezu unmöglich.¹⁴ Von anderer Seite wird betont, daß im Zuge der Nachbesserungen von Großwohnsiedlungen "nicht etwa grundsätzliche Fehlentwicklungen (der 60er und 70er Jahre; d.V.) Ursache auftretender Problemsituationen sind, sondern vielmehr versäumte städtebauliche Weiterentwicklungen, die sich aus dem fortschreitenden Stand von Wissenschaft und Technik ergeben" (MEUTER 1988, S. 794).

Beide unterschiedlichen Positionen stimmen jedoch darin überein, daß der wesentliche Anknüpfungspunkt für eine Verbesserung der Lebens- und Wohnsituation der Betroffenen im sozialen Bereich liegt. "Letztlich haben die Ergebnisse aller Untersuchungen immer die soziale Situation der Bewohner und nicht die Gestaltung der Häuser zum wesentlichen Problem und damit zum Ausgangspunkt von weiteren Überlegungen zur Veränderung der Situation in den Großsiedlungen erhoben" (PFADT 1985, S. 73).

¹⁴ D. Hoffmann-Axthelm schlägt deshalb für die Strategie einer Nachbesserung vor, den Großwohnsiedlungen ihre eigene historische Abgeschlossenheit und Unveränderbarkeit vorzuführen, indem man nicht die Substanz der Siedlung nachbessere, sondern bewußt städtebauliche Gegenidyllen aufbaut; vgl. HOFFMANN-AXTHELM 1988.

Für die Bewertung und Analyse des Planungsprozesses in der Großwohnsiedlung Münster/Kinderhaus sind diese allgemeinen Aussagen nur z.T. ausreichend. Sie vermögen einerseits zu erklären, warum die Nachbesserung von Großwohnsiedlungen generell eine komplexe und risikoreiche Planungsaufgabe darstellt und deshalb oftmals zu unbefriedigenden Ergebnissen führt. Zum anderen heben diese Betrachtungen noch einmal hervor, daß ein isolierter städtebaulicher Ansatz keinesfalls ausreicht.

Für das Mißlingen der Grundkonzeption in der Nord-West-Schleife sind jedoch grundsätzlich andere Ursachen verantwortlich. Die PlanerInnen der städtebaulichen Nachbesserung wußten sehr wohl um die Notwendigkeit eines integrierten Planungsansatzes, die Erfordernisse der Prozessualität und Flexibilität des Vorgehens, der umfassenden BürgerInnenmitbestimmung und sozialplanerischen Begleitung. Das reduzierte städtebauliche Konzept wurde von Beginn an von den PlanerInnen und Betroffenen vor Ort kritisiert. Jeder Versuch einer Nachbesserung dieser isolierten Folgekostenverwaltung wurde jedoch von den öffentlichen EntscheidungsträgerInnen auf höchster Ebene blockiert. Ein integrierter planungspolitischer Ansatz war von den Spitzen der Münsteraner Politik und Verwaltung nicht gewollt.

Die Nachbesserung in Münster/Kinderhaus scheitert damit nicht an der Komplexität der Problemlagen vor Ort oder ähnlichem. Die hier vertretene These ist, daß die städtebauliche Nachbesserung in Münster/Kinderhaus nicht an solchen Sachgründen scheitert, sondern die Ursachen hierfür vielmehr prinzipiell in der Planungskultur von Münster zu suchen sind.

Eine Erklärung für diese Verweigerungshaltung der obersten Hierarchieebenen in Politik und Verwaltung würde eine vollkommen neuartige Untersuchung des Milieus, der Planungsmentalität und politischen Kultur in Münster erfordern. Im Rahmen dieser Untersuchung läßt sich allein vermuten, daß die Geschichte der Verwaltungs-, Beamten- und Universitätsstadt in Verbindung mit der konservativen Tradition zu einer spezifischen planerischen Kultur geführt hat, die sich beharrlich gegen grundsätzliche Neuerungen sperrt. Hinzu kommt, daß Münster aufgrund des mangelnden Industrie- und Gewerbebesatzes kaum über dringende planungspolitische Probleme, Flächennutzungskonflikte usw. verfügt. Der dominierende bürgerliche Mittelstand erlaubt eine Politik, die sich bewahrend vorwiegend der historischen Substanz der Stadtgestalt zuwendet. Aufgrund des geringen "Leidensdruckes" sind somit prinzipielle Neuerungen in der Planungskultur kaum erforderlich. Der allgemeine gegenwärtige Trend zur

Innenentwicklung entspricht den Bedürfnissen der Münsteraner Stadtpolitik nach einer Konzentration auf den Bestand und Orientierung an der Gestaltung der Innenstadt (bzw. des Prinzipalmarktes) als der "guten Stube" Münsters.

Für die Spitzen von Politik und Verwaltung ist die Nord-West-Schleife damit uninteressant. Die geringen sozialpolitischen Probleme der Gesamtstadt können aufgrund der Konzentration in der Nord-West-Schleife relativ problemlos ignoriert werden. Münster segmentiert die Großwohnsiedlung als lokale Armutsinsel postfordistisch aus. Eine solche De-Thematisierung wird in Münster dadurch erleichtert, daß es sich um eine relativ kleine Großwohnsiedlung handelt, die aufgrund ihrer Größe kaum über Gewicht in den öffentlichen Diskussionen verfügt (vgl. ZIERCKE 1985, S. 27).

Wenn die Entwicklung der Großwohnsiedlung dennoch seit 1986 positiv verlaufen ist, so beruht dieser Aufwärtstrend vor allem auf den Aktivitäten der BewohnerInnen. Mit der Initiierung vielfältiger sozialer und kultureller Projekte haben die Betroffenen den Weg der Gestaltbarkeit der Siedlung selbst entdeckt. Daß die BewohnerInnen schließlich sogar die sozialplanerische Begleitung und Unterstützung von zentralen Maßnahmen der städtebaulichen Nachbesserung in Eigenregie durchführen, beschreibt nur die extremen Phänomene der entdeckten Gestaltungsmöglichkeiten.

Diese Verselbständigung und Eigenhilfe der BewohnerInnen war jedoch nur möglich, weil es sich bei dem gewählten Fallbeispiel um eine stadtteilbezogene Planung handelt. Die Komplexität politischer, sozialer, städtebaulicher Probleme usw. äußert sich auf der Stadtteilebene in konkreten Phänomenen (vgl. HINTE 1987, S. 10). Dies ermöglicht es den Betroffenen, aktiv zu werden und alltagsweltliche Handlungspotentiale gegenüber den prinzipiellen Konfliktslagen zu entdecken (vgl. SPRINGER 1987, S. 13).

Für ein prospektives Krisenmanagement ergeben sich somit aus der Untersuchung der städtebaulichen Nachbesserung in Münster/Kinderhaus verschiedene Schlußfolgerungen. Der Weg der Entdeckung von Gestaltbarkeit ist insbesondere auf kleinräumiger Ebene entscheidend von den Mitbestimmungsmöglichkeiten und -fähigkeiten der Betroffenen geprägt. Das materielle Ziel eines prospektiven Krisenmanagements, das auf die Kompetenzanhebung der Bevölkerung gerichtet ist, scheint vor allem auf der Stadtteilebene realisierbar zu sein. Hier sind die Betroffenen nicht nur mitwirkungsfähig, sondern stellen die eigentlichen ExpertInnen für die

Verbesserung, Entwicklung und Gestaltung der Wohn- und Lebensverhältnisse dar.

Damit mündet ein prospektives Krisenmanagement notwendig in eine neue Konfliktlinie ein: in das Wirkungsgefüge zwischen dem Fachwissen der ExpertInnen und dem Alltagswissen der Betroffenen. Sicherlich wäre es zu einfach, in Gestaltungsfragen grundsätzlich auf die Problemlösungsfähigkeiten der Betroffenen zu vertrauen. Das Fachwissen der ExpertInnen behält gerade in übergeordneten Problemlagen seine Gültigkeit. Für ein prospektives Krisenmanagement bedeutet jedoch dieses Spannungsverhältnis zwischen ExpertInnen und Betroffenen eine grundlegende Möglichkeit der Entdeckung von Gestaltbarkeit, die umso mehr ihre eine kreative Wendung erhält, als es sich um kleinräumige Planungsprobleme handelt.

Anhand des skizzierten Fallbeispiels werden jedoch auch Grenzen eines prospektiven Krisenmanagements deutlich. Indem die Planungskultur letztlich die entscheidende Determinante für den konkreten Verlauf und die auftretenden Mängel im Planungsprozeß ist, tritt die lokal-konkrete Ebene des Gestaltungsbereiches räumlicher Planung in den Vordergrund.

Die je unterschiedlichen örtlichen Voraussetzungen erweisen sich damit - insbesondere in Umbruch- und Krisensituationen - als eine der dominantesten Dimensionen innerhalb des Gegenstandsbereiches räumlicher Planung. Traditionell bewährte Erfahrungsmuster, geschichtliche Prägungen und Identitäten, verfestigte Handlungsformen und Denkmuster scheinen all das zu kennzeichnen, was sich als örtliche Planungskultur bzw. -mentalität charakterisieren läßt. Die Art und Weise, wie aufgrund dieser "weichen Politik- und Planungsstrukturen" Planungsprobleme gedeutet und Lösungskonzepte entworfen werden, kennzeichnet ein wesentliches Moment der Planungspraxis. Ein prospektives Krisenmanagement, das diesen Aspekt berücksichtigt und zugleich die Gestaltungsmöglichkeiten der Bevölkerung auf der kleinräumigen Ebene wahrnimmt, würde damit seine Chancen erhöhen, zu einer Überwindung des gegenwärtigen Gestaltungsverzichtes beizutragen.