



Wohnen und Bauen aus der Sicht von Familien und Frauen



Inhalt

Vorwort

**Heidi Merk, Niedersächsische Ministerin für
Frauen, Arbeit und Soziales**

2

Vorwort

Verbandsdirektor Bernd Meyer

3

Familien- und frauengerechtes
Bauen und Wohnen

**Heidi Merk, Niedersächsische Ministerin für
Frauen, Arbeit und Soziales**

4-5

Was erwarten Familien und Frauen von ihrer
Wohnung und dem Wohnquartier?

Gisela Mattern

6-11

Die familien- und frauengerechte
Gestaltung der Wohnung

Sabine Rebe

11-17

Die familien- und frauengerechte
Gestaltung des Wohnumfeldes

Maria Spitthöver

17-23

Unterwegs im Quartier - Wege und Infrastruktur
aus der Sicht von Familien und Frauen

Juliane Krause

23-35

Familien- und frauengerechtes Wohnen bei
einem kommunalen Wohnungsunternehmen

Rosemarie Mökesch, Petra Fietze, Carola Kiesel

36-37

Familien- und frauengerechtes Wohnen bei
einer Wohnungsbaugenossenschaft

Lutz Weber

38-41

“Frauen planen für Frauen und Familien”

Ein Neubauprojekt der GSG Oldenburg

Stefanie Brinkmann-Cordes

42-45

Konzept und Layout:
Heinrich Kleine Arndt, Carsten Ens

Druck: LGN

Titelfoto: GSG Oldenburg

Auflage: 3000 Exemplare

Vorwort

Von Heidi Merk,
Niedersächsische Ministerin für Frauen, Arbeit und Soziales

Es freut mich, dass unsere gemeinsame Fachtagung zum Thema "Wohnen und Bauen aus der Sicht von Familien und Frauen" nunmehr ihren Niederschlag in der hier vorliegenden Dokumentation gefunden hat und dass die vielen anregenden Beiträge noch einmal nachgelesen werden können, insbesondere auch von denjenigen, die bei der Veranstaltung nicht dabei sein konnten.

Auf unserer viel beachteten und gut besuchten Veranstaltung stand die Frage im Mittelpunkt, wie das Wohnen aus der Sicht von Familien und Frauen attraktiv gestaltet werden kann. Diese Frage gewinnt ihre Aktualität aus der Erkenntnis, dass die zunehmende Pluralisierung der Lebensstile auch eine Differenzierung der Wohnbedürfnisse nach sich gezogen hat, die - so der Eindruck zumindest - noch zuwenig von Architektur und Wohnungswirtschaft zur Kenntnis genommen wird. Dies zeigt sich in städtischen Gebieten im übrigen auch an einem Mangel an familieneigneten Wohnungsbeständen, der für viele junge Familien ein gewichtiger Grund ist, sich im Umland niederzulassen.

Aus meiner Sicht war die Tagung ein großer Erfolg, da den frauen- und familienpolitischen Belangen im Wohnungsbau und bei der Bestandserneuerung damit erstmalig ein wichtiges Forum zur Verfügung gestellt wurde, das ihnen die notwendige Aufmerksamkeit und Akzeptanz der Wohnungswirtschaft verschaffte. Sie hat darüber hinaus Personengruppen zu einem Gedankenaustausch zusammengeführt, nämlich sowohl Vertreterinnen und Vertreter von Wohnungsunternehmen als auch Fachleute aus Architektur und Planung sowie kommunale Frauenbeauftragte, die in dieser Zusammensetzung sonst selten miteinander in Berührung kommen, gleichwohl aber die Gelegenheit nutzten, um ihre gegenseitigen Belange und Ideen im Interesse eines innovativen und bedarfsgerechten Wohnungsbaus besser kennenzulernen.

Ich wünsche dieser Broschüre eine interessierte Leserschaft und hoffe, dass die zahlreichen



Anregungen, die sie bietet, verstärkt Eingang in die Praxis finden werden. Abschließend möchte ich nicht versäumen, an dieser Stelle dem vdw und insbesondere seinem Verbandsdirektor Bernd Meyer für die Initiative und gute Kooperation bei der Organisation dieser gemeinsamen Tagung nochmals meinen herzlichen Dank auszudrücken.

Vorwort

Von Bernd Meyer,
Verbandsdirektor Verband der Wohnungswirtschaft Niedersachsen Bremen

.....

Frauen und Kinder sind in aller Regel die Personenkreise, die den größten Teil ihrer Zeit dort verbringen, wo sie wohnen. Wohndefizite werden deshalb von ihnen intensiv erlebt. Wohnungsanbieter sind dafür offen, neue Konzepte für diese Nachfragergruppen anzubieten, um dadurch eine bessere und dauerhafte Vermietbarkeit der Wohnungen zu gewährleisten.

Die vorliegende Dokumentation, die der vdw gemeinsam mit dem Ministerium für Frauen, Arbeit und Soziales in Niedersachsen herausgibt, möchte hierzu eine Hilfestellung geben und auf die Frage eingehen, wie das Wohnen aus dem Blickwinkel von Familien und Frauen attraktiv gestaltet werden kann.

Zentrales Problem für viele Frauen ist die Vereinbarkeit von Erwerbstätigkeit mit Haus- und Familienarbeit. Welche Anforderungen sich aus diesem Gesichtspunkt an das Wohnen ergeben, beschreibt **Gisela Mattern** in dem ersten Beitrag.

Am Beispiel von fünf Projekten zeigt **Sabine Rebe** in ihrem Aufsatz, wie in der Wohnung frauen- und familiengerechte Anforderungen umgesetzt werden können.

Freiflächen um Geschossbauten haben häufig nur einen eingeschränkten Nutzungswert. **Maria Spitthöver** macht praxisorientierte Verbesserungsvorschläge für ein familien- und frauengerechtes Wohnumfeld.

Unsere heutige Siedlungsstruktur ist vielfach geprägt durch den autogerechten Um- und Ausbau mit den bekannten negativen Begleiterscheinungen wie Lärm- und Abgasbelastung, Versiegelung, steigende Unfallzahlen.

Juliane Krause informiert im Zusammenhang mit der Verkehrsplanung über Konzepte und Maßnahmen zur stärkeren Berücksichtigung der Belange von Frauen und Familien.

Abgerundet werden die Referate der Fachfrauen durch Beispiele aus der wohnungswirtschaftlichen Praxis.

Das **Frauenforum der Wohnungsbaugesellschaft Neuland, Wolfsburg**, hat anlässlich des



internationalen Frauentages eine Umfrage zum Thema "Mietwohnungen in Wolfsburg - aus Frauensicht" durchgeführt. Die Ergebnisse finden Sie in dieser Dokumentation.

Der **Bauverein Rüstringen** verbessert mit seinem Projekt KIDS 24, der Einrichtung einer Kindertagesstätte, seinen Service speziell für die jüngere Generation.

Das Bauvorhaben der **GSG Oldenburg** "Frauen planen für Frauen und Familien" ist ein gelungenes Beispiel dafür, dass eine Kombination hoher gestalterischer, ökologischer, sozialer und funktionaler Qualitäten auch unter den Vorgaben des geförderten Wohnungsbaus möglich ist.

Die Mitwirkenden an dieser Dokumentation wünschen sich, dass die Beispiele für frauen- und familiengerechtes Wohnen zur Nachahmung anregen.

Familien- und frauengerechtes Bauen und Wohnen

Von Heidi Merk,
Niedersächsische Ministerin für Frauen, Arbeit und Soziales

Es stellt sich die Frage, was bedeutet familien- und frauengerechtes Bauen und Wohnen? Natürlich bilden Frauen keine homogene Gruppe mit einheitlichen Interessen. Frauen unterscheiden sich in vielfältiger Hinsicht nach Lebenslagen und Lebensphasen. Dennoch ist vielen etwas gemeinsam, nämlich eine zeitweilige Verantwortung für Kinder, für ihre Versorgung und Erziehung. Die kindererziehenden Frauen haben sich mit vielen Problemen der Alltagsbewältigung auseinander zu setzen, insbesondere, wenn sie Beruf und Familie miteinander vereinbaren möchten, was die Mehrzahl von ihnen tut. Gegenwärtig liegt die Erwerbsquote der Mütter mit minderjährigen Kindern bei rund 60 Prozent und ist damit nur um sechs Prozent niedriger als die Erwerbsquote aller im Bundesgebiet lebenden Frauen.

Diese Zielgruppe bedarf unserer besonderen politischen Aufmerksamkeit und Unterstützung. Begriffe wie familien- und frauengerecht hängen so gesehen zwar eng zusammen, meinen aber nicht ganz das selbe. Familiengerechtes Wohnen bedeutet, den sich im Zeitverlauf durch das Heranwachsen der Kinder wandelnden Bedürfnissen aller Familienmitglieder Rechnung zu tragen. Beim frauengerechten Wohnen steht im Vordergrund, dass Wohnung und Wohnumfeld so beschaffen sein sollen, dass sie der Person, die hauptsächlich für die Familienaufgaben zuständig ist - und das sind immer noch zumeist die Frauen -, die Arbeit für Haushalt und Familie erleichtern können.

Wenn man meint, diese Erkenntnisse seien trivial und in der Praxis längst umgesetzt, so täuscht man sich. Man denke nur an den hochgestapelten, überdimensionierten anonymen Geschosswohnungsbau, an unwirtliche Wohnhochhäuser und abweisende Großsiedlungen aus den sechziger und siebziger Jahren, die manche Quartiere unserer Städte und Gemeinden kennzeichnen. Sie lassen sich kaum als familienfreundlich und kindgerecht bezeichnen und vermitteln den dort Wohnenden wohl nur selten ein Gefühl von Identität und Heimat.

Wo eigene Gestaltungs- und Selbstdarstellungsmöglichkeiten fehlen und bauliche Einfallslosigkeit und Langeweile die Wohnumwelt prägen, fällt es schwer, heimisch zu werden und eine emotionale Bindung an Haus, Umgebung und Nachbarschaft zu entwickeln. Dabei ist dies vor allem für Kinder und Jugendliche wichtig. Für Kinder ist das Wohnumfeld zugleich ein Ort des sozialen Lernens, wo erste Erfahrungen im Kontakt mit anderen Kindern und Erwachsenen gesammelt werden, wo sie sich spielerisch ausprobieren und ihre Abenteuer suchen. Ein trostloses und erlebnisarmes Umfeld aber behindert nicht nur den Aufbau einer positiven Beziehung zu Haus, Wohnumfeld und Nachbarschaft, sondern mündet oft genug bei den älter gewordenen Kindern in Zerstörung und Vandalismus. Deshalb brauchen wir eine Wohnungspolitik, die immer zugleich auch Familien- und Jugendpolitik ist.

Dass Wohnen mehr bedeutet als über eine geräumige Wohnung mit Balkon, Einbauküche und modernen Sanitäreinrichtungen zu verfügen, ist vielleicht zu lange vernachlässigt worden. Man verbringt einen erheblichen Teil seines Lebens in den eigenen vier Wänden. Hier erholt man sich nicht nur von anstrengender Erwerbsarbeit, hier wird auch gearbeitet, gewirtschaftet, werden Kinder aufgezogen, findet Familienleben statt. Die Wohnung ist Rückzugsraum, Zuflucht vor den Zumutungen der Außenwelt - nicht umsonst ist ihre Unverletzlichkeit grundgesetzlich geschützt -, aber sie ist auch Ausdruck der eigenen Identität, des präferierten Lebensstils.

Das alles sind keine neuen Erkenntnisse. Sie aber nicht zu berücksichtigen kann für die Wohnungswirtschaft problematisch werden, insbesondere in Zeiten eines entspannteren Wohnungsmarktes, bei dem sich die Wahlchancen erhöhen. Im zunehmenden Wettbewerb kann die Bereitstellung von familien- und frauengerechtem Wohnraum an Bedeutung gewinnen. Sie alle kennen schon lange das Problem der sogenannten "Stadtflucht": Familien mit Kindern verlassen die Städte

und ziehen auf der Suche nach Lebensqualität "ins Grüne", in die Außenbereiche der großen Städte und in das weitere Umland, weil sie dort kindgerechtere Wohnverhältnisse vorzufinden hoffen, vor allem weniger Autoverkehr und damit mehr Bewegungsfreiheit für ihre Kinder.

Wenn wir Familien in der Stadt halten wollen, und dafür sprechen nicht nur steuerliche Gründe, sondern davon hängt auch die Lebensqualität unserer Städte ab, müssen wir ihnen bessere bzw. bedarfsgerechtere Wohnverhältnisse anbieten.

Andernfalls werden wir einen weiteren Anstieg der Single-Haushalte in den großen Städten zu verzeichnen haben, die in manchen bereits zum dominanten Haushaltstypus geworden sind. Zwar befinden sich die Haushalte mit minderjährigen Kindern zahlenmäßig allgemein auf dem Rückzug im Vergleich zu Haushalten mit Paaren ohne Kind und solchen von Alleinlebenden, was vor allem auf die Altersstruktur unserer Gesellschaft zurückzuführen ist. Tatsache aber ist, dass immer noch zwei Drittel aller Frauen im Verlaufe ihres Lebens eine Familie gründen und Kinder bekommen.

Trotzdem kann man zu Recht davon reden, dass bei Haushaltstypen und Familienformen in den letzten Jahrzehnten Differenzierungsprozesse stattgefunden haben, eine sogenannte Pluralisierung der Lebensformen, die auch eine Differenzierung der Wohnbedürfnisse nach sich gezogen hat. Ein Indiz dafür sind die vielfältigen Initiativen im Wohnbereich, die sich stichwortartig so benennen lassen wie z.B. "Wohnen im Alter", "Generationsübergreifendes Wohnen", "Wohnen mit Behinderten", "Wohnen ohne Auto", "Ökologisches Wohnen" und auch "familienfreundliches Wohnen".

Solchen Wohnprojekten ist gemeinsam, dass sie die mit den gesellschaftlichen Individualisierungstendenzen einhergehende wachsende Isolation der Menschen mit Wohnformen, die mehr Gemeinschaftlichkeit erlauben, durchbrechen möchten. Familienorientierte Wohnprojekte zielen auf gegenseitige Hilfestellung, vor allem bei der Kinderbetreuung, aber auch auf Integration der besonders belasteten Alleinerziehenden und gele-

gentlich auf die der alten Generation. Mit der intendierten Entlastung der Familien durch gemeinschaftliches Wohnen mag sich aber auch die stille Hoffnung verbinden, insgesamt zu einer Stabilisierung von Familienverhältnissen beizutragen, die in ansteigender Tendenz überall vermehrt dem Risiko von Trennung oder Scheidung ausgesetzt zu sein scheinen.

Im Wohnungsbau findet der Wunsch nach dem Zusammenwohnen mit Gleichgesinnten oder Personen in ähnlicher Lebenslage, das ein Stück nachbarschaftliche Verbundenheit und Sicherheit verspricht, noch wenig Entsprechung. Vielleicht musste sich der Wohnungsmarkt aber auch erst entspannen, bevor die Wohnbedürfnisse der Nachfrageseite deutlicher hervortreten konnten.

"Frauengerechtes Wohnen" stößt vorerst noch auf Abwehr. Zu Unrecht, meint es doch nichts anderes als den nachvollziehbaren Wunsch vieler Frauen, so zu wohnen, dass der Spagat zwischen Beruf und Familie nicht zur Strapaze wird, z.B. weil nötige Infrastruktureinrichtungen im Nahraum fehlen. Darauf mehr Rücksicht zu nehmen wird schon deshalb zur Notwendigkeit werden, weil die Wohnungs- und Wohnortwahl von Frauen wesentlich beeinflusst und mitentschieden wird. Denn schließlich wächst der Anteil von Frauen beständig, die über Einkommen verfügen, die sie in die Lage versetzen, wählerisch sein zu können.

Wachsende Leerstände im Bestand, mit denen manche Wohnungsunternehmen seit einiger Zeit konfrontiert werden, haben zu einer Verschärfung des Wettbewerbs geführt und die Bereitschaft geweckt, sich neuen Konzepten zuzuwenden, die eine bessere und dauerhafte Vermietbarkeit der Wohnungen versprechen. Familien- und frauengerechtes Wohnen als Bestandteil einer zielgruppenorientierten Produktdifferenzierung könnte ein derartiges Konzept sein, dessen Erfolg sich letztlich aber erst in der Praxis erweisen kann.

Deshalb möchte ich die Wohnungswirtschaft ermuntern, diesen Versuch zu wagen. Sie können auf unsere Unterstützung zählen und auf die der Fachfrauen und kommunalen Frauenbeauftragten.

WAS ERWARTEN FAMILIEN UND FRAUEN VON IHRER WOHNUNG UND DEM WOHNQUARTIER?

Von Prof. Dipl.-Ing. Gisela Mattern, Fachhochschule Holzminden

1. Wohnen als soziales Grundbedürfnis

Das Thema „Wohnen“ ist so komplex, daß wir uns immer wieder damit beschäftigen, jedesmal aus einem neuen Blickwinkel, der sich plötzlich vor uns aufgetan hat. In der Wohnung werden mehrere existentielle Grundbedürfnisse gestillt. Sie bietet uns Schutz und Sicherheit, Privatheit, Identifikations- und Selbstdarstellungsmöglichkeiten. Erst durch die Privatheit, die wir in ihr finden, kann ein Spannungsverhältnis zur Halböffentlichkeit im Umfeld und zur Öffentlichkeit auf der Straße aufgebaut werden.

Die Wohnung ist weiterhin Grundvoraussetzung für das Bilden sozialer Gruppen, insbesondere der Familien. Die psychische und physische Entwicklung von Kindern wird nicht nur durch das Familienklima, sondern auch durch die Wohnverhältnisse entscheidend bestimmt.

In der Wohnung wird ein erheblicher Teil des Lebens verbracht. Bedingt durch die herrschende Rollenzuweisung sind es vor allem die Frauen, zum Teil auch die Kinder und die älteren Menschen. Ich habe mich bei der Vorbereitung dieses Vortrages gefragt, wie konnte ich nur als Studentin den Begriff „Schlafstadt“, den unsere Professoren für größere Wohngebiete benutzten, so unbedacht übernehmen! Wer schläft denn da? Bestimmt nicht die Frauen, die tagsüber Haus- und Familienarbeit machen. Sie sehen, selbst mir als Frau hat damals der richtige Blickwinkel gefehlt. Ich füge daher den bereits genannten Funktionen der Wohnung eine weitere hinzu: die Wohnung ist auch Arbeitsplatz, ein Ort, an dem eine meistens unbezahlte Arbeit geleistet wird.

2. Demographische und strukturelle Veränderungen der Gesellschaft

Der Wohnungsbestand der 50er, 60er und 70er Jahre ist für eine Gesellschaft gebaut worden, die es in dieser Form heute nicht mehr gibt: das bezieht sich vor allem auf Haushaltsgrößen und auf Haushaltszusammensetzungen. Es haben in den letzten Jahrzehnten tiefgreifende demographische und strukturelle Veränderungen stattgefunden.

Am auffälligsten sind die Individualisierung der Lebensstile und die daraus folgende Differenzierung der Haushaltsformen.

Der frühere Typ der „Normalfamilie“, d.h. Mann und Frau, miteinander verheiratet mit zwei Kindern, der als Prototyp dem Wohnungsbau zugrundegelegt worden war, existiert heute nur noch als eine mögliche Ausprägung des Zusammenlebens. Generell ist der Trend zur Kleinfamilie zu verzeichnen. Die Zahl der Ein-Personen-Haushalte nimmt zu. Ältere Menschen stellen keine Randgruppe mehr dar, ihr Anteil wird weiter steigen.

Selbst der Begriff „Familie“ oder „Ehepaar“ paßt nicht mehr recht, da viele neue Formen des Zusammenlebens von nicht miteinander verheirateten oder verwandten Personen probiert werden: Lebensgemeinschaften mit oder ohne Kinder, Alleinerziehende, die sich zusammenschließen, Wohngemeinschaften aus ökonomischen Gründen oder als bewußte Lebensform, kooperative Wohnformen mit starken nachbarschaftlichen Bezügen.

Noch ein Phänomen: Durch die Auflösung der biologischen Familie ist ein neues Bedürfnis nach der „sozialen Familie der Nachbarschaft“ entstanden, wie Adolf Arndt das einmal genannt hat. Als Ausgleich zur großen Privatheit oder Einsamkeit, die die kleinen Haushaltsformen bieten, wird nach neuen Möglichkeiten zur Kommunikation und zu gemeinschaftlichen Aktivitäten gesucht.

Wir stehen also jetzt vor einer doppelten Auf-

gabe: die vorhandenen Wohnungen müssen an die neuen Lebensformen und Haushaltstypen angepaßt, neue Grundlagen für den Neubau erarbeitet werden. Gleichzeitig sollen Bedürfnisse von Frauen und Familien, die wir - wie wir behaupten - bisher nicht ausreichend erkannt haben, berücksichtigt werden.

3. Welche Wünsche stellen Familien und Frauen an ihre Wohnung und ihr Wohnquartier?

Eigentlich müßte man den Nutzergruppen „Familien“ und „Frauen“ noch die Gruppe „Kinder“ hinzufügen. Genau so wie sich die Bedürfnisse von Frauen nicht hundertprozentig mit den Bedürfnissen von Familien decken, genau so sind Kinder Träger eigener Rechte, die nicht immer mit den Bedürfnissen der Familie übereinstimmen. Auch ist nicht jede Gruppe in sich homogen. Es gibt aber Kongruenzen sowohl innerhalb als auch zwischen den Gruppen – und die will ich beispielhaft aufzeigen.

3.1 Bedürfnisse von Frauen

Ich fange bei den Frauen an, weil es hier am kompliziertesten ist: Frauen übernehmen in unserer Gesellschaft – auch in Partnerschaften – immer noch den Hauptanteil der sozialen Aufgaben für die engere Lebensgemeinschaft. Ihr Leben wird neben andauernder oder zeitweiser Erwerbstätigkeit bestimmt durch Hausarbeit, Erziehung von Kindern, Pflege von Angehörigen und sonstigen sozialen Hilfestellungen gegenüber Nachbarn und Freunden. Je nach Lebensphase ändert sich auch noch das Lebensmuster bei Frauen, bedingt durch die größere Nähe zu Kindern, häufiger als bei Männern. Rechnen Sie sich mal aus, wie oft eine Frau ihre Rolle im Leben ändert, wenn sie eine Ausbildung macht, dann arbeitet, später heiratet und weiter arbeitet, ein



Gisela Mattern

Kind bekommt und pausiert, dann halbtags, später ganztags wieder in den Beruf einsteigt, sich dann noch scheiden lässt oder nach dem Tod des Ehemannes allein lebt. Aus jeder neuen Rolle ergeben sich andere Ansprüche an die räumliche Umwelt.

Neben der Tatsache, dass Frauen sich mehr um Haus- und Familienarbeit kümmern, gibt es weitere signifikante Unterschiede zu Männern: Frauen sind häufiger als Männer alleinerziehende Elternteile, sie sind überproportional unter den älteren Menschen vertreten, sie gehören, besonders im Alter, zu den einkommensschwachen Schichten der Bevölkerung – und sie fühlen sich stärker im öffentlichen Raum bedroht.

Zentrales Problem für viele Frauen ist die Vereinbarkeit von Erwerbstätigkeit mit Haus- und Familienarbeit.

Da so viele verschiedene Tätigkeiten miteinander kombiniert werden müssen, und zwar immer unter Zeitdruck, die Verfügbarkeit über ein schnelles, lastentragendes Auto bei Frauen deutlich geringer ist als bei Männern, werden von Frauen nicht nur andere Anforderungen an die Raumstruktur, sondern auch an die Mobilität gestellt. Diese Anforderungen richten sich vor allem auf den täglichen Gebrauchswert der Wohnung und des Quartiers. Die Funktionalität der Räume ist wichtig und die schnelle Erreichbarkeit von Dienstleistungen, die zur Alltagsbewältigung benötigt werden. Schnell erreichbar sollten auch qualifikationsgerechte Arbeitsplätze und Stätten der Erholung und Weiterbildung sein.

Die **Wohnung** spielt bei der derzeitigen Rollenzuweisung im weiblichen Lebenszusammenhang eine besonders große Rolle. Wenn wir jetzt sowohl die anfangs beschriebene starke Differenzierung der Haushaltstypen als auch die eben dargestellte neue Gewichtung alltäglicher Gebrauchsqualitäten berücksichtigen, ergeben sich für den zukünftigen Wohnungsbau folgende

Gisela Mattern

grundsätzlichen Forderungen: Wir brauchen unterschiedlichere Wohnungsgrößen, flexiblere Grundrisse und mehr Gemeinschaftsräume:

Unterschiedliche Wohnungsgrößen: Wir benötigen sie, um die Vielfalt der neuen Haushaltstypen unterbringen zu können, aber auch, um den neuen Formen nachbarschaftlichen Zusammenlebens entgegenzukommen.

Flexiblere Grundrisse: Anstatt hierarchisierter Grundrisse brauchen wir nutzungsneutrale, gleich große Räume, in denen die Raumfunktion zusammen mit der Änderung der Lebensphase neu bestimmt werden kann, ohne umzubauen oder ausziehen zu müssen. Wenn möglich, sollen Grundrisse so entworfen werden, daß einzelne Räume zu- oder weggeschaltet werden können.

Die Forderung nach besserer Gebrauchsgüte will ich an einem Beispiel demonstrieren: Die Küche muss endlich die bauliche Ausformung erhalten, die ihren tatsächlichen Funktionen entspricht. Sie ist nicht nur Arbeitsplatz zum Kochen und Abwaschen, in ihr werden auch Kinder betreut, bei Hausaufgaben geholfen, Gespräche mit Familienmitgliedern, Nachbarn und Freunden geführt. Sie ist eine Kombination von Arbeits- und Kommunikationsraum. Sie sollte daher endlich eine dieser Mehrfachnutzung angepasste Größe, eine zentrale Lage in der Wohnung, natürliche Belichtung und einen Essplatz haben. Wünschenswert wäre auch ein Ausgang ins Freie, damit Hausarbeit kurzfristig auf den Balkon verlagert werden oder eine kleine Pause eingelegt werden kann, während das Essen kocht. Von manchen Frauen kommt auch der Vorschlag, eine offene Verbindung zwischen Küche und Wohnzimmer zu lassen. Vielleicht spielt hier auch der Wunsch, die unbezahlte Hausarbeit etwas „sichtbarer“ werden zu lassen, eine Rolle.

Mehr Gemeinschaftsflächen: Um den neuen Bedürfnissen nach mehr Nachbarschaft und dem schon immer vorhandenen stärkeren Kommunikationsbedürfnis von Frauen Rechnung zu tragen, sollten Hauseingänge, Treppenpodeste, Laubgänge mehr Aufenthaltsqualität erhalten. Es

sind Bereiche, wo schnell aus informellen Kontakten nachbarschaftliche Beziehungen entstehen könnten. Des weiteren sollten Gemeinschaftsräume im Erdgeschoss, Keller, Dach oder im Hof angeboten werden. Gemeinschaften, die sich entwickeln sollen, brauchen Räume. Hier können die Wohnungsunternehmen durch die Bereitstellung eines Raumes für Mietertreffs, Feiern, gemeinsame Kinderbetreuung und sonstiges eine wertvolle Hilfestellung geben. In Skandinavien finden wir schon seit langem in vielen Siedlungen Gemeinschaftsräume und Nachbarschaftshäuser.

Das **Wohnumfeld** und das engere Quartier wird – genau wie die Wohnung – von Frauen anders erlebt als von Männern: zum einen verhalten sich Frauen in Abhängigkeit von gesellschaftlichen Normen im Freien anders als Männer, zum anderen wird auch das Umfeld mehr unter dem Gesichtspunkt beurteilt, ob Kinderbetreuung erleichtert wird und ob bei gemeinschaftlich genutzten Freiräumen Eindeutigkeit in bezug auf den Nutzerkreis herrscht. Frauen bevorzugen eine Art „kontrollierte Öffentlichkeit“.

Da auch das Thema „Umfeld“ noch ausführlich behandelt werden wird, bringe ich hier nur beispielhaft einige Elemente, die das Umfeld haben sollte: in Wohnungsnähe sollten Spiel- und Erholungsräume sein, möglichst nicht in Konflikt mit Flächen des ruhenden Verkehrs. Gärten und Naturräume sollten sich bis an die Wohnhäuser heranziehen. Innerhalb der Siedlung werden sichere, kurze Wegesysteme und sichere, gut gestaltete Zugänge zu Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs benötigt.

Bevor ich die Wünsche der „Frauen“ abschließe und auf „Familien und Kinder“ eingehe, noch ein kurzer Einschub: Es gibt Frauenkreise, vor allem diejenigen, die in der feministischen Theorie arbeiten, die sagen, dass das Eingehen auf die von mir beschriebenen Bedürfnisse von Frauen der falsche Weg ist, weil er zu einer Dauerfestschreibung überkommener Rollenzuweisung führt. Wir sollten lieber mit ganzer Kraft für

gerechtere Arbeitsverteilung unter den Geschlechtern kämpfen. Ich bin der Meinung, daß das eine das andere nicht ausschließt. Man könnte statt „frauengerechtem Wohnungsbau“ auch den Begriff „emanzipatorischer Wohnungsbau“ sagen, wie die Berliner Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr das kürzlich bei einem Wohnungsbauwettbewerb formuliert hatte: Ziel war es hier, emanzipatorische Wohnformen zu entwickeln mit gestalterisch anspruchsvollen, gut vermarktbareren Bebauungsformen. Ausdrücklich zu berücksichtigen waren die Anforderungen aus der Reproduktionsarbeit und Kindererziehung, die als Teil partnerschaftlicher Aufgaben und Arbeitsteilung verstanden werden.

3.2 Familien und Kinder

Viele Aspekte, die ich unter den Frauenbelangen geschildert habe, treffen auch auf die Wünsche der Familien zu, deswegen kann ich mich hier auf wenige Punkte beschränken:

Aus Familiensicht wird die Qualität einer Wohnung nicht nur danach beurteilt, ob alle Mitglieder gleich gut untergebracht sind, sondern ob hier Raum für die vielfältigen Wechselbeziehungen innerhalb der Gruppe gegeben ist. Privatheit ist genau so wichtig wie Kommunikation. Selbstverwirklichung, Selbstermächtigung, neue Dinge aneignen und Sicherheit spielen bei Kindern eine besonders große Rolle.

Die größten Probleme haben Familien und Kinder im Wohnumfeld, wo durch die Zunahme der Motorisierung drastische Einschränkungen des Lebensumfeldes von Kindern entstanden sind. Sichere, in Ruf- und Sichtkontakt zur Wohnung befindliche Kleinkinderspielplätze gibt es selten, aus Hauseingangszonen, die sich bestens zum Spielen eignen, werden Kinder vertrieben. Kinderspielplätze, besonders für Kinder ab 6 Jahren, werden als Inseln, durch Verkehrsstraßen von den Wohnhäusern getrennt, angeboten. Eigentlich müsste unsere Verkehrswelt dem kindlichen Verhalten angepasst werden und nicht umge-

kehrt, wie es heute praktiziert wird. Der Kasseler Verkehrsplaner Helmut Holzapfel hat unsere heutige Situation folgendermaßen beschrieben: „Wir fahren unsere Kinder in Autos in die Schule, um sie vor Autos zu schützen, in denen andere Kinder zur Schule gefahren werden“.

Folgende Mindestforderungen müßten aus Sicht der Familien und Kinder an das Wohnumfeld gestellt werden: Es müssen wieder zusammenhängende Spiel- und Streifräume, vernetzte Systeme von Flächen, auf denen spontanes und gefahrloses Spielen ohne ständige Beaufsichtigung möglich ist, hergestellt werden. Zwischenstücke könnten auch Fuß- und Radwege sein. Den Jugendlichen müssen Aufenthaltsmöglichkeiten, die ihren Wünschen entsprechen, im Umfeld oder Quartier angeboten werden. Wir dürfen uns nicht wundern, wenn sie Räume besetzen, die eigentlich für kleinere Kinder vorgesehen waren.

Noch etwas zum Thema „Mädchen“: Alle Kinder brauchen Spiel- und Streifräume. Streifräume sind wichtig für den Erwerb sozialer Kompetenz. Sie sind Lernfelder, wo Neues entdeckt, Grenzen hinausgeschoben werden können. Zur Zeit ist es so, dass diese sozialen Lernfelder vor allem von Jungen angenommen werden – vielleicht sind die von uns angebotenen Einrichtungen wie Bolzplätze, Sportanlagen auch zu sehr auf Jungen ausgerichtet. Um auch Mädchen dazubringen, dass sie sich aktiver und neugieriger mit der räumlichen Umwelt auseinandersetzen, damit sie später selbstbestimmter als bisher ins Leben gehen, müssen wir herausfinden, wie wir ihre Außenorientierung stärker fördern können. In einigen Städten gibt es schon interessante Beispiele.

4. Neue Arbeitsfelder für Planer und Wohnungswirtschaftler

Zu Beginn wurde bereits angedeutet, dass es hier auch um die Weiterentwicklung beruflicher Grundlagen geht. Dazu drei Beispiele:

4.1 Neue Nachbarschaften

„Wohnqualität ist eng verbunden mit der Frage der Selbstbestimmung. Die Menschen wollen nicht nur irgendwo wohnen. Sie wollen, dass sie über Veränderungen, die ihre Wohnung und das Wohnumfeld betreffen, mitreden können“ (Ilse Brusis). Da Wohnungen ohnehin nicht mehr nach Lehrbüchern gebaut werden können, dazu verändern sich Haushalts- und Lebensformen zu rasch, müssen die Nutzer selbst gefragt werden. Welch bisher unentdecktes Wissen, vor allem innovatives Potential bei den Frauen, den Expertinnen des Alltags, abgerufen werden kann, habe ich dargestellt.

Die Beteiligung der Nutzer führt aber nicht nur zu bedarfsgerechteren Nutzungen, sondern auch zur Bildung neuer nachbarschaftlicher Strukturen. Diese Strukturen können gerade in sogenannten Bereichen „sozialer Anspannung“ zu einem stabilisierenden Faktor werden. Kindern und Jugendlichen werden – wenn man sie mehr als bisher beteiligt – neue Lernfelder eröffnet, ihre Handlungskompetenz, ihr Verantwortungsgefühl wird gestärkt, wahrscheinlich sogar Gewalt verhindert. Frauen werden durch eine stärkere Einbeziehung weitere Schritte zur Selbstbestimmung, zur Teilhabe am öffentlichen Leben angeboten.

Ich sehe in dem Bemühen, neue Nachbarschaften aufzubauen, eine starke Beziehung zur Arbeit an der Lokalen Agenda 21. Hier wird der Begriff des „enabling“ gebraucht: Man gibt Menschen, die Probleme haben, Hilfestellungen, um sie in die Lage zu versetzen, sich selbst zu helfen.

4.2 Neue Kooperationen

Bisher habe ich fast ausschließlich über Wünsche der Nutzerseite gesprochen, daher will ich jetzt kurz auf den Adressaten dieser Wünsche eingehen: die Wohnungsunternehmen und die Wohnungswirtschaft.

Der vdw und das Sozialministerium haben bei der Vorbereitung des Themas folgende These formuliert: „Ein Wohnungsanbieter kann es sich heute unter geänderten Marktverhältnissen nicht mehr leisten, die Wohnwünsche“ der Frauen und Familien „unberücksichtigt zu lassen. Steigende Fluktuation und Leerstand wären die Folge.“ Ich bin ganz sicher, dass Angst vor Mietausfällen nicht das einzige Motiv ist, neue Wege zu suchen. In meiner zwölfjährigen kommunalen Dienstzeit in Hannover und Kassel habe ich gerade bei Wohnungsunternehmen immer wieder Kollegen gefunden, die ihre Aufgabe nicht nur im Wohnungsneubau und -verwaltung, sondern auch in der Lösung komplexer sozialer Probleme gesehen haben.

Dieses Engagement wird heute mehr als je zuvor gefordert, wo in vielen Gemeinden durch das Auslaufen von Belegungsrechten in integrierten Lagen Quartiere übriggeblieben sind, in denen sich die Problemfälle häufen. Neue Wege werden zur Zeit von den Wohnungsunternehmen gesucht, die weit über die Wohnungsbewirtschaftung hinausgehen. Es werden Strategien zum Aufbau selbsttragender Nachbarschaften, zum Angebot wohnungsnaher sozialer Dienstleistungen entwickelt. Fremdvergebene Arbeit soll wieder in die Quartiere geholt werden, damit Ausbildungs- und Arbeitsplätze entstehen. Ergänzt werden diese Bemühungen durch sensiblere Belegungssteuerung oder auch Überlegungen zur Änderung der Eigentumsstruktur.

Um diese komplexen Aufgaben lösen zu können, müssen partnerschaftliche Kooperationen mit einer Vielzahl von Trägern öffentlicher und privater Belange eingegangen werden: die kommunalen Ämter, die Träger der sozialen Arbeit, Kirchen, Kammern, Berufsverbände, Verkehrsunternehmen und Planer und sonstige Berater. Auch in der Lokalpolitik müssen Verbündete gefunden werden.

4.3 Neue urbanistische Prinzipien

Zum Schluss will ich noch den Bogen spannen vom Wohnungsbau zum Städtebau. Die Beschäftigung mit den Belangen von Frauen, Familien und Kindern führt nämlich auch automatisch zur Korrektur einiger urbanistischer Prinzipien, die wir zur Zeit der Stadtentwicklung zugrundelegen. Ich gehe nur auf zwei dieser Prinzipien ein:

Strategie der Nutzungsmischung und Nähe: Die zur Zeit angestrebte Mischung der Nutzungen darf nicht nur vordergründig dem Stadtbild, der Urbanität, den „kurzen Wegen“ dienen. Sie muss auf ihre Alltagstauglichkeit getestet werden, vor allem muss sie feinkörnig sein und sich auf alle Maßstabebenen beziehen: Innerhalb eines Hauses sollten verschiedene Wohnungstypen geplant werden, im Umfeld müssen Wohnungen mit frauen- und familiengerechter Infrastruktur gemischt werden. Feinkörnigkeit sollte auch in der Mischung von baulichen Nutzungen und Freiräumen gegeben sein.

Strategie einer stadtverträglichen Mobilität: Hier wird von den Frauen angeregt, dass die Planungsziele nicht mehr nur aus den Mobilitätserfahrungen der Männer abgeleitet werden, sondern auch z.B. aus den Wegeketten alleinerziehender Frauen. Oder aus den Wegeketten spielender Kinder, wenn wir akzeptieren, dass Spiel- und Streifräume miteinander vernetzt sein müssen. Die „Stadt der kurzen Wege“ muss allen Nutzergruppen gerecht werden.

In diesem Heft soll die Sichtweise von Frauen und Familien gezeigt werden. Es ist den Autorinnen und Autoren bewusst, daß wir andere wichtige Fragen wie z.B. die der Finanzierung oder der Wohnungsbaunormen ausschließen. Auch wissen wir nicht, welche weiteren Veränderungen durch größeren Einsatz von Medien oder die weitere Überalterung der Bevölkerung entstehen werden. Sicher scheint, dass die Berücksichtigung von Frauen- und Familienbelangen neue Maßstäbe in unsere Berufe bringt, Maßstäbe, die weit über den Wohnungs- und Städtebau hinausgehen.

Literatur:

- Peter Conradi, Christoph Zöpel „Wohnen in Deutschland - Not im Luxus“ Hoffmann und Campe Hamburg 1994,
- **Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau** „Frauengerechte Stadtplanung – ein Beitrag zu einer „gender-sensitive“-Planung der Städte“ 1996,
- **Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr**, Ausschreibung des Architektinnen-Wettbewerbs „Emanzipatorische Wohnformen Biesdorf-Süd, Berlin Marzahn, Berlin 1999,
- **vdw** „Soziales Management“, Hannover 1998.

Die familien- und frauengerechte Gestaltung der Wohnung

Von Dipl.-Ing. Sabine Rebe,
Koordinierungsstelle Hannover

1. Einführung

Dieser Beitrag beschäftigt sich mit Wohnungsbauprojekten bzw. Wohnungen, die aus frauenspezifischen Blickwinkeln heraus entwickelte Qualitäten aufweisen. Das Thema Frauen und Wohnen hat eine lange, wenn auch nicht durchgehende Tradition. Bereits in den zwanziger Jahren wurden Wohnprojekte gebaut, die für und z.T. von Frauen konzipiert waren. Seit ca. 20 Jahren wird die Diskussion neu geführt. Kritik an herkömmlichen Grundrissen mit ihren festgelegten Nutzungen in großen Wohnzimmern, kleinen Funktionsküchen, Elternschlafzimmern und kleinen Kinderzimmern wurde laut und Grundrisse, die die Vielfalt an weiblichen Lebensformen berücksichtigen sollten, wurden entwickelt. Vorwiegend in den letzten zehn Jahren sind einige Beispiele in Deutschland realisiert worden, von denen hier einige vorgestellt werden. Ihnen sind die folgenden Prinzipien gemein:

In der Wohnung sollte es individuelle Rückzugsmöglichkeiten geben, das erfordert ein Zimmer für jede Person. Die Küche muß ausreichend Platz bieten, um die Küchenarbeit partnerschaftlich verrichten und ein Stück Familienalltag dort stattfinden lassen zu können.

Da vielfältige Lebensentwürfe existieren und sich Lebensphasen bzw. -gewohnheiten verändern, sollten die Wohnungen möglichst flexibel in der Nutzbarkeit sein. Räume gleicher Größe sind eine Voraussetzung hierfür. Durch vergrößerbare oder verkleinerbare Wohnungen werden die räumlichen Möglichkeiten erweitert. Innerhalb des Gebäudes unterstützen verschiedene Wohnungsgrößen eine lebendige Mischung und ermöglichen ggf. Umzüge innerhalb des Hauses.

Nachbarschaftliche Kommunikation kann durch entsprechende Treppenhäuser unterstützt werden. Diese sollten Raum geben für zufällige Begegnungen und Aufenthalt und auch für Abstellmöglichkeiten z.B. von Kinderfahrzeugen.

In größeren Wohnungsbauprojekten kann es sinnvoll sein, Gemeinschaftsräume einzurichten. Hierbei ist aber immer wichtig zu überlegen, was dort stattfinden soll bzw. wie und durch wen sie zu nutzen sind. Gemeinschaft kann man nicht bauen, aber unterstützen.

Grafik in der Download-Version
leider nicht vorhanden

Abb. 1

2. Beispiele

„Frauengerechtes Bauen und Wohnen, Mainz- Kastel“ (Abb. 1)

Dargestellt ist der erste Preis eines 1993 ausgelobten Frauenwettbewerbes¹, den Klaudia Hornung und Michael Spieß gewan-

¹ Die eingereichten Entwürfe mussten federführend von Architektinnen bearbeitet werden.



Sabine Rebe

nen. Das Projekt umfasst außer den 25 Wohnungen Gemeinschaftsräume, z.B. zur Kinderbetreuung, Café und Kiosk. Bezogen wurde es 1996.

Die Grundrisse zeichnen sich durch Flexibilität und damit Nutzungsneutralität aus. Das Prinzip des Durchwohnens² wird hier verfolgt. Die Wohnungen haben große Küchen, die Bäder sind belichtet und belüftet.

Ein Zusammenschalten von einzelnen Wohnräumen ist ebenso möglich, wie das Zusammenschalten von einzelnen Wohneinheiten. Durch die einfache und wirtschaftliche Schottenbauweise sind verschiedene Nutzungsvarianten realisierbar.

„Frauengerechtes Wohnen Quettinger Feld, Leverkusen“ (Abb. 2)

Bei diesem Projekt mit 47 Wohneinheiten

handelt es sich ebenfalls um einen Frauenwettbewerb, der 1993 ausgelobt wurde und 1996 bezogen werden konnte. Die Zielvorstellung war, einen modellhaften Beitrag zur Diskussion um zukunftsweisende Wohnformen unter Einbeziehung planerischer, architektonischer und sozialer Aspekte zu leisten. Gewinnerin des Wettbewerbes war die Planungsgruppe Wohnstadt aus Aachen.

Die Grundrisse sind variabel. Bei Erstbezug konnten die MieterInnen u.a. festlegen, ob die Küche durch eine Wand abgetrennt oder zum Wohn-Essbereich offen gestaltet werden sollte. Die Grundrisse lassen sowohl gleichgroße und damit nutzungsneutrale Räume zu als auch

ineinander übergehende Bereiche. Vorgesehen ist ein Zimmer pro Person. S o g e n a n n t e Schalträume, die zwischen zwei Wohnungen liegen, können diese miteinander verbinden. Sollen zwei getrennte Wohneinheiten bestehen bleiben, kann der Schaltraum sowohl der einen als auch der anderen zugeschlagen werden. Wird dann z.B. durch eine Verringerung der Haushaltsgröße die Wohnung

Grafik in der Download-Version
leider nicht vorhanden

Abb. 2

² Die Wohnung ist hier so konzipiert, dass der Blick von innen durch die beiden Hausseiten und somit zu zwei Außenbereichen ermöglicht wird. Das Tageslicht scheint von zwei Seiten in die Wohnung.

zu groß, wird der Schaltraum wieder abgetrennt. Durch den Einbau von Treppen in übereinander liegende Abstellräume entstehen Maisonetten, wodurch auch eine vertikale Verbindung von einzelnen Wohnungen ermöglicht wird.

Die Wohnanlage hat einen Gemeinschaftsbereich und ein Gästeappartement. Die Hausflure sind so konzipiert, daß sie als Durchgang Straße und Hofbereich miteinander verbinden und Platz zum Verweilen bieten. Der Freiraum ist in gemeinschaftlich nutzbare Flächen und kleinere Gärten zониert.

Beide Projekte sind im sozial geförderten Wohnungsbau entstanden. Im „Quettinger Feld“ wird besonders hervorgehoben, daß ggf. zwei Alleinerziehende ihre Wohnberechtigungsscheine zusammenlegen können, um eine Wohnung gemeinsam anzumieten. Die niedersächsischen Förderrichtlinien berücksichtigen nichtfamiliale Hausgemeinschaften seit 1991.³

Modellprojekt „Stadt & Frau“, Freiburg Rieselfeld (Abb. 3)

Der Stadtteil ist aus einem städtebaulichen Wettbewerb hervorgegangen. Träger sind eine Frauengenossenschaft und ein privater Bauträger. Die Wohnungen dieses gemischt finanzierten Projektes können zum Teil gemietet, zum Teil käuflich erworben werden.

Stadt & Frau e.G. will hier als gemeinschaftlich orientiertes Projekt folgendes verwirklichen:

- Wohnqualität durch gemeinschaftliches und doch individuelles Zusammenleben der Bewohnerinnen und Bewohner
- Kommunikation und gegenseitige Hilfe im Alltag
- Raum für das Nebeneinander unterschiedlichster Lebenskonzepte, wie z.B. Wohngemeinschaften von Jung und Alt.

Ähnliche Ziele werden oftmals besonders in Frauenwohnprojekten genannt.

Wie die Grundrisse zeigen, sind aufgrund der Nutzungsneutralität verschiedene Modelle denkbar. Die BewohnerInnen können sich entscheiden, ob sie ein gemeinsames Schlafzimmer und ein Wohnzimmer haben möchten, oder die Räume individuell nutzen. Küchen und Essbereich können auch hier als zusammenhängender oder als zwei getrennte Bereiche ausgebildet werden. Auch eine halb hohe Abtrennung wäre realisier-

Grafik in der Download-Version
leider nicht vorhanden

Abb. 3

³ Die Einkommensgrenzen der BewohnerInnen richten sich nach denen einer entsprechend großen Familie.

Grafik in der Download-Version
leider nicht vorhanden

Abb. 4

bar. Durch den möglichen Einbau einer bodentiefen Dusche, sowie der nach außen aufschlagenden und entsprechend breiten Badezimmertür wird die Benutzung des Bades auch gehbehinderten Menschen ermöglicht. Die abgebildete Vier-Zimmer-Wohnung ist teilbar in eine Zwei- und eine Ein-Zimmer-Wohnungen.

Sanierung von Schlichtwohnungen in Gießen (Abb. 4 + 5)

Eine zentrale Aufgabe von Wohnungsbaugesellschaften ist es außer neue Wohnungen zu bauen, vorhandenen Wohnraum zu verbessern bzw.

aktuellen Standards und Wohnbedürfnissen anzupassen. Das folgende Beispiel zeigt eine Umbauplanung in einem sozialen Brennpunkt in Gießen. Das Gebiet entstand Anfang der 60er Jahre. Bei der vorgestellten Planung handelt es sich um zwei Häuser mit jeweils zehn Wohneinheiten. Diese exemplarische Maßnahme sollte Anstoß für weitere Veränderungen in Sanierungsvorhaben geben, insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Wohnqualität für Frauen und Kinder. Die veränderten Grundrisse entsprechen den hessischen Richtlinien für den sozialen Wohnungsbau.⁴

Vor der Sanierung gab es kleine Wohnungen mit kleinen Duschbädern und ohne Abstellräume.

Grafik in der Download-Version
leider nicht vorhanden

Abb. 5

⁴ Architekturbüro D. Schmitt, Gießen

Sabine Rebe

Die Wünsche und Kritikpunkte der BewohnerInnen galten als Orientierungshilfen für die Umgestaltung. Gewünscht waren möglichst gleich große Zimmer, Wohnküchen, Balkone und Bäder sowie Abstellräume im Haus. Aus vier kleinen Wohnungen pro Etage sind drei entstanden (Abb. 5). Die Bäder wurden vergrößert und z.T. auf den Laubengang gezogen. Auch die Küchen sind durch verschobene oder eine herausgenommene Wand geräumiger geworden. Die Wohnzimmer gewannen durch die nun tiefere Fassade an Raum, des weiteren wurden Balkone angehängt.

AMANDA e.V., Rostock (Abb. 6 - 8)

Es handelt sich um einen Umbau eines gründerzeitlichen Mehrfamilienhauses in Rostock. Besitzerin ist AMANDA, ein Verein alleinerziehender Frauen. Einige der Vereinsfrauen lebten bisher in Plattenbausiedlungen in Wohnungen mit Komfort, aber schlechter sozialer und kultureller Infrastruktur in ihrem Wohngebiet. Das heißt, nicht wegen der schlechten, sondern trotz der vergleichsweise komfortablen Wohnung bestand der Wunsch, aus der "Platte" auszuziehen.⁵

Ziele des Projektes „AMANDA“ sind:

- Wohnungen, die an den Bedürfnissen alleinerziehender Frauen orientiert sind

Abb. 6-8

⁵ Es ist zu vermuten, daß die hohe Fluktuation der BewohnerInnen oder sogar Leerstand in den 70er Jahre-Großsiedlungen auch in den alten Bundesländern seltener auf schlechte Wohnungen zurückzuführen ist, sondern auf andere, drückendere Mängel. Zu nennen wären hier u.a. die Wohnumfeldgestaltung, Hausein- oder durchgänge, fehlende Mietergärten, schlechte Infrastruktur.

- unkomplizierte gegenseitige Hilfe bei der Kinderbetreuung
- Wohnen im Innenstadtbereich mit besserem Zugang zu sozialer und kultureller Infrastruktur
- günstige Verkehrsanbindungen und kurze Wege zwischen den verschiedenen Alltagsnotwendigkeiten

Dieses Beispiel soll keine Standardlösung darstellen. Es zeigt einen phantasievollen Umgang mit differenzierten Grundrisslösungen in einem vorgegebenen statischen System. Jedes Geschoss wurde anders behandelt.

Im ersten Obergeschoss ist die zweite Etage einer Maisonette zu sehen, daneben eine Wohnung für eine alleinstehende Frau. Im Dachgeschoss befindet sich eine Wohnung mit Terrasse. Im Keller sind gemeinschaftlich genutzte Räume, wie z.B. eine Waschküche, sowie ein Gästezimmer und der Zugang zum Hof untergebracht.⁶

3. Schlussbemerkungen

Die gezeigten Projekte bieten nur eine Auswahl an realisierten Beispielen mit ihren vielfältigen Schwerpunkten.⁷ Ihnen gemeinsam sind jedoch folgende grundlegende Aussagen, die verdeutlichen sollen, warum ein Umdenken in der Planung von Wohnungen unabdingbar ist:

- Die Familie ist nicht mehr die Standard-Lebensform. Durch gesellschaftliche Veränderungen sind die Lebensformen flexibler geworden, dies muss sich sowohl räumlich ausdrücken als auch in der Belegungs- und Förderpraxis.⁸ Wichtig ist, daß jede/r die Wahl

hat, wie sie/er gern wohnen möchte.

- Die unterschiedlichen Lebensalter sollten bei der Gestaltung der Wohnungen, des Wohnumfeldes etc. berücksichtigt werden. Vorausschauende Planung erlaubt Umgestaltungsmaßnahmen ohne größeren Aufwand.
- Beteiligungsmöglichkeiten sollten soweit möglich genutzt werden. MieterInnen identifizieren sich stärker mit ihren Wohnungen, wenn sie ihre Wünsche einbringen können. Wohnungsunternehmen können ihre Wohnungen dauerhafter vermieten, wenn sie die Bedürfnisse ihrer Zielgruppen kennen und berücksichtigen.

⁶ Architektin Monika Hellwig, Rostock

⁷ Eine Dokumentation von Sabine Rebe über aktuelle Frauenwohnprojekte in Deutschland, die u.a. die genannten Projekte in Mainz-Kastel, Leverkusen, Freiburg und Rostock beinhaltet, wird in Kürze vom Niedersächsischen Ministerium für Frauen, Arbeit und Soziales herausgegeben werden. Das Beispiel aus Gießen ist neben anderen veränderten Grundrissen im sozial geförderten Wohnungsbau veröffentlicht in: Institut f. Wohnen und Umwelt, 1992.

⁸ Förderpraxis in Niedersachsen s. o.. Die Belegung z.B. durch zwei Alleinerziehende und Kinder muß auch räumlich möglich sein, d.h., die Zimmer müssen gleichwertig sein.

Die familien- und frauengerechte Gestaltung des Wohnumfeldes

Von Prof. Maria Spitthöver,
Universität Gesamthochschule Kassel

Zum Thema familien- und frauengerechte Gestaltung des Wohnumfeldes ist in der Vergangenheit schon viel gearbeitet und diskutiert worden. Das heißt natürlich nicht, dass die gebaute Umwelt bzw. das Wohnumfeld auch familien- und frauengerecht gestaltet ist. In der gebauten Realität ist das oftmals leider nicht der Fall. Ich möchte an einigen Beispielen kurz auf das im Sinne der o. g. Fragestellung mangelhafte Wohnumfeld in Siedlungen der Nachkriegszeit eingehen und mich dann auf den neueren Wohnungsbau vor allem der 90er Jahre konzentrieren.

Bezugspunkt ist der Mietgeschosswohnungsbau. Bei der Betrachtung des aktuellen Mietgeschosswohnungsbaus möchte ich noch einmal auf die Prinzipien für ein familien- und frauengerechtes Wohnumfeld eingehen, um dann über Erfahrungen, die mit diesbezüglichen neueren Projekten gemacht wurden, zu berichten. Abschließend soll am Beispiel des Themas Dichte und aktuelles städtebauliches Leitbild auf gegenwärtige Probleme bei der Realisierung eines familien- und frauengerechten Wohnumfeldes aufmerksam gemacht werden.

Die familiengerechte Gestaltung des Wohnumfeldes - kein neues Thema

Das Thema: "Die familien- und frauengerechte Gestaltung des Wohnumfeldes" ist nicht neu. Wenngleich nicht explizit unter diesem Thema annonciert, ist zumindest die familiengerechte Gestaltung des Wohnumfeldes leitbildgebend für frühere Städtebauexperten gewesen. Roland Rainer (1947), über die Jahrzehnte ein Verfechter des verdichteten Flachbaus, hat sich bereits in der unmittelbaren Nachkriegszeit in den 40er Jahren für ein Wohnen in Haus mit Garten auch für untere Einkommensgruppen ausgesprochen. Vor dem Hintergrund der bodenreformerischen Überlegungen der Nachkriegszeit wollte er jedem Haushalt bzw. jeder Familie bei der Wohnfreiraumver-

sorgung einen gleich großen Anteil am städtischen Grund und Boden zur Verfügung stellen; m. E. ein sehr demokratischer Planungsansatz.

Auf dem solcherart sozial gerecht verteilten städtischen Grund und Boden sollte (fast) jedem Haushalt ein Haus mit Garten zur Verfügung gestellt werden. Diese Häuser stellte er sich flach, schlicht und von sehr einfacher Bauweise auf einem ebenfalls kleinen Grundstück vor. Zugleich bemühte er sich um den Nachweis, dass diese Art von schlichtem, verdichteten Flachbau bei der Erstellung von Wohnraum nicht teurer als Wohnraum im Mietgeschosswohnungsbau sei. Auch der Grundstücksverbrauch je Wohneinheit fiel Rainer zufolge beim verdichteten Flachbau nicht größer als im Mietgeschosswohnungsbau aus.

Im Mietgeschosswohnungsbau mochte er sich nur allein lebende Menschen - wir sagen heute Singles - oder aber Paare ohne Kinder vorstellen. Bei Haushalten mit Kindern gehörte für ihn zwingend in Ergänzung zur Wohnung ein ebenerdiger Freiraum dazu. Die Gründe, die er für diese von ihm präferierte Wohnform nannte, waren unter anderem günstige Bedingungen für das Ausleben des Spiel- und Bewegungsdranges der Kinder, Erleichterung der Betreuungsarbeit durch die Eltern, Schonung der Nerven der Nachbarn usw.

Wir wissen heute, daß sich diese seine Vision in der Wohnungsbaupolitik der Nachkriegszeit nicht durchgesetzt hat. Das ebenerdige Wohnen in Haus mit Garten - zudem noch auf zumeist großen Grundstücken - stand in der Folgezeit den unteren Einkommensgruppen nicht zur Verfügung. Für diese ist - bis zum heutigen Tag - Wohnen im Mietgeschosswohnungsbau die gängige Wohnform. Dabei sind die Freiräume im Wohnungsbestand der Nachkriegszeit oftmals alles andere als familien- und frauenfreundlich gestaltet worden.

Wohnumfeldmängel im Bestand des Mietgeschosswohnungsbau

Für den Wohnungsbau der unmittelbaren Nachkriegszeit und der 50er Jahre, war das städtebauliche Leitbild der Stadtlandschaft maßgebend. Die Häuser, gerade auch des Mietgeschosswohnungsbau, wendeten sich ab von der Straße, die zunehmend als wohnfeindliches Element gesehen wurde. Die die Straße negierenden Wohnungen orientierten sich stattdessen zum Grün. Eine Wohnung ohne Ausblick ins Grüne galt als schlecht disponiert. Die Ausgestaltung der Flächen zwischen den Häusern stellte man sich als Parklandschaft vor, zumindest in den Köpfen der Experten. Die gebaute Realität war nur zu häufig auf schlichtes Abstandsgrün reduziert. Aber auch die Idee des Wohnens im Park verkannte die Alltagsrealität in den Haushalten und die Anforderungen, die aus den Arbeiten resultieren, die in den Haushalten erledigt werden.

Die Trennung von Wohnraum und Freiraum war sozusagen mit eingebaut. Hauswirtschaftliche Arbeiten konnten nicht von drinnen nach draußen verlagert werden. Balkone, wenn sie vorhanden waren, schwebten einen halben Meter über der Erdoberfläche.

Für Kinder war es nicht möglich, sich das Umfeld aus der Wohnung heraus in zunehmend größer werdenden Kreisen zu erobern. Kinder, die draußen spielen wollten, mussten von ihren Müttern nach draußen zu den Sandkisten bzw. Kleinkinderspielgelegenheiten begleitet werden. Diese Art von Spielumfeldorganisation bedeutete für die betroffenen Frauen konkret Mehrarbeit.

Wohnen wurde offensichtlich als Freizeitverbringung im Park missverstanden. Zumindest wurde alles, was auf alltägliches Leben schließen ließ, aus dem Gesichtsfeld verbannt. Kinderwagen z. B. mußten in die Wohnungen hinaufgetragen werden. Noch heute sind die Schilder in Erinnerung, die das Spielen vor dem Haus, im Treppenhaus, hinterm Haus usw. verboten haben.



Maria Spitthöver

Die Freiflächen um die Geschossbauten herum waren nur schwer zu nutzen. Sie hatten keinen eindeutigen sozialen Raumcharakter. D. h. es war nicht zu erkennen, ob es sich um privaten, öffentlichen oder gemeinschaftlich zu nutzenden Freiraum handelte. Die von den Straßen abgewandten und durch Wohnwege erschlossenen Miethäuser hatten kein klares Vorne und Hinten mehr; der sie umgebende 'fließende Allraum' geriet zum diffusen Raum, bei dem Zuständigkeiten und Zuordnungen nicht mehr erkennbar waren. Freiräume mit derart unklaren Zuordnungen und ohne klare Definition der Zuständigkeit werden gemieden. Sie erzeugen Verhaltensunsicherheit. Erst wenn klar erkennbar ist, auch über die Markierung von Grenzen, ob es sich um einen privaten, gemeinschaftlich oder öffentlich nutzbaren Freiraum handelt, wird Aneignung ermöglicht.

Anforderungen an ein frauen- und familienfreundliches Wohnumfeld

Die Prinzipien für eine familien- und frauenfreundliche Wohnumfeldgestaltung ergeben sich zum Teil aus der Kritik an den Freiflächen des Geschosswohnungsbau der Vergangenheit.

- Eine klare Trennung zwischen vorderen und rückwärtigen, geschützten, hinteren Bereichen ist wünschenswert, wobei die rückwärtigen im wesentlichen nur den MieterInnen und nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen sollten.

- Die Erdgeschosswohnungen sollten einen fließenden Übergang von drinnen nach draußen aufweisen und nach Möglichkeit einen erweiterten Terrassenbereich oder einen Mietergarten zugeordnet bekommen. Zusätzlich sollten für die Wohnungen in den oberen Geschossen rückwärtige Ausgänge vorhanden sein.

- Die gemeinschaftlich zu nutzenden Bereiche

sollten direkt von den hinteren Ausgängen oder aus den vorgelagerten Freiräumen der Erdgeschosswohnungen - durchlässig - zu erreichen sein.

- Kleinkinderspielbereiche sollten in den rückwärtigen geschützten Hofbereichen liegen und von den Wohnungen aus einsehbar und von den Erdgeschosswohnungen aus direkt erreichbar sein.

- Kleinkinderspielbereiche und auch die Aufenthaltbereiche für Erwachsene sollten strikt von den Flächen für den motorisierten Individualverkehr und auch die Abstellflächen für die PKW getrennt sein. Dies wird von den kinderbetreuenden Erwachsenen, vor allem den Müttern, vehement gewünscht. (vgl. Spitthöver 1996). Denn die Kombination von beiden Nutzungen bedeutet für die betroffenen Frauen konkret Mehrarbeit: Kinder können in diesem Fall im Vergleich zu einem im rückwärtigen Bereich autofreien Wohnumfeld erst sehr viel später allein nach draußen gehen.

- Das Wohnumfeld sollte insgesamt beispielbar sein und sich nicht auf die vorgeschriebenen wenigen Quadratmeter mit Sandkiste, Bank und Papierkorb beschränken.

- In den Hauseingangsbereichen sind Regenschutz, großzügige Abstellmöglichkeiten für Taschen, Gepäck jeder Art, Kinderwagen, Fahrräder u.ä. vorzusehen. Der Hauseingangsbereich muß wohnlich repräsentativ gestaltet sein und Möglichkeiten für Kontakt und Kommunikation bieten.

- Wenn möglich, sollten Zuständigkeiten für den Außenbereich in die Hände der MieterInnen gelegt werden. Das können z. B. auch Hausmeister sein, die den Rasen mähen, Unrat o. ä. beseitigen, d. h. soziale Kontrolle im positiven Sinne vor Ort ausüben.

- Das Wohnumfeld muß alterungsfähig sein. Das heisst u. a., daß mit dem Heranwachsen der Kinder - in den neuen Wohnanlagen sind Haushalte mit Kindern häufig überrepräsentiert - die Freiräume für die verbleibenden Erwachsenen noch attraktiv und wohnlich sein müssen.

Aktuelle Erfahrungen mit einem familien- und frauengerecht gestalteten Wohnumfeld

In den vergangenen Jahren sind in vielen Städten verschiedene Wohnanlagen errichtet worden, die zwar selten alle der o. g. Kriterien aufweisen, aber doch mitunter mehrere. In einem von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) geförderten Forschungsprojekt an der Gesamthochschule Kassel über "Freiräume im Mietgeschoßwohnungsbau" gehen wir u. a. der Frage der Akzeptanz von Freiräumen in Wohnungsbaubeispielen nach, die durch die eben skizzierten Kriterien - oder einem Teil davon - gekennzeichnet sind. Ich möchte über die in diesen Projekten gesammelten Erfahrungen kurz und schlaglichtartig berichten und dabei verschiedene Aspekte streifen. In die Betrachtung sind folgende Beispiele einbezogen: Dortmund "Wohnhof Rheinische Straße"; Tübingen "Auf dem Schafbrühl"; Hannover-Misburg "Regenbogensiedlung"; Kiel-Mettenhof "Vaasastraße"; Köln-Bickendorf "Ossendorfer Weg"; Recklinghausen Süd "Grullbadstraße", Kamen "Seseke Aue"; Hamburg-Ottensen "Ottenser Dreieck", Hamburg-Barmbeck "Wendebecken".

Beispielbare Wohnumfelder

Dort, wo Kinder nicht mit einer Sandkiste nebst Bank und Papierkorb vorliebnehmen müssen, wo sie vielmehr den größeren Teil der geschützt liegenden und von Autos freien Freiräume der Wohnanlage in Besitz nehmen dürfen, ist die Resonanz ausnahmslos positiv; auf Seiten der Kinder wie auch auf Seiten der BetreuerInnen. Eltern, die über weniger erfreuliche frühere Wohnerfahrungen verfügen, die z. B. an stark befahrenen Straßen gewohnt haben, heben ausnahmslos die Vorteile eines beispielbaren Wohnumfeldes und damit einhergehend die eigene Entlastung hervor. In der Regel werden

Kinder in derartigen Wohnsituationen schon ab dem 3. oder 4. Lebensjahr nicht mehr nach draußen begleitet. In verkehrsbelasteten Situationen werden sie hingegen bis zum Alter von 6 Jahren und zum Teil noch darüber hinaus zu den öffentlichen Spielplätzen begleitet.

Hervorzuheben ist auch die besondere Spielatmosphäre in den skizzierten Wohnsiedlungen. Friedliches Spiel dominiert. Es wird oft in Gruppen gespielt. Zwischen den Kindern entwickeln sich soziale Bezüge, soziales Lernen wird auf diese Art und Weise eher nebenbei vor der eigenen Haustür einstudiert.

Zur Akzeptanz von Gemeinschaftsbereichen

In einigen neueren Wohnungsbauprojekten wird z. Zt. sehr auf gemeinschaftlich zu nutzende Bereiche Wert gelegt; nicht zuletzt auch um Kontakt und Kommunikation unter den MieterInnen zu fördern. Die Erfahrung zeigt, dass die Präsenz, der Aufenthalt von Erwachsenen im Wohnumfeld fast ausnahmslos über die Kinder vermittelt wird. Meistens gibt es einen 'harten Kern' von Erwachsenen, der sich in dem Kontext viel und häufig draußen aufhält. Aber auch wenn nur eine Minderheit der Erwachsenen anlässlich der Kinderbetreuung die Gemeinschaftsbereiche nutzt, entsteht wie von allein eine angenehme, wohnliche Atmosphäre, die auf die gesamte Wohnanlage ausstrahlt.

Zur Akzeptanz von Mietergärten

Mietergärten, heißt es derzeit häufiger, seien sozusagen aus der Mode gekommen: es interessierten sich deutlich weniger MieterInnen hierfür als noch in den 80er Jahren. Das mag von Fall zu Fall zutreffen, grundsätzlich möchte ich diese Aussage als Tendaussage jedoch nicht gelten lassen. Wenn Mietergärten Bestandteil eines gut zonierten Freiraumkonzeptes sind, sind sie in der Regel sehr beliebt. Hierfür lassen sich viele Beispiele anführen. Diese Art von Gärten sind der sicherste

Garant, daß auch Erwachsene sich draußen aufhalten und sozusagen ein Bindeglied auf der Schwelle zum Gemeinschaftsbereich bilden.

Freiflächenpflege in der Zuständigkeit der MieterInnen

Wenn sich die Zuständigkeit für die Freiflächenpflege auf die privat genutzten Bereiche beschränkt, gibt es in der Regel keine oder keine nennenswerten Probleme. Wenn die gemeinschaftlich genutzten Bereiche in die Obhut der Hausmeister vor Ort gelegt werden, ist auch das eher unproblematisch. Schwieriger wird es, wenn das ganze Wohnumfeld in den Zuständigkeitsbereich der MieterInnen fällt. Zwar wird die Pflege nach den bisherigen Beobachtungen auch dann geleistet, allerdings nur von einer Minderheit. Das heißt, hier sind Konflikte vorprogrammiert, weil, salopp ausgedrückt, die 'Fleißigen' sich über die 'Faulen' ärgern. Allerdings schafft dieses Pflegemodell auch wiederum ein Zusammengehörigkeitsgefühl zumindest für einen Teil der MieterInnen und ist Anlass für eine gute Nachbarschaft. Befürwortet wird an diesem Pflegemodell auch, dass es Wohnnebenkosten sparen hilft. In genossenschaftlich organisierten neueren Wohnungsprojekten funktioniert jedoch auch die Pflege der Gemeinschaftsflächen reibungslos.

Beteiligung

Die hier skizzierten Anmerkungen beruhen auf Erfahrungen in Wohnungsbauprojekten mit Beteiligung. Über die verschiedenen Formen der Beteiligung hat sich eine Nachbarschaftshilfe etabliert, die man in anderen Wohnanlagen in der Intensität wohl vergeblich sucht.

Die Wohnungsbaubeispiele, auf die ich mich hier beziehe, sind keine 'Inseln der Glückseligkeit'. Probleme, wie z. B. Gewalt in der Familie o. ä., gibt es hier wie andernorts auch. Was anders ist, das ist die Attraktivität des Wohnumfeldes, die Akzeptanz des Umfeldes und der Umgang damit.

Maria Spitthöver

Das Wohn-Umfeld ist wohnlicher und angenehmer als andernorts. Vor allem aber ist in den genannten Beispielen die Spielumwelt für Kinder sehr viel attraktiver, als das üblicherweise der Fall ist, in physischer wie auch sozialer Hinsicht, was Eltern wie Kinder gleichermaßen entlastet.

Zur Zeit besteht die Tendenz, im Wohnumfeld des Mietgeschosswohnungsbaus die privat und gemeinschaftlich nutzbaren Bereiche zugunsten der öffentlichen - in der Regel die Straße - zu reduzieren. Die Konversionsfläche des sogenannten französischen Viertels in Tübingen ist beispielgebend hierfür. Während das Tübinger Projekt durch einen hohen Anspruch gekennzeichnet ist - z. B. keine Stellplätze im öffentlichen Straßenraum und auch nicht auf den Grundstücksfrei-

flächen zugunsten der Aufenthaltsqualität auszuweisen - zeichnen sich andernorts m. E. erhebliche Probleme für die Zukunft ab.

Das Thema Dichte und seine Folgen für das Wohnumfeld

Der Trend im Mietgeschosswohnungsbau geht heute dahin, über eine höhere bauliche Ausnutzung der Grundstücke Flächen zu sparen. Grundflächenzahlen von 0,4 und Geschosflächenzahlen von 1.0 oder 1.2 und - im Falle von Tiefgaragen - 1.4 sind eher die Regel denn die Ausnahme. Mit diesem Vorgehen hofft man nicht nur einen Beitrag zur Nachhaltigkeit zu leisten, sondern auch zur städtischen Vielfalt und



Abb. 1: Wohnungsneubau in Hannover 1999

Lebendigkeit, zur Urbanität eben. Die Vorstellungen zur städtebaulichen Dichte gehen oftmals Hand in Hand mit der Rückbesinnung auf die (geschlossene) Blockrandbebauung, wie sie z. B. für die Gründerzeit typisch war. Auch Nutzungsmischung ist angesagt, um städtebaulicher Öde und Langeweile zu entgehen.

Hinsichtlich des Versuchs, über Anleihen an einen früheren Städtebau heute städtische Urbanität zu erzeugen, gibt es kritische Stimmen, die darauf hinweisen, dass die Urbanität in der gründerzeitlichen Stadt das Ergebnis ganz spezifischer sozialer, politischer und ökonomischer Voraussetzungen gewesen ist und dass man losgelöst von diesem spezifischen Hintergrund Urbanität nicht einfach bauen könne, eben weil sie wesentlich auch einen sozialen Prozess beinhaltet. Die heutigen gesellschaftlichen Hintergründe würden eine andere Stadt bzw. eine andere Raumstruktur hervorbringen, als wir sie aus der Vergangenheit gewohnt sind und schätzen gelernt haben (Häußermann/Siebel 1998).

Dessen ungeachtet wird auf Seiten der PlanungsexpertInnen bezüglich des Themas Dichte an den o. g. Hoffnungen festgehalten. Hinzu kommt, folgt man den Begründungen zu den Bebauungsplänen, dass die neuen Wohngebiete auch familienfreundlich sein sollen. Betrachtet man nun die unter diesen Maßgaben entstandenen neuen Wohngebiete, dann erweist sich die Diskrepanz zwischen Anspruch und Wirklichkeit. Ein überproportional hoher Anteil der knappen Flächen wird für die Unterbringung der PKW reserviert. Hausnahe Flächen dienen vor allem als Erschließungszonen für PKW, Parkplätze und Garagen. Die oben aufgelisteten Anforderungen an ein familien- und frauenfreundliches Wohnumfeld werden ad absurdum geführt. Das Beispiel in Abb. 1 steht stellvertretend für viele andere. Auch über repräsentative Straßen (Boulevards), Stadtplätze u. ä., also Freiraumangebote im öffentlichen Bereich, können die neu gebauten Defizite im Wohnbereich nicht ausgeglichen werden.

Nun könnte man mutmaßen, daß in den Fällen, in denen die Kommunen über Bodenbesitz in geplanten Neubaugebieten verfügen, über eine geringere Dichte ein großzügiges Wohnumfeld gewährleistet wird, zumal sich die Stimmen mehreren, daß hohe Dichten gerade im Wohnungsbau auf Dauer gesehen keine Akzeptanz finden werden (Ganser 1998). Ein Dilemma ist jedoch, dass die Kommunen gegenwärtig ihre Grundstücke für den Wohnungsbau möglichst teuer veräußern, um die leeren Haushaltskassen ein Stück weit zu konsolidieren. Im Gegenzug wird den Investoren eine vergleichsweise höhere bauliche Ausnutzung der Grundstücke zugestanden. D. h. konkret: Nicht Grundstücksspekulanten o. ä. verhindern eine hohe Wohn-Freiraumqualität, sondern leere Haushaltskassen der Kommunen und der Trend, sich über Grundstücksverkäufe zu sanieren. Betroffen hiervon sind Familien und Frauen, die für Jahrzehnte mit einem wenig zufriedenstellenden Wohnumfeld vorliebnehmen müssen. Dieser Umstand beeinträchtigt nicht nur die Lebensqualität, sondern beinhaltet gerade auch für die kindererziehenden Frauen Mehrarbeit. - Ist die Vision einer demokratischen Freiraum-Verfügbarkeit eine nicht einlösbare Utopie?

Literatur:

- **Ganser, Karl:** Wandel ohne Wachstum oder was ist, wenn fast alles gebaut ist? In: H. 3, 1998, Deutsches Architektenblatt (DAB)
- **Häußermann, Hartmut/Siebel, Walter:** Stadt und Urbanität. In: Alternative Kommunalpolitik (AKP), H.1, 1998
- **Rainer, Roland:** Die Behausungsfrage. Wien 1947
- **Spitthöver, Maria:** Gärten und Spielplätze - Orte privater Reproduktionsarbeit. Beiträge zur räumlichen Planung. Schriftenreihe des Fachbereichs Landschaftsarchitektur und Umweltentwicklung der Universität Hannover. Hannover 1996

Unterwegs im Quartier - Wege und Infrastruktur aus der Sicht von Familien und Frauen

Von Dipl. Ing. Juliane Krause, plan & rat, Braunschweig

.....

Einleitung

Die Chancen mobil zu sein, sind in unserer Gesellschaft ungleich verteilt. Sie werden durch den Wohnort, die materielle Situation und die Verkehrsinfrastruktur beeinflusst.

Die Chancen mobil zu sein, d.h. die notwendigen und gewünschten Aktivitäten pro Tag möglichst bequem und sicher bewältigen zu können hängen, neben diesen Faktoren auch vom Geschlecht ab, d.h. Männer und Frauen haben unterschiedliche Mobilitätschancen und Mobilitätsbedürfnisse und damit unterschiedliche Anforderungen an Verkehrsnetze, -verbindungen und Wege. Dass Frauen in der bei uns üblichen geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung immer noch weitestgehend für die Haus- und Familienarbeit zuständig sind, unternehmen sie auch viele Wege zusammen oder wegen ihrer Kinder.¹

Der Beitrag gliedert sich in zwei Teile: Im ersten Teil wird anhand vorliegender Untersuchungen zur Mobilität und zum Wegewahlverhalten verdeutlicht, dass es Unterschiede zwischen Männern und Frauen im Verkehrsverhalten gibt, dass Frauen beispielsweise

- ungleiche Mobilitätschancen haben, weil Frauen seltener über einen Pkw verfügen;
- mehr zu Fuß gehen, mehr mit dem Fahrrad und den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren;
- aufgrund ihres Alltags, der sich von denen der Männer unterscheidet, andere Anforderungen an Siedlungsstruktur und Wegebeziehungen stellen;
- aufgrund ihrer Angst vor sexueller Belästigung ein spezifisches Bedürfnis an ein sicheres Umfeld haben;
- Kinder in erster Linie von den Frauen betreut werden und dass die Sicherung einer eigen-

ständigen Mobilität von Kindern auch den Frauen zugute kommt.

Ausgehend von dieser Situationsbeschreibung werden im 2. Teil Planungsprinzipien einer frauengerechten und familiengerechten Stadt- und Verkehrsplanung aufgezeigt und beispielhaft dargestellt, wie die Belange der Frauen und Kinder in der Rad- und Fußverkehrsplanung stärker berücksichtigt werden können.

1. Siedlungsentwicklung und unterschiedliches Verkehrsverhalten von Männern und Frauen

Unsere heutige Siedlungsstruktur ist überwiegend geprägt durch den autogerechten Um- und Ausbau mit den mittlerweile allseits bekannten negativen Auswirkungen und Begleiterscheinungen wie: Lärm- und Abgasbelastung, Flächenverbrauch, Versiegelung, steigende Unfallzahlen. Die Erreichbarkeit von Orten des täglichen Lebens hat durch die autofixierte Verkehrs-, Siedlungs- und Stadtentwicklungspolitik der langen Wege und der Zentralisierung von Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen abgenommen.

Dazu gehören auch die isolierten Stätten des Wohnens, Arbeitens, Versorgens und Erholens. In den Cityrandbereichen und den Ortsteilen ist selbst der »Tante-Emma-Laden« gestorben. Infolge einer an den Bedürfnissen des Autoverkehrs ausgerichteten Stadt- und Verkehrsplanung entstand also eine Siedlungsstruktur, die dann wiederum das Auto für viele Menschen zum notwendigen Transportmittel werden ließ. Die Hauptbetroffenen der Auswirkungen unserer automobilen Gesell-

¹ Aufgrund der vorherrschenden Situation auf unseren Straßen lassen Eltern ihre Kinder nur in begrenztem Umfang selbstständig am Verkehr teilnehmen und allein draußen spielen: Sie begleiten sie auf ihren Wegen oder transportieren sie mit dem Auto zu ihren Zielorten.

schaft sind die, die sich ohne Auto bewegen und am und im Straßenraum ihre tägliche Arbeit verrichten - und dies sind hauptsächlich Frauen, Frauen mit ihren Kindern und ältere Menschen. Diese Personengruppen verfügen auch häufig nicht über ein Auto.

Es wird viel über Mobilität gesprochen. Mobilität wurde früher - und auch heute noch - mit Fahrtenhäufigkeit, Motorisierungsgrad und gesteigerter Verkehrsleistung gleichgesetzt, wobei meist Fahrten mit motorisierten Verkehrsmitteln gemeint sind. Mobilität entsteht, weil Menschen ihre Aktivitäten außer Haus erledigen wollen oder müssen. Als mobil gilt eine Person dann, wenn sie mindestens einmal pro Tag das Haus verlässt. In den letzten Jahren ist der Bedarf an Mobilität durch eine immer deutlichere Trennung von Wohnung und Arbeitsplatz, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen kontinuierlich gestiegen. Versorgungseinrichtungen sind auf der grünen Wiese, die Wege zur Arbeit, aber auch zu Freizeiteinrichtungen, werden immer länger.

Betrachtet man so die Entwicklung der letzten 20 Jahre, ist zu erkennen, dass sich nicht so sehr die Wegehäufigkeit oder die Mobilität des Einzelnen verändert hat, sondern die Wahl des benutzten Verkehrsmittels (Emnid, 1989):

- Seit 1950 bis heute hat die Zahl der Wege pro Einwohner kaum zugenommen, sie liegt konstant bei ca. 3 Wegen pro Einwohner und Tag;
- 52 % aller Wege sind im Entfernungsbereich bis 3 km;
- von 1960 - 1980 stieg der Anteil des Autoverkehrs von 23 % auf 44 %, alle anderen Verkehrsmittel sanken in ihren Anteilen;²
- für 27 % der Bevölkerung sind das hauptsächlich genutzte Verkehrsmittel die eigenen Füße,



Juliane Krause

für 11 % ist es das Fahrrad;

- nur 37 % der Bevölkerung benutzen hauptsächlich den PKW.

Untersuchungsergebnisse belegen aber auch, dass von 1960 bis heute die Zahl der Wege pro EinwohnerIn kaum zugenommen hat, sie liegt konstant bei 3,5 Wegen/Tag. Zugenommen haben lediglich die durchschnittlich zurückgelegten Entfernungen.

Diese Daten sagen aber noch nichts aus über die Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel von Männern und Frauen - das Bild der automobilen Gesellschaft gilt nur für einen Teil der Bevölkerung.

Männer und Frauen haben unterschiedliche Mobilitätschancen

Charakteristische Determinanten für die unterschiedlichen Mobilitätschancen von Männern und Frauen sind der Pkw-Besitz, die Pkw-Verfügbarkeit und die Verkehrsmittelwahl.

Der Pkw-Besitz unterscheidet sich zwischen Männern und Frauen:

- Frauen und ältere Menschen besitzen vergleichsweise selten einen Pkw. Selbst in der Altersgruppe der 25- bis 44-jährigen Frauen, die zu 80 % einen Führerschein besitzen, liegt der Pkw-Besitz nur bei etwas mehr als einem Drittel.
- In der Altersgruppe der Männer von 30- bis 60-Jährigen besitzen fast 100 % einen Pkw.
- Ältere Frauen sind noch stärker benachteiligt. Bei den Frauen über 65 Jahre haben nur 12 % einen Führerschein.

² Gleichwohl gibt es siedlungsstrukturelle Unterschiede (Großstadt, ländlicher Raum) oder Unterschiede in Abhängigkeit von der Verkehrspolitik einer Stadt: So haben die Städte Freiburg und Münster, die eine intensive Radverkehrsförderung betrieben haben, Radverkehrsanteile von 27 bzw. 34 %, Großstädte wie München einen ÖPNV-Anteil von 24 %.

Alter	<u>Westdeutschland</u>					
	Männer			Frauen		
	immer	manchmal	nie	immer	manchmal	nie
18 - 25	67,4	14,7	17,9	54,4	20,6	24,8
26 - 30	74,3	9,7	15,5	59,4	22,2	17,3
31 - 40	77,3	8,9	13,5	52,9	24,2	22,1
41 - 60	81,1	5,4	12,8	42,8	15,7	40,9
> 60	59,8	2,0	37,3	14,8	1,9	83,3
total	73,0	7,2	19,3	38,5	13,9	47,1

Tab. 1: Pkw-Verfügbarkeit in Deutschland, in Prozent
(Quelle: Bundesministerium für Verkehr, 1996)

Frauen über 60 Jahre.

Männer sind demnach in erster Linie Autofahrer und demzufolge »choice-

riders«, die zwischen Verkehrsmitteln wählen können, Frauen bilden in erster Linie das »Fußvolk«. Sie gehören überwiegend in die Gruppe »captive riders«, deren charakteristisches Merkmal die fehlende Wahlfreiheit ist.

Abb. 1 zeigt die unterschiedliche Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel von Männern und Frauen und macht deutlich:

- Frauen gehen häufiger zu Fuß;
- sie benutzen häufiger den Öffentlichen Personennahverkehr;
- sie fahren seltener mit dem PKW;
- dafür sind sie häufiger Mitfahrerinnen.

Verkehrsmittel	Frauen %	Männer %
zu Fuß	35	21
Fahrrad	11	10
Kraftrad	1	3
Pkw-Selbstfahrer	23	48
Pkw-Mitfahrer	14	5
ÖV	8	5
Kombination	7	6
Keine Antwort	1	2
insgesamt	100	100

Abb. 1: Verkehrsmittelnutzung (Quelle: FGSV, 1997)

Aussagekräftiger als der Pkw-Besitz ist die Pkw-Verfügbarkeit. Tab. 1 zeigt die Pkw-Verfügbarkeit von Männern und Frauen, untergliedert nach Altersgruppen, die folgendes deutlich macht:

- die relativ hohe Pkw-Verfügbarkeit bei den Männern, unabhängig von der Altersgruppe;
- Frauen in der Altersgruppe 18 bis 45 Jahre sind in der Pkw-Verfügbarkeit vergleichbar mit den Männern dieser Altersgruppe;
- die besondere Benachteiligung der älteren

Frauenwege - Männerwege

Frauen haben einen vielschichtigeren Mobilitätsbedarf als Männer: Sie haben in der Regel täglich mehr Orte zu erreichen als Männer; und erfüllen bei wesentlich kürzeren Tagesdistanzen einen weit höheren Anteil an gesellschaftlichen Funktionen (Abb. 2).

Nach wie vor ist es bei uns so, dass Frauen in der bei uns üblichen geschlechtsspezifischen

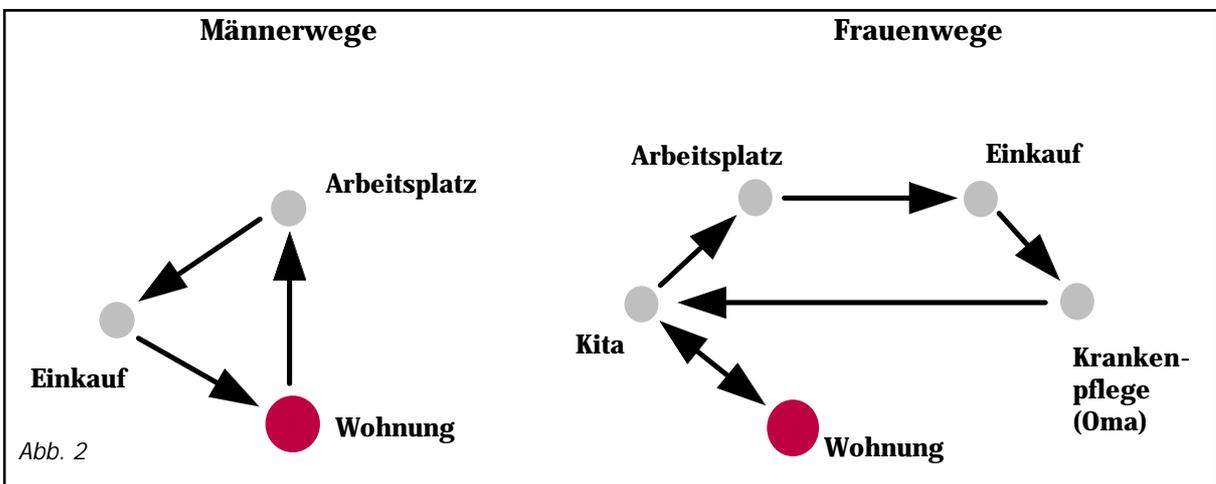


Abb. 2

Arbeitsteilung immer noch weitestgehend für die Hausarbeit zuständig sind. Dies gilt unabhängig davon, ob sie erwerbstätig sind, ob sie Kinder haben oder ob sie erwerbstätig sind und Kinder haben, und es gilt unabhängig vom Alter der Frau-en. Neben der Hausarbeit leisten Frauen den überwiegenden Anteil an der Familienarbeit, z.B. der Kinderbetreuung und der Betreuung pflegebedürftiger Familienangehöriger. Der Anteil der Begleitwege (z.B. Chauffeurdienste) ist bei Frauen doppelt so hoch wie bei Männern. Besonders der Anteil der Begleitwege hat aufgrund der vorherrschenden Verkehrsverhältnisse zugenommen.³

Diese Faktoren hängen aber auch von der konkreten Lebenssituation ab, in der sich die Frau befindet, d.h. ob sie Hausfrau und/oder Mutter ist, vollzeit- oder teilzeitbeschäftigt, in einer Partnerschaft/Ehe lebt oder alleinerziehend ist⁴- besonders die Alleinerziehenden sind am stärksten betroffen. Ihnen allen ist aber gemeinsam, dass sie überwiegend für die Familienarbeit zuständig sind und viele ihrer Wege zur Begleitmobilität zu zählen sind.

Sicherheit im öffentlichen Raum

Wenn von Sicherheitsbelangen im Zusammenhang mit Frauen gesprochen wird, ist damit i.d.R. nicht das Vermeiden von Unfällen oder die Erhöhung der Verkehrssicherheit gemeint, sondern eher, dass Frauen sich in unseren öffentlichen Räumen nicht sicher bewegen und aufhalten können, Angst vor Überfällen und sexuellen Übergriffen haben und sich deshalb in ihrer Mobilität einschränken. Das Thema Sicherheit von Frauen oder soziale Sicherheit hat viel mit subjektivem Sicherheitsempfinden zu tun und ist für das Verkehrsverhalten von Frauen bestimmend.

Zwei Drittel aller Frauen haben Angst, wenn sie im öffentlichen Raum in der Dunkelheit allein unterwegs sind. Auch Verkehrsmittel und -anlagen werden von Frauen und älteren Menschen unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit ausgewählt. Die Bewertung einer Verkehrsanlage als "Gefahrenort" hat zur Folge, dass Frauen sie nachts meiden - sie nehmen längere Wege in Kauf, sie lassen sich bringen bzw. abholen oder sie verzichten auf ihre Aktivität. In diesem Zusammenhang wird von sozialer Unsicherheit im öffentlichen Raum gesprochen bzw. der Frage nachgegangen, welche Faktoren zur Erhöhung der sozialen Sicherheit beitragen, die es allen Bevölkerungsgruppen gleichberechtigt erlaubt, am öffentlichen Leben teilzunehmen.

Ein weiterer negativer Effekt ist der Verlust der sozialen Funktion des Straßenraums - der Straßenraum als Begegnungsort, d.h. Raum für die Befriedigung der sozialen Bedürfnisse nach Kommunikation, Aufenthalt. Frauen, Kinder und ältere Menschen verbringen im Schnitt mehr Zeit als Männer im Wohnumfeld und haben deshalb weniger Möglichkeiten, ihre Bedürfnisse nach Kontakt und Kommunikation anderenorts zu befriedigen. In

Angsträume

- Straßen und Plätze in Gebieten des tertiären Sektors
- Gewerbegebiete
- bestimmte Wohngebiete
- Parks und Grünanlagen
- Tiefgaragen und Parkhäuser
- Parkplätze
- Haltestellen des ÖPNV und ihre Zuwege
- Tunnel/Unterführungen
- Bahnhöfe

Abb. 3

³ Nach einer Untersuchung aus Darmstadt werden 90% der Kindergartenkinder auf ihren Wegen begleitet (Flade, 1993).

⁴ Untersuchungen belegen, daß die Mobilität von Frauen größer ist als von Männern. Frauen, die nicht erwerbstätig sind und Kinder haben, haben die größte Mobilitätsrate (Wege / pro Tag). So liegt diese in der Stadt Braunschweig beispielsweise bei 4,2 Wegen / Tag (Regina Mobilia, 1993, vgl. auch Stete, 1995).

autogerecht geplanten Wohngebieten hält man/frau sich nicht gern auf, somit geht in diesen öffentlichen Räumen der Verlust der sozialen Kontrolle durch anwesende Menschen einher.

Untersuchungen haben gezeigt, daß gerade Räume mit geringer sozialer Kontrolle durch anwesende Menschen, die zudem mangelhaft oder gar nicht beleuchtet sind, als sozial unsicher bezeichnet werden und zu Angsträumen werden. Diese Angsträume lassen sich nach stadtstrukturellen Gesichtspunkten (z.B. monostrukturierte Gebiete wie Gewerbegebiete, reine Wohnsiedlungen, City) und nach Art der öffentlichen (Verkehrs-)Räume unterscheiden.

Bei den Untersuchungen stellte sich heraus, daß alle Orte ähnliche Merkmale aufweisen:

- Unübersichtlichkeit (z.B. durch Hecken);
- schlechte Beleuchtung (z.B. durch mangelhafte oder fehlende Beleuchtungskörper);
- fehlende Ausweichmöglichkeiten (um z.B. Entgegenkommenden ausweichen zu können);
- Unbelebtheit.

Orte, die unübersichtlich, schlecht beleuchtet, einsam und menschenleer sind, eignen sich für Gewalttaten. Diese Orte werden von Frauen nur ungern aufgesucht oder gemieden.

Das subjektive Sicherheitsempfinden an diesen Orten variiert stark nach dem Geschlecht, aber auch nach der Tageszeit. An der Spitze stehen Tiefgaragen und Parkhäuser, in denen sich auch Männer nachts zu 50% und tags zu 22% unsicher fühlen. Eine Stadt kann ihrer Funktion in funktionaler, sozialer und wirtschaftlicher Hinsicht jedoch nur gerecht werden, wenn sich allen Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen gleichberechtigte Mobilitätschancen bieten. Ein wichtiger Anspruch, den gerade Frauen an öffentliche Räume und Anlagen stellen, ist die Gewährleistung von sozialer Sicherheit.

Zusammenfassend heißt das:

- Frauen haben einen anderen Alltag als Männer (ob berufstätig oder nicht, sie sind in erster Linie für die Familienarbeit zuständig).

- Sie erledigen andere und mehr Wege als Männer, sie sind i.d.R. zuständig für die Begleitmobilität.
- Sie nutzen überwiegend die Verkehrsmittel des Umweltverbundes.
- Ihre Wege sind kürzer und mehr stadtteilorientiert.
- Frauen haben aufgrund der Angst vor Bedrohung und sexuellen Übergriffen und tatsächlicher Anmache ein verstärktes Sicherheitsbedürfnis und daraus resultierende Anforderungen an öffentliche Räume.

2. Alltagsmobilität von Kindern

Verkehrssituation

Kinderalltag in unseren Städten und Dörfern bedeutet im Straßenverkehr zu überleben. Ungefähr alle 10 Minuten wird in Deutschland ein Kind im Straßenverkehr verletzt oder getötet. So verunglückten 1996 48.567 Kinder unter 15 Jahren als FußgängerInnen, RadfahrerInnen oder MitfahrerInnen in einem Fahrzeug. Die Zahl der getöteten und verletzten Kinder unter 15 Jahren nimmt zwar zumindest im früheren Bundesgebiet stetig ab und hatte im Jahr 1996 den niedrigsten Stand seit über vier Jahrzehnten. Die naheliegende Schlussfolgerung, dass sich die Sicherheit unserer Kinder im Straßenraum verbessert hat, kann daraus jedoch nicht gezogen werden. Neben einem veränderten Freizeitverhalten beruht der Rückgang der Unfallzahlen ganz wesentlich darauf, dass immer weniger Kinder sich selbständig im Straßenraum bewegen. Kinderalltag heißt beispielsweise

- das Verbot, draußen auf der Straße zu spielen - auch wenn das Wetter danach ist;
- mit dem Auto zum Kindergarten und zur Schule gefahren werden - auch wenn beides im Wohnquartier und nur wenige hundert Meter entfernt ist;
- das Verbot, den Freund allein zu besuchen, weil dabei eine verkehrsreiche Straße überquert werden muss.

Aus einer Vielzahl von Projekten zum Thema Verkehrssicherheit, Verkehrsverhalten und Verkehrserziehung von Kindern kann mittlerweile als gesichert gelten (vgl. u.a. Limbourg, 1995):

- Kinder als FußgängerInnen sind relativ wie absolut am häufigsten in Verkehrsunfälle verwickelt. Während die Mehrzahl der Kinder im (Vor-) Schulalter (6-7 Jahre) als FußgängerInnen einen Unfall erleiden, bekommen bei den 10- bis 14-Jährigen die Fahrradunfälle ein Übergewicht. Ein Drittel aller Kinder, die verunfallen, kommen im Auto zu Schaden;
- Jungen verunglücken wesentlich häufiger als Mädchen, besonders als Radfahrer;
- die Gefährdung von Kindern ist beim Spielen im Straßenraum am größten, Schulwege und Einkaufswege haben eher eine untergeordnete Bedeutung;
- insgesamt verunglücken mehr Kinder mit dem Fahrrad als zu Fuß
- Kinder verunglücken dort wo sie leben und sich auf der Straße aufhalten, 50 % der Unfälle ereignen sich in einem Umkreis von ca. 500 m, 90 % in einem Umkreis von 1 km.;

Auf das Unfallrisiko, die Gefährdung und die mangelnde »Verkehrskompetenz« ihrer Kinder reagieren Eltern mit vermehrtem Schutz und vermehrten Verhaltenseinschränkungen: Eltern lassen ihre Kinder nur in begrenztem Maße selbständig am Verkehr teilnehmen. Sie lassen sie nicht oder kaum draußen allein spielen, begleiten sie auf ihren Wegen oder befördern sie mit dem Auto an ihre Zielorte. Die als »Freiburger Kinderstudie« (Blinkert, 1993) bekannte Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass Kinder im Durchschnitt nur 40 Minuten am Tag draußen im Spiel mit Gleichaltrigen verbringen, ohne dabei von Erwachsenen beaufsichtigt zu werden (Datenbasis 4000 Kinder).

Die Situation auf unseren Straßen und die Tatsache, dass Kinder auf ihren Wegen begleitet werden müssen, hat den Verlust an unabhängiger Mobilität für Kinder aller Altersgruppen zur Folge - insbesondere jedoch für jüngere Kinder. Gerade

die unabhängige Mobilität, d.h. das eigenständige Bewegen im öffentlichen Raum ohne elterliche Kontrolle, ist aber ein wesentliches Element einer gesunden Entwicklung von Kindern. Erst das unabhängige Erkunden des eigenen Lebensraumes ermöglicht es, sich selbst als eigenständiges und soziales Wesen zu erfahren. Eine unabhängige Mobilität ist auch Voraussetzung dafür, dass Kinder außerhalb von Familie und Schule altersgemäße Auseinandersetzungen üben können und eigene Normen und Werte erproben. Das heißt, unabhängige Mobilität und die damit verbundene altersbedingte Aneignung eines sich allmählich ausdehnenden Lebensraums kann somit nicht nur als Voraussetzung für eine Entwicklung zur Selbstständigkeit von Kindern betrachtet werden, sondern als Basis für eine gelungene kognitive, soziale und gesunde Entwicklung überhaupt.

Alltagsmobilität von Kindern

Neben diesem bedeutsamen Thema der unabhängigen Mobilität lassen sich die alltäglichen Wege der Kinder (Alltagsmobilität) wie die Wege der Erwachsenen anhand einer Reihe von Kennziffern zur Verkehrsbeteiligung beschreiben, wie sie allgemein in der Verkehrsplanung verwendet werden. Ihre Wege unterscheiden sich aber von denen der Erwachsenen hinsichtlich Verkehrszweck, genutzter Verkehrsmittel und zurückgelegter Entfernungen.

Kinder haben eine höhere Mobilität und eine größere Verkehrsbeteiligungsquote als Erwachsene. So liegt die Verkehrsbeteiligungsquote der Kinder bei 88 % und sie führen 4,2 Wege pro mobiler Person und Tag aus, bei Erwachsenen liegt die Verkehrsbeteiligungsquote bei 75 % und die Mobilitätsrate bei 3,5 - 4 Wegen pro mobiler Person und Tag (s. Tab. 2). Beide Kenngrößen sind eng an das Alter gebunden.

Bei Kindern spielen naturgemäß andere Verkehrszwecke eine Rolle als bei Erwachsenen. Stehen bei berufstätigen Erwachsenen die Wege zur Arbeit im Vordergrund, bei Rentnern die Wege zum Einkauf

fen, sind es für Kinder die so genannten Freizeitwege, gefolgt von den Wegen zur Schule und zum Einkaufen. Am Nachmittag und in der Freizeit ist häufig der Weg das Ziel. Kinder nutzen die Straßen nicht nur als Verkehrsweg, sondern als Raum zum Spielen und als Treffpunkt mit anderen Kindern. Kinder wollen nicht an einem Spielort festsitzen, sondern weiterziehen und umherstreifen.

men, stärker zugenommen als bei den Erwachsenen hat der Anteil der Fahrradfahrten. Ferner bleibt festzuhalten, dass die Wege der Kinder im Durchschnitt erheblich kürzer sind als die Wege von Erwachsenen: Kinder 3,2 km/Weg, Erwachsene 10,1 km/Weg (über alle Verkehrsmittel, Tab. 2).

Insgesamt kann festgehalten werden: Die Befunde zum Verkehrsverhalten von Frauen und

	Kinder	Erwachsene
Mobilitätsrate (Wege pro mobiler Person/ Tag)	4,2	3,5 - 4
Verkehrsbeteiligung (eine Person führt mindestens einen Weg pro Tag durch)	88%	75%
durchschnittl. Wegelänge/ Weg (über alle Verkehrsmittel)	3,2 km	10,1 km

Tab. 2: Mobilitätskennwerte von Kindern und Erwachsenen (nach Hautzinger u. Tassaux, 1989)

Die Verkehrsmittelnutzung ist ein weiterer zentraler Aspekt der Verkehrsteilnahme. Kinder sind in erster Linie zu Fuß unterwegs. Ein Drittel aller Wege wird jedoch bereits im Auto zurückgelegt, der Anteil des Radfahrens ist ebenfalls höher als bei den Erwachsenen (Tab. 3). Hierbei spricht man von Begleitmobilität.

Diese wird i.d.R. von den Müttern erbracht, was eine Anpassung des mütterlichen Tagesablaufs an die notwendigen Zeiten für Chauffeurdienste erfordert.

Ähnlich wie bei Erwachsenen ist der Anteil des Zufußgehens in den letzten 15 Jahren kontinuierlich zurückgegangen, der Anteil der Fahrten als Pkw-Mitfahrer hat leicht zugenom-

men, stärker zugenommen als bei den Erwachsenen hat der Anteil der Fahrradfahrten. Ferner bleibt festzuhalten, dass die Wege der Kinder im Durchschnitt erheblich kürzer sind als die Wege von Erwachsenen: Kinder 3,2 km/Weg, Erwachsene 10,1 km/Weg (über alle Verkehrsmittel, Tab. 2).
Insgesamt kann festgehalten werden: Die Befunde zum Verkehrsverhalten von Frauen und zur Mobilität von Kindern belegen, dass diese Personengruppen vorwiegend nichtmotorisiert und stärker im Quartier unterwegs sind. Kinder sind in erster Linie zu Fuß unterwegs und verstärkt in immer jüngeren Jahren mit dem Fahrrad.

Wie müssen neue Handlungskonzepte in der Stadt- und Verkehrsplanung aussehen, die die Belange von Kindern und Frauen stärker berücksichtigen?

Verkehrsmittel	Pers. ab 10 J.	Pers. unter 10 J.
	Anzahl der Wege pro Jahr	
	in %	in %
zu Fuß	27,9	41,8
Fahrrad	10,7	12,2
mot. Zweirad	2,1	-
Pkw - Fahrer	35,1	-
Pkw - Mitfahrer / Taxi	9,9	34,0
Bus	4,8	2,1
sonstige ÖV / anderes	1,6	2,0
Kinderwagen	-	4,6
Summe	100,0	100,0

Tab. 3: Verteilung der Wege nach Verkehrsmittel bzw. Verkehrsmittelkombination (nach Hautzinger & Tassaux, 1989)

3. Konzepte und Maßnahmen zur stärkeren Berücksichtigung der Belange von Frauen und Familien

Konzepte und Maßnahmen zur stärkeren Berücksichtigung der Belange von Frauen und Kindern (und damit auch familiengerecht) sind eingebettet in allgemein veränderte Anforderungsprofile an Siedlungs- und Verkehrsplanung, Umweltgebrauch und Umweltschutz. Sie reihen sich ein in die Lösungsstrategien zur verträglichen Bewältigung und Gestaltung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung mit den drei klassischen Prinzipien:

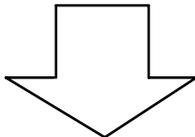
- Vermeidung von Verkehrsaufwand, Verkehrsverlagerung
- Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- sozial- und umweltverträgliche Verkehrsabwicklung.

Die stärkere Berücksichtigung von Frauenbelangen in der Stadt- und Verkehrsplanung ist somit Teil einer sozialverträglichen und auch ökologischen Siedlungsentwicklung, die sich an einer Reihe von Planungsgrundsätzen festmacht. Diese gewährleisten, dass sich Frauen und Männern gleichberechtigte Chancen für den Aufenthalt im öffentlichen Raum, die Nutzung und die Aneignung städtischer/dörflicher Strukturen bieten.

Wesentliche Planungsgrundsätze sind (Abb. 4)

- kompakte und durchmischte Siedlungsstrukturen,
- Priorität für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes,

- 1. Kompakte und durchmischte Siedlungsstrukturen**
 - Wohnungsnahe Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs
 - Nutzungsmischung Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Erholen, Bilden
- 2. Priorität für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes**
 - nachhaltige Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs
 - netzhafter Erschließung (nahräumlicher Vorrang)
 - flexible Bedienungsformen
 - attraktive und sichere Gestaltung von Haltestellen, Umsteigepunkten und ihren Zugängen
 - sichere und attraktive Rad- und Fußverkehrsnetze
 - lückenloses und hierarchisch strukturiertes Netz
 - Spielraumvernetzung
 - sichere Gestaltung von Unterführungen
 - attraktive Abstellanlagen
- 3. Wiederbelebung des Straßenraums in seiner Aufenthalts- und Sozialfunktion**
 - stärkere Berücksichtigung der "Arbeitsbedingungen" von Frauen, der Bedürfnisse von Kindern und älteren Menschen in ihrem Wohnumfeld
 - Straßenräume als Aufenthalts- und Begegnungsräume (Tempo 30-Zonen, flächenhafte Verkehrsberuhigung)
 - Förderung von autoarmen und damit kinderfreundlichen Wohngebieten
 - Abbau von Angsträumen
- 4. Kontinuierliche und gruppenspezifische Betroffenenbeteiligung**
 - Frauen, Kinder, ältere Menschen ... als ExpertInnen in ihrem Lebensumfeld



Stadt / Quartier der kurzen und sicheren Wege

Abb. 4: Planungsprinzipien einer frauen- und familiengerechten Stadt-Verkehrsplanung

- Wiederbelebung des Straßenraums in seiner Aufenthalts - und Sozialfunktion,
- kontinuierliche Betroffenenbeteiligung.

Mit der Berücksichtigung dieser Planungsgrundsätze kann ein Beitrag zur Wiederaneignung und Belegung von öffentlichen Räumen, verbunden mit kurzen, sicheren Wegen und in Richtung einer veränderten Planungskultur geleistet werden, was letztendlich allen Bevölkerungsgruppen zugute kommt.

Die Mischung der Funktionen Wohnen, Arbeit, Versorgen und Freizeit beispielsweise fördert kurze Wege, die Belegung von Räumen und damit die

Erhöhung der sozialen Sicherheit. Wegeketten lassen sich dann sehr viel besser realisieren. Durch Angebote insbesondere im Bereich des Umweltverbundes werden die Mobilitätschancen von Frauen erhöht. Damit wird zugleich Kindern (und älteren Menschen) zu einer eigenständigen Mobilität verholfen, womit Frauen wiederum stark entlastet werden. Unter dem Blickwinkel von Frauenaktivitäten ist besonderer Wert auf die Stadtteilenebene (Binnenerschließung), die Anbindung von Frauenzielen und die Verbindungen zwischen den Stadtteilen bzw. den Ortsteilen und den Orten mit ihrem Nahbereichszentrum zu legen. Dies wird am Beispiel Rad- und Fußverkehr verdeutlicht.

4. Sichere und attraktive Rad- und Fußwegenetze

Netzgestaltung

Bei der Radverkehrsplanung ist es erklärtes Ziel, den RadfahrerInnen für alle Fahrten sichere und möglichst direkte Wege anzubieten. Ein attraktives und sozial sicheres Netz von Radverkehrsrouten muss Wohnbereiche beispielsweise mit Arbeitsplatzschwerpunkten, Haupteinkaufs- und Freizeitbereichen, Kindertagesstätten, Aus- und Weiterbildungseinrichtungen verbinden. Dabei sind besonders die Verkehrsziele von Frauen (vgl. Abb. 5) und die Kriterien sozialer Sicherheit im öffentlichen Raum (vgl. Abb. 6) zu berücksichtigen. Das Netz soll lückenlos und hierarchisch strukturiert sein, mit Differenzierung in Haupt- und Stadtteilverbindungen und ergänzende Neben- und Erschließungsrouten. Da für die Wege von Frauen der Nahbereich eine große Rolle spielt, ist unter dem Blickwinkel von Frauenaktivitäten besonderer Wert auf die Stadtteilenebene (Binnenerschließung) und die Verbindungen zwischen den Stadtteilen bzw. zwischen Orten und Ortsteilen zu legen. Der Netzzusammenhang muss zu allen Tageszeiten und für alle Bevölkerungsgruppen bestehen. Die Routen sollen möglichst direkt und schnell sein, da RadfahrerInnen umweegeempfindlich sind.

Verbindungen des Radverkehrs sollen möglichst durch belebte Bereiche führen. Dazu gehört in Städten - zumindest in größeren - auch die Führung durch Fußgängerzonen, weniger auf separaten Netzen. Hierbei ist jedoch zu prüfen, ob die Fußgängerzonen abends z.B. durch Gaststätten und Wohnnutzung belebt sind. Für Hauptver-

- Frauenarbeitsplätze (Verwaltung, Einzelhandel u.a.)
- Einkaufsmöglichkeiten (auch in Stadtteilen oder Orten im ländlichen Raum zur Deckung des Grundbedarfs)
- Kindertagesstätten und Grundschulen
- Freizeiteinrichtungen für Frauen und Kinder
- Aus- und Weiterbildungseinrichtungen
- Altersheime (relevant für Frauen, die dort arbeiten, Bewohnerinnen und betreuende Frauen)
- medizinische Einrichtungen
- Friedhöfe (Frauen übernehmen Grabpflege, Friedhöfe sind auch Treffpunkte und Kommunikationsorte)

Abb. 5,
(Quelle:
FGSV 1997)

- Gute Erreichbarkeit (kurz, attraktiv, sicher)
- Begreifbarkeit (Übersichtlichkeit, Einsehbarkeit)
- ausreichende Beleuchtung
- soziale Kontrolle (Belebung durch anwesende Menschen)
- gute Orientierung
- keine dunklen Ecken

Abb. 6
(Quelle:
FGSV 1997)

bindungen des Radverkehrs sind in Abhängigkeit von der zur Verfügung stehenden Breite der Fußgängerzone und dem Verkehrsaufkommen gegebenenfalls alternative Routen anzubieten. Gut geeignet ist die Führung des Radverkehrs durch Tempo 30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche, parallel zur Stadtbahn oder durch Wohngebiete.

Für Frauen und Kinder mit ihrer ausgeprägten Orientierung auf den Nahbereich ist eine Straßenraumgestaltung innerhalb der Wohnbereiche wichtig, die die Kfz-Geschwindigkeiten dämpft. Eine Benutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr sollte möglich sein. Das heißt Tempo 30 Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche, flächenhafte Verkehrsberuhigung, Rückgewinnung der Straße als Lebensraum für Kinder.

Hauptverbindungen sollten nicht durch unbewohnte/monofunktionale Gebiete (z.B. Gewerbegebiete) führen. Diese Gebiete sind nur zu bestimmten Tageszeiten belebt, so dass es an sozialer Kontrolle fehlt. Sofern es sich jedoch überhaupt nicht vermeiden lässt, Routen durch diese Bereiche zu führen, ist auf die Gestaltung besonders viel Wert zu legen (angemessene Beleuchtung, Notrufsäulen, niedriges und gepflegtes Grün). Muss ein Park durchfahren werden, um von einem Stadtteil in den anderen zu gelangen, so ist dafür zu sorgen, dass es eine Alternativroute an einer belebten Straße gibt, auf die z.B. Frauen in den Abendstunden ausweichen können. In diesem Zusammenhang wird von der Planung von Tag- und Nacht-routen (bzw. -netzen) gesprochen.

Attraktive und sichere Rad- und Fußwegenetze aus Sicht der Kinder heißt Spielraumvernetzung, Vernetzung der Orte, die die Kinder im Quartier täglich aufsuchen. Brauchbare Radverkehrsnetze für Kinder müssen in erster Linie die Quellen und Ziele der Kinder, also Wohnorte und Spielorte, miteinander verbinden bzw. die Spielorte miteinander vernetzen. Unter Spielorten werden nicht nur die speziell für Kinder ausgestatteten Infrastruktureinrichtungen wie Spiel- und Bolzplätze verstanden, sondern alle innerstädtischen Freiräume, die Voraussetzungen für Kinderspiel bieten. Dazu gehören neben Grünflächen und Parks auch Einkaufsflächen und Kioske oder Parkplätze (z.B. für Inline-Skating). Dies ist ein wichtiges Ergebnis einer gera-

de fertiggestellten Untersuchung zum Thema "Mobilität und Raumeignung von Kindern" im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr. Die Untersuchung in vier unterschiedlichen Stadtgebieten (gemischt genutztes Altbauquartier, eingemeindeter ehemals selbständiger Ort mit Einfamilienhausbebauung, Großwohnsiedlung, Wohngebiet mit mehrgeschossigen Zeilenbauten) hat ebenfalls gezeigt, dass für Kinder attraktive Orte von diesen auch aufgesucht werden, unabhängig von verkehrlichen Barrieren (Hauptstraßen), elterlichen Restriktionen und zurückzulegenden Entfernungen. Für Kinder, die mit dem Fahrrad unterwegs sind, ist in erster Linie die Vernetzung der quartiersbezogenen Spielorte und die Anbindung an die übergeordneten Spielorte, wichtig.

Hinweise zur Gestaltung

Abschließend seien ein paar Hinweise zur Gestaltung von Radverkehrsverbindungen benannt, die auf Quartiersebene den Belangen von Frauen und Kindern entgegenkommen.

Wahlweise Benutzung von Gehweg oder Fahrbahn

Hierbei besteht die Wahlmöglichkeit zwischen der Benutzung der Fahrbahn und dem Gehweg. Diese Variante ist besonders für Kinder (oder radelnde Mütter mit Kindern)⁶ geeignet, falls die Fahrbahn nach subjektivem Ermessen zu gefährlich erscheint. Der Gehweg ist mit dem Zusatzschild »Radfahrer frei« gekennzeichnet.

Öffnen von Einbahnstraßen

Nach der seit 1.9.1997 geänderten Straßenverkehrsordnung (StVO) besteht die Möglichkeit, Einbahnstraßen mit geringer Verkehrsbelastung (z.B.

⁶ Bei der Ausgestaltung der Radverkehrsverbindungen muß berücksichtigt werden, dass nach der StVO-Änderung von 1997 Kinder bis zur Vollendung des 8. Lebensjahres auf Gehwegen radeln müssen und bis zur Vollendung bis 10. Lebensjahres dort fahren dürfen.

in Tempo 30-Zonen) für den Radverkehr ohne zusätzliche bauliche Maßnahmen zu öffnen.

Einrichten von Fahrradstraßen

Fahrradstraßen werden im Zuge von wichtigen Verbindungen des Radverkehrs abseits von Hauptverkehrsstraßen eingerichtet. Straßenverkehrsrechtlich sind es Radwege, auf denen der Autoverkehr zugelassen ist. Auf Fahrradstraßen haben die RadfahrerInnen Vorrang, sie dürfen auch nebeneinander fahren. Autoverkehr darf nur mit mäßiger Geschwindigkeit fahren und ist in der Regel auf Anliegerverkehr beschränkt.

Tunnel/Unterführungen

Bei Querungsbauwerken (Tunnel und Unterführungen, Brücken) sind die Bedürfnisse der HauptnutzerInnen (Frauen, Frauen mit Kindern, ältere Menschen) bislang nicht ausreichend beachtet worden. Der Bau von Unterführungen sollte soweit wie möglich vermieden werden. Das langfristige Ziel kann nur die Einbeziehung der Fußgänger- und RadfahrerInnen in den oberirdischen Verkehrsablauf sein. Manchmal ist es jedoch unvermeidlich, Unterführungen bzw. Tunnel zu bauen. Vorhandene nicht genügende Anlagen sind umzubauen oder zu schließen, wenn eine ebenerdige Querungsmöglichkeit besteht. Bei der Planung von Tunneln/Unterführungen sind nachstehende Kriterien zu beachten:

- Wenn eine Unterführung zwingend notwendig ist, sollte sie beispielsweise in der Nähe von Wohnbebauung, Infrastruktureinrichtungen oder anderen belebten Zonen liegen.
- Die Anfangs- und Endpunkte der Unterführung sollten intensiv genutzt werden.
- Die Gestaltung der Vorzonen und Eingänge sollte in ein Gesamtgestaltungskonzept eingebunden sein, das auch das nähere Umfeld und die Fuß- und Radwege einbezieht.

Quartiersbezogene Spielräume

Spielräume, die über die unmittelbare Wohnumgebung hinaus im Stadtquartier erreichbar sind (Entfernung ca. 400 m, Radius 300 m).

Spielplätze
Spielparks (Abenteuerspielplätze)
Teenyclub (offener Kindertreff)
quartiersbezogene Grünflächen
Brachflächen
Fußgängerzonen/Stadtplätze
Schulhöfe/Sportplatzanlagen
Grünverbindungen
Parkplätze
Einkaufsläden/Kioske

Übergeordnete Spielräume

Übergeordnete Spielräume haben gesamtstädtische Bedeutung, über das Quartier hinaus. Um sie zu erreichen, werden weitere Wege zurückgelegt. Bis zu einer Entfernung von 1000 m (Radius 750 m) sind sie für etwas ältere Kinder zu Fuß oder mit dem Rad gut erreichbar.

öffentliche Parks
Stadtteilzentren/Innenstadt
Sportplatzanlagen, Rollschuhbahn
Grünverbindungen
stadtnahe Landschaftsbereiche
und Erholungsgebiete

Abb. 7: Spielorte von Kindern

- Führt eine Hauptverbindung durch einen Tunnel, so ist für die Nachtstunden eine oberirdische alternative Route anzubieten.
- Die Anlagen sollten so kurz, hoch und breit wie möglich sein. Sie sollten geradeaus, ohne Kurve oder Biegung geführt werden.
- Das Ende des Tunnels sollte vom Eingang sichtbar sein. Die Tunnelzugänge sollten übersichtlich gestaltet sein, nachwachsende und sichtbehindernde Bepflanzungen sind nicht vorzusehen.
- Es sollte versucht werden, die Tunnel für Radfahrer- und FußgängerInnen ebenerdig zu führen, da diese dann leichter und schneller zu durchqueren sind.
- Die zu unterquerende Trasse ist auf 1 bis 2 m Höhe anzuheben, damit die Unterführung nahezu

auf Geländeneiveau bleiben kann.

- Steigungen sollten das Maß 1:20 haben, mindestens jedoch 1:10. Tageslichtöffnungen sind z.B. in der Fahrbahnmitte im Bereich des Mittelstreifens vorzusehen.

Fahrradparken

Zu einer angebotsorientierten und attraktiven Radverkehrsplanung gehören auch geeignete Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Sie sollten sowohl an den Quellen (Wohnbereiche) als auch an den Zielen (Geschäfte, Arbeitsplätze, öffentliche Gebäude, Verknüpfungspunkte des Öffentlichen Personennahverkehrs, Freizeit- und Kultureinrichtungen) vorhanden sein. Dabei sind vor allem die Ziele von Frauen zu berücksichtigen (s. Abb. 5). Die Fahrräder müssen diebstahlsicher abgeschlossen werden können. Zum Beispiel in einer Abstellanlage.

Aus diesem Repertoire gilt es, bezogen auf die örtliche Situation im Quartier, die geeigneten Maßnahmen auszuwählen.

Literatur

- **BIS/plan & rat**, 1992: Radverkehrsnetzplanung für die Stadt Schwerin. Bonn/Braunschweig
- **BLINKERT; Baldo**, 1993: Aktionsräume von Kindern in der Stadt Freiburg.
- **DEGEN-ZIMMERMANN, Dorothee**, 1995: Mütter und Kinder in der Stadt. In: Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg (Hg.): "Frauen in der Stadt". Stuttgart.
- **Emnid Institut**, 1989: Kontinuierliche Erhebungen zum Verkehrsverhalten - Kontiv 1989. Bielefeld.
- **Flade, Antje**, 1993: Psychologische und soziale Effekte mangelnder Verkehrssicherheit von Kindern in Wohngebieten. Darmstadt.
- **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hg.)**, 1997: Frauen-

belange in der Verkehrsplanung. Arbeitspapier Nr. 44. Köln.

- **HAUTZINGER, Heinz, TASSENAUX, Brigitte**, 1989: Verkehrsmobilität und Unfallrisiko in der Bundesrepublik Deutschland. Bundesanstalt für Straßenwesen, Bd. 172. Bergisch Gladbach.
- **HILLMANN, Mayer et al.**, 1992: Keine falsche Bewegung! Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.). ILS - Schriften Nr. 69. Dortmund.
- **Körntgen, Silvia.; Krause, Juliane**: Handlungsempfehlungen zur stärkeren Berücksichtigung weiblicher Lebenszusammenhänge - Schwerpunkt Fahrradverkehr, in: der städtetag 11 (1994), S. 717-725
- **Krause, Juliane** 1993: Nichtmotorisierte VerkehrsteilnehmerInnen - Opfer einer (auto)mobilen Gesellschaft. In: ADFC/Georg von Vollmar Akademie München (Hg.): Lebensraum Straße - Trauma Verkehr. Brauchen wir eine neue Straßenverkehrsordnung? Dokumentation der Fachtagung in Ingolstadt am 09./10.3.1993
- **KRAUSE, Juliane, SCHÖMANN, Munira**, 1998: Bestimmung des Einflusses von Stadtgebietstypen auf die unabhängige Mobilität von Kindern und die Ausdehnung ihrer Lebensräume (FE - Nr. 77405/96). Auftraggeber: Bundesminister für Verkehr, Schlussbericht. Braunschweig.
- **LIMBOURG, Maria**, 1995: Kinder im Straßenverkehr. Gemeindeunfallversicherungsverband (GUVV) Westfalen-Lippe (Hg.). Münster.
- **Regina Mobilia** - unterwegs - aber wie !?, 1995 Begleitmaterial zur Ausstellung - Mobilität in der Region Braunschweig. Zweckverband Großraum Braunschweig (Hg.). Braunschweig.
- **Stete, Gisela**, 1995: Frauen unterwegs, In: Internationales Verkehrswesen, H.1 und 2 (1995)

Familien- und frauengerechtes Wohnen bei einem kommunalen Wohnungsunternehmen

Von Rosemarie Mökesch, Petra Fietze und Carola Kiesel,
Neuland Wohnungsbaugesellschaft, Wolfsburg

Das Frauenforum der Neuland-Wohnungsgesellschaft aus Wolfsburg hatte bereits 1998 dieses Thema zu ihrem gemacht.

Rosemarie Mökesch gründete 1993 das Neuland-Frauenforum. Das Forum arbeitet seitdem als Untergremium des Betriebsrates. 14 Frauen sind im Forum aktiv tätig.

Anlässlich des Internationalen Frauentages 1997 befragten Mitarbeiterinnen der Teestube »Frauenzimmer« Wolfsburgerginnen zwischen 15 und 85 Jahren nach ihrer Meinung zum Thema »Mietwohnungen in Wolfsburg - aus Frauensicht«. 309 Fragebogen konnten ausgewertet werden und wurden den Vertretern der Wohnungsbaugesellschaften vorgestellt.

Umfrageergebnis: Mietwohnungen in Wolfsburg - aus Frauensicht

Auswertung des Gesamtergebnisses nach der Rangfolge der angekreuzten Inhalte

1. Gute Verkehrsanbindung	254 - 82,2 %	8. Klingel, Lichtschalter o.ä. in erreichbarer Höhe f.Kinder	170 - 55,0 %
2. Dinge des tägl. Bedarfs zu Fuß oder per Fahrrad erreichbar	242 - 78,3 %	9. Kurzer Weg zum Kindergarten, Hort und Grundschule	169 - 54,7 %
3. Gute Schalldämmung (Fußböden und Wände)	222 - 71,8 %	10. Verwendung ökologischer Baustoffe	165 - 53,4 %
4. Ebenerdige Abstellflächen für Kinderwagen und Fahrräder	201 - 65,0 %	11. Gegensprechanlage	152 - 49,2 %
5. Spielmöglichkeiten am Haus	199 - 64,4 %	12. Große Kinderzimmer	149 - 48,2 %
6. Balkon	193 - 62,5 %	13. Gemeinschaftsraum im Haus/Block (z.B. für gemeinsame Kinderbetreuung, Parties, Familienfeiern etc.)	149 - 48,2 %
7. Abstellräume/Wandschränke	178 - 57,6 %	14. Abgeschlossene Küche	148 - 47,9 %
		15. Großes Badezimmer	137 - 44,3 %
		16. Großes Wohnzimmer	134 - 43,4 %
		17. Aufenthaltsbereich für die ganze Familie mit integrierter Küche, Essecke, Balkon (Wohnküche)	124 - 40,1 %
		18. Ein Zimmer bzw. eigener Bereich für jede Person (d.h. gleich große Räume, dafür kleineres Wohnzimmer)	121 - 39,1 %
		19. Häuser mit maximal fünf Geschossen	112 - 36,2 %
		20. Breite Türen	104 - 33,7 %
		21. Zwei (oder mehr) 2-Zimmer- Wohnungen mit eigener Naßzelle, gemeinsame Nutzung der Küche mit großem Esstisch (Kommunikationsraum) - geeignet für ältere oder junge Menschen, evtl. generationsübergreifend	83 - 26,9 %



22. Betreutes Wohnen **78 - 25,2 %**

Petra Fietze, Carola Kiesel und Rosemarie Mökesch (unten).

23. Flexibler Grundriss (z.B. um bei Bedarf ein Zimmer abgeben oder dazu nehmen zu können) **77 - 24,9 %**

24. Gemeinsame Wohnung für Alleinerziehende oder Alleinlebende (Wohngemeinschaft mit Individualräumen für jedes Kind und jeden Erwachsenen, gemeinsame Nutzung von Küche, Bad + Wohnraum) **63 - 20,4 %**



Fazit

Als Fazit ihrer Fragebogenaktion geben die Teestubenfrauen an die Wohnungsbaugesellschaften und die Stadtplaner weiter:

- Alternative Wohnformen mit Räumen zur gemeinschaftlichen Nutzung sollten verstärkt bei der Planung neuer Wohnungen berücksichtigt werden, da ein deutliches Interesse daran besteht. Es wäre sinnvoll - wie andernorts bereits geschehen - interessierte MieterInnen in die Planung von Wohnmodellen einzubeziehen.

- Die Aufteilung von Wohnungen sollte vielfältigere Formen annehmen, um auch den Wünschen nach gleich großen Räumen für Einzelne, nach größeren Kinderzimmern oder Badezimmern sowie nach flexiblen Grundrissen entgegenkommen zu können. Die "Standardwohnung" entspricht längst nicht mehr den Bedürfnissen aller. Auch beim Umbau von Altbauwohnungen könnte darauf Rücksicht genommen werden.

- Beim Bau von Wohnungen sollte auf die Verwendung unbedenklicher Baustoffe/Farben geachtet werden. Eine gute Schalldämmung ist

unabdingbar. Die Belange von Frauen und Kindern hinsichtlich eines kinderfreundlichen Wohnumfeldes müssen stärkere Berücksichtigung finden (wie wäre es mit einer "Kinderbeauftragten" in Wohnfragen?)

- Wo immer möglich sollten Gemeinschaftsräume als Treff- und Kommunikationspunkte eingeplant werden, um dem starken Wunsch nach mehr Gemeinschaft zu entsprechen. Solche Treffpunkte müssten auch außerhalb der Gebäude in den Außenanlagen zu finden sein (neben Spielplätzen auch Bankgruppen mit Tisch, Grillmöglichkeiten, Pergolas (nicht nur für Mülltonnen!), evtl. von den MieterInnen selbst zu gestaltende Außenanlagen u.v.m.

Familien- und frauengerechtes Wohnen bei einer Wohnungsbaugenossenschaft

Von Lutz Weber, Bauverein Rüstringen

Einführung

Seit gut eineinhalb Jahren hat die Kindertagesstätte „KIDS 24“, übrigens die Abkürzung für Kinder in der Siebethsburger Straße 24, als sogenannte genossenschaftliche Folgeeinrichtung seinen Betrieb aufgenommen. Als modernes, kundenorientiertes Dienstleistungsunternehmen bewirtschaftet der Bauverein Rüstringen eG mit Sitz in Wilhelmshaven einen Bestand von rund 3.100 Wohneinheiten, wobei sich ca. 2.800 dieser Wohneinheiten im denkmalgeschützten Stadtteil der „Gartenstadt Siebethsburg“ befinden. Unsere 1903 gegründete Wohnungsbaugenossenschaft wird von über 6.400 Mitgliedern getragen und beschäftigt 26 Mitarbeiter.

Wir verbessern mit diesem Projekt, aus der Verpflichtung gegenüber unseren Mitglieder heraus, das Angebot im Bereich des Wohnens mit Service speziell für die jüngere Generation.

Strategische Zielsetzungen

Aufgrund der Veränderungen im Wohnungsteilmarkt haben wir ein Unternehmenskonzept entwickelt, in dem strategische Ziele entwickelt und vereinbart worden sind, um im Wettbewerb bestehen zu können. Unter anderem haben wir begonnen, in unserem Siedlungsgebiet eine soziale Stadteilarbeit aufzubauen. Mit der Errichtung der Kindertagesstätte „KIDS 24“ konnten wir dieses Engagement um einen Mosaikstein erweitern.

Rahmenbedingungen

Die Situation auf dem Wohnungsteilmarkt Wilhelmshaven hat sich in den vergangenen Jahren nicht nur entspannt, sondern es ist zu einem deutlichen Angebotsüberhang gekommen. Die Angaben über Leerstände schwanken zwischen 1.000 und 1.500 Wohnungen. Erste Tendenzen sind zu erkennen, dass es zu einem deutlichen Verdrängungswettbewerb am Markt kommt.

Im Stadtteil Siebethsburg selbst droht die Bevölkerungsstruktur zu überaltern. Der demographische Mittelbau geht zurück und die Belegung freierwerdender Wohnungen erfolgt nur teilweise mit jungen Menschen. Rund 40% der Bewohner sind älter als 65 Jahre. Dadurch wird nicht nur die dauerhafte Vermietbarkeit gefährdet, sondern auch die von uns angestrebte Quartiersmischung, also das Zusammenleben verschiedener Generationen.

Anhand der Analyse der Nutzerwechsel konnten wir erkennen, dass als einer der häufigsten Gründe für einen Umzug die Vergrößerung der Familie genannt wurde. Das ließ den Schluss zu, dass die angebotenen Wohnungsgrößen nicht den Anforderungen junger Familien gerecht wurden beziehungsweise zu wenig große Wohnungen im Bestand vorhanden sind.

Geschäftspolitische Überlegungen

Aus den Rahmenbedingungen galt es, Konzepte zu entwickeln, um sich im Markt zu positionieren und zu behaupten. Der Wandel zu einem modernen, kundenorientierten Dienstleistungsunternehmen wurde durch die Umstellung der Organisationsform zur integrierten Sachbearbeitung, einer deutlichen Erweiterung des Serviceangebotes und der Öffnungszeiten sowie dem Aufbau einer umfassenden Marketingplanung, beispielsweise eines Corporate-Identity-Konzeptes, vollzogen.

Gleichzeitig wurde mit dem Aufbau der sozialen Stadteilarbeit begonnen. Den Wünschen und Bedürfnissen unserer älteren Nutzungsberechtigten entsprechen wir neben dem Bau seniorengerechter Wohnungen seit 1994 mit dem Angebot einer Seniorenberatung. Das erklärte Ziel ist es, unseren älteren Mitgliedern ein unabhängiges und selbstständiges Leben in ihrem vertrauten Umfeld zu ermöglichen. Wir sind in der Lage, Hilfen im medizinischen, pflegerischen und hauswirtschaftlichen Bereich, auch unter Berücksichtigung der finanziellen Tragbarkeit, anzubieten.

1995 konnten wir unsere Kommunikationsräume „Ihr Treff-Auf Siebethsburg“ einweihen, in dem zahlreiche Veranstaltungen, Aktivitäten und Aufführungen stattfinden.

Mittlerweile haben wir zu benachbarten Schulen und Vereinen Partnerschaften aufgebaut und führen gemeinsame Projekte durch, die überregional Anerkennung finden und als beispielhaft für die Zusammenarbeit zwischen Schule und Wirtschaft gelten.

Ausgehend von den Analyseergebnissen der Nutzerwechsel, schaffen wir seit einigen Jahren durch die Zusammenlegung von Wohnungen, entweder auf der Etage oder über zwei Etagen, Wohnraum für junge Familien, um über entsprechende Wohnungsgrößen dieser Zielgruppe ein attraktives Zuhause zu sein.

Wir versuchen so, langfristig die von uns angestrebte ausgeglichene Altersstruktur in unserem Wohnquartier zu erhalten und so einer „Ghettoisierung“ vorzubeugen. Dem allgemeinen Trend folgend nimmt der Anteil der Alleinerziehenden auch in unserem Siedlungsgebiet immer mehr zu. Aus diesen Tendenzen heraus haben wir die Notwendigkeit gesehen, die vorhandene Infrastruktur im Stadtteil durch die Errichtung einer Kindertagesstätte zu verbessern.

Neben dem sozialen Förderauftrag der Genossenschaft hat die Ausweitung des Serviceangebotes auch betriebswirtschaftliche Hintergründe. Junge Leute und Familien sollen als Kunden gewonnen bzw. bestehende Kunden an das Unternehmen gebunden werden.

Nicht zuletzt kann sich unsere Genossenschaft gegenüber den örtlichen Mitbewerbern im Wohnungsteilmarkt als „Vermieter mit sozialem Engagement“ öffentlichkeitswirksam profilieren und im bestimmten Rahmen unverwechselbare Wettbewerbsvorteile aufbauen.

Aus diesen Überlegungen heraus formulierte sich folgende Vision: Wir wollen in unserem Stadtteil eine Einrichtung für Kinder und Jugendliche schaffen.



Lutz Weber

Das Projekt

Wie so häufig spielte auch bei der Umsetzung unserer Vision der Zufall eine Rolle, denn wir konnten für dieses Vorhaben lange keine geeigneten Räume finden. Dann wurden zu gleicher Zeit ein Ladenlokal und die angrenzende Wohnung in zentraler Lage des Stadtteils frei. Durch die Zusammenlegung dieser Wohneinheiten entstand eine Nutzfläche von rund 150 qm im Erdgeschoss eines Wohnhauses.

Das Projektteam

Das Projektteam bestand aus einem festen Kreis von fünf Mitarbeitern unseres Unternehmens. In wöchentlich stattfindenden Meetings wurde über den Stand der einzelnen Teilaufgaben berichtet und über die weitere Vorgehensweise beraten. Mit großem persönlichen Engagement aller Mitarbeiter des Projektteams, auch außerhalb der normalen Arbeitszeiten, konnten wir alle Hürden, die sich uns in den Weg stellten, überwinden und das Projekt zum erfolgreichen Abschluss bringen. Für die weitere Betreuung der Einrichtung haben wir einen festen Ansprechpartner im Unternehmen benannt.

Umbaumaßnahme

Der Kündigungstermin des Ladenlokals und der angrenzenden Wohnung war sozusagen der „Kick-Off“ für den Start des Projektes. Mitte Mai 1997 ging es los. Die Dauer der Baumaßnahme war gleichzeitig der Projektzeitraum, wobei wir den 30. September 1997 als Endzeitpunkt der Umbauphase festgesetzt hatten. In unseren Projektplanungen haben wir für eventuelle Verzögerungen in baulicher oder auch in organisatorischer Hinsicht den Oktober als Zeitpuffer vorgesehen.

Bei den Umbaumaßnahmen galt es, die umfangreichen rechtlichen Vorschriften und Richtlinien für den Bau und die Ausrüstung von Kindertagesstätten zu berücksichtigen. Von Anfang an sollten alle Normen erfüllt werden, um die spätere Anerkennung als offizielle Kindertageseinrichtung ohne weiteren Aufwand im technischen Bereich zu erhalten.

Die Aufteilung der Nutzfläche sieht einen großen Mehrzweckraum, zwei weitere Kleingruppenräume, ein Büro, eine Erwachsenentoilette sowie einen kindergerechten Waschraum mit Toiletten vor. Diese Räumlichkeiten bieten einer Gruppe von 20 bis 25 Kindern Platz für verschiedene Aktivitäten. Weitere Vorteile des Objektes sind die dazugehörigen Außenanlagen in Form von Rasenflächen und ein verkehrssicher zu erreichender, öffentlicher Kinderspielplatz in unmittelbarer Nähe. Hinter dem Haus befinden sich weitere Außenspielflächen und ein Hausgarten, der ebenfalls den Kindern zur Verfügung gestellt wurde.

Organisation des Betriebs

Gleichzeitig mit Beginn der Baumaßnahmen mussten wir ein Konzept für den Betrieb der Kindertageseinrichtung erarbeiten. Am Ende stellten sich für uns drei Alternativen zur Realisation für den Betrieb dar. Bei der ersten Alternative würden wir die Räumlichkeiten einem bereits bestehenden Verein überlassen, der eine Kindertagesstätte betreibt, jedoch große Schwierigkeiten mit seinem derzeitigen Vermieter hat und einen anderen Standort sucht. Diese Möglichkeit hat den Vorteil, einen gut funktionierenden Kindergarten mit seinem pädagogischen Konzept zu übernehmen. Allerdings besteht eine feste Vereinsatzung. Da wir aber die Einrichtung speziell für



unsere Mitglieder zur Verfügung stellen möchten, hätte es bei den Aufnahmemodalitäten der Kinder zu Schwierigkeiten kommen können.

Die zweite Alternative wäre, den Betrieb der Kindertagesstätte selbst zu organisieren. Dies hätte wiederum bedeutet, entsprechend qualifiziertes Personal einzustellen und ein pädagogisches Konzept zu entwickeln. Für ein Wohnungsunternehmen nicht gerade ein typisches Geschäftsfeld, so dass wir auch diesen Gedanken wieder verworfen haben. Das Risiko eines eigenen Betriebs aufgrund des mangelnden Know-Hows auf diesem Gebiet erschien uns zu groß.

Letztendlich bot die dritte Alternative das richtige Konzept, in dem wir für den Betrieb die Arbeiterwohlfahrt gewinnen konnten. Diese gemeinnützige Institution betreut bereits einige Kindertagesstätten in Wilhelmshaven. In mehreren konstruktiven Gesprächen konnten wir eine gemeinsame Basis finden, wobei die AWO vertraglich die Gewähr für eine dauerhafte fachliche Führung übernimmt, ihre langjährige Erfahrung und ein bewährtes pädagogisches Konzept einbringt sowie das Personal stellt. Aufgrund der Ausgestaltung des Kooperationsvertrages werden im gegenseitigen Einverständnis vorrangig Kinder von Genossenschaftmitgliedern aufgenommen. Weiterhin besteht ein Informations- und Unterrichtsrecht, so dass die Einrichtung auch an

unsere Genossenschaft gebunden bleibt. Zunächst einmal wurde vorgesehen, den Betrieb als Miniclub aufzunehmen. Ein Miniclub gilt als „sonstige Tageseinrichtung für Kinder“, der ohne besondere Genehmigung bis zu 20 Kindern aufnehmen kann, jedoch nicht öffentlich gefördert wird. Im ersten Jahr sollte die wirtschaftliche Grundlage geschaffen werden, um in 1998 die Anerkennung als offizielle Kindertageseinrichtung zu erreichen.

Nach der Anerkennung können zur Finanzierung der Personalausgaben öffentliche Mittel beantragt und die Öffnungszeiten deutlich erweitert werden. Die offizielle Anerkennung unserer Einrichtung war zum 1. September 1998 geplant.

Kosten und Finanzierung

Die tatsächlichen Kosten für die Umbaumaßnahme von 261.400 DM überschritten den veranschlagten finanziellen Rahmen nur geringfügig. Diese Kosten für die Bereitstellung der Räumlichkeiten werden, nach Vorstellung des Projektes und Beschlussfassung in den Organen des Unternehmens, durch die Genossenschaft getragen. Für die Erstausrüstung an Möbeln, Bastel- und Spielmaterial mußten nochmals 25.000 DM aufgewendet werden.

Die Personalkosten für den Betrieb des Kindergartens werden über die Elternbeiträge und, nach offizieller Anerkennung als Kindertagesstätte, daneben über die Zuschussung durch das Land in Höhe von 20% der Lohnkosten finanziert.

Der auf unsere Initiative neu gegründete „Verein zur Förderung der sozialen Stadtteilarbeit in Wilhelmshaven-Siebethsburg e.V.“ unterstützt durch eine Art Sponsoring neben vielen anderen sozialen Projekten auch „KIDS 24“.

Zusammenfassung und Ausblick

Die Bedenken unsererseits, wie dieses investitionsintensive Projekt angenommen wird, zerstreuten sich sehr schnell. Unsere Mitglieder

haben wir während des Fortschritts der Umbauphase über unsere Mitgliederzeitung „Ihr Zuhause“ auf das Projekt aufmerksam gemacht. Viele interessierte Eltern konnten wir an einem ersten Informationsabend begrüßen, die von unserer Idee ganz begeistert waren und für einen neuen Motivationsschub sorgten. Im August konnten wir die Einrichtungsgegenstände bestellen sowie Spiel- und Bastelmaterial einkaufen, um die Einrichtung in einen betriebsbereiten Zustand zu versetzen.

Nach Unterzeichnung des Kooperationsvertrages mit der AWO und Abschluss sämtlicher Arbeiten konnte die Einrichtung als Miniclub am 03. November 1997 mit zwölf Kindern starten. Zu Beginn des Jahres 1998 waren alle zwanzig Plätze vergeben. Zum 1. September 1998 erfolgte nach Antragstellung, Prüfung und Genehmigung die offizielle Anerkennung als Kindertagesstätte. Für das neue Kindergartenjahr konnten die dann genehmigten 25 Plätze ohne Schwierigkeiten vergeben werden. Betreut werden die Kinder von einer Erzieherin und zwei Kinderpflegerinnen. Geöffnet ist die Einrichtung mittlerweile von montags bis freitags in der Zeit von 07:30 bis 13:00 Uhr.

Viele neue Ideen, die Räume auch außerhalb der Öffnungszeiten für weitere Aktivitäten zu nutzen, sind bereits entstanden. So findet beispielsweise jeden Dienstag und Donnerstag eine Nachmittagsbetreuung für Kinder statt. Seit Dezember 1998 können wir in unserer Einrichtung einen „Mittagstisch“ anbieten. In der Zeit von 13:00 bis 14:00 Uhr wird eine für diese Altersgruppe ernährungsgerechte warme Mahlzeit angeboten. In Planung ist bereits auch, an bestimmten Tagen eine Hausaufgabenhilfe für Schüler anzubieten. Mit der Umsetzung dieser und weiterer Angebote wird die Einrichtung „KIDS 24“ in Zukunft ein Treffpunkt für Kinder und Jugendliche in Wilhelmshaven-Siebethsburg werden.

Als Fazit dürfen wir nicht ohne Stolz behaupten, dass die von uns formulierte Vision Realität geworden ist.

»Frauen planen für Frauen und Familien«

Ein Neubauprojekt der GSG Oldenburg

Von Stefanie Brinkmann-Cordes, GSG Oldenburg

1. Einleitung

Bereits im Juli 1998 wurde von der GSG Oldenburg Bau- und Wohnungsgesellschaft mbH das Neubauprojekt »Frauen planen für Frauen und Familien« fertiggestellt.

Es handelt sich dabei um ein Bauvorhaben, das im Rahmen eines Gutachterverfahrens – vom Frauenbüro und dem Hochbauamt der Stadt Oldenburg ausgelobt und vom Niedersächsischen Frauenministerium und der GSG gefördert wurde.

Zentrale Aufgabenstellung war »... im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus ein Wohnprojekt zu konzipieren, das sich besonders an den Wohnbedürfnissen von Frauen und Familien orientiert.«

Am Beispiel dieses Bauvorhabens läßt sich veranschaulichen, was eine stärker an spezifischen Bedürfnissen orientierte Wohnungsbauplanung auszeichnet.

2. Zum Gutachterverfahren

Vorgaben zur Wohnungskonzipierung und Raumgestaltung im Rahmen des öffentlich geförderten Wohnungsbaus stimmen vielfach nicht mehr mit den Ansprüchen und Bedarfen der nachfragenden Mieterschaft überein. Kritisiert werden z.B. Raumgrößen, Wohnungszuschnitte und die Gestaltung des näheren Wohnumfeldes, die insgesamt wenig Möglichkeiten zur Aneignung und zum Ausleben individueller Vorstellungen geben.

Ursache für diese Kritik sind u.a. veränderte Wohn- und Lebensentwürfe, die neben der traditionellen Familie eine Vielzahl unterschiedlicher Haushaltstypen entstehen lassen. Hierin enthalten ist insbesondere auch der wachsende Anteil der Single- und alleinerziehenden Haushalte, für die vielfach im öffentlich geförderten Wohnungsbau die Wohnungsgrößen und Mietpreise nicht adäquat sind.

Betrachtet man die psychologische Bedeutung der Wohnung, gilt es anzuerkennen, dass gerade für Frauen und Mütter eine Wohnung oft

Arbeitsplatz und Ort der Regeneration zugleich ist. Herkömmliche Wohnungszuschnitte erfordern hier von ihren Nutzerinnen ein großes Improvisationstalent und gestatten ihnen selten eine klare Trennung der Arbeits-, Wohn- und Lebensbereiche.

Unter Berücksichtigung der vorgestellten spezifischen Aspekte gesellschaftlicher Veränderung waren sieben Architektinnen aus Oldenburg und der näheren Umgebung aufgefordert, sich an dem Gutachterverfahren zu beteiligen.

2.1 Das bauliche Konzept

Auf einem von der GSG zur Verfügung gestellten ca. 3500 qm großen Gelände sollte ein Wohngebäude mit 25 – 30 Wohneinheiten für Alleinerziehende, Familien und Alleinlebende konzipiert werden. Intention war für die verschiedenen Bewohnerinnengruppen innerhalb der Wohnung und im näheren Wohnumfeld durch eine veränderte Architektur neue Möglichkeiten der Wohnzufriedenheit und weitere Strukturen für ein solidarisches Zusammenleben zu schaffen.

Der Ausschreibungstext enthielt relativ klare Vorgaben, sowohl was die Bereiche innerhalb als auch außerhalb der Wohnung betraf.

2.1.1 Die Wohnung

Innerhalb der Wohnung sollten die Wohn- und Individualräume gleichberechtigt und annähernd gleich groß sein.

Die Küche sollte so geplant werden, dass sie der Erfüllung vielfältiger Aufgaben dient. Außer Funktionalität sollte sie Platz zur Einrichtung eines Essplatzes bieten und Raum bzw. freie Sicht zur Beaufsichtigung von Kinderspiel gestatten.

Im Badezimmer sollte genügend Platz für Wäsche- und Babypflege eingeplant werden.

Die Abstellräume sollten sowohl innerhalb als auch außerhalb der Wohnung ausreichend groß und möglichst geschickt integriert werden.



Stefanie Brinkmann-Cordes

2.1.2 Das nähere Wohnumfeld

Auch außerhalb der Wohnung galt es diverse Vorgaben zu berücksichtigen:

Jede Wohnung sollte einen Balkon oder eine Terrasse besitzen, der bzw. die von seiner Größe her den jeweiligen Bewohnerinnen als »Naherholungsfläche« dienen kann.

Die Eingangsbereiche sollten wettergeschützt und – gerade unter Sicherheitsaspekten – gut einsehbar und beleuchtet sein. Außerdem war genügend Abstellfläche für Kinderwagen, Fahrräder etc. gefordert.

Die zum Wohngebäude gehörenden Außenanlagen sollten mit einem hohen Aufenthaltswert gestaltet werden, so dass sie Freiräume bieten, sowohl für Kinderspiel und Kommunikation, aber ebenso dem Wunsch nach Ruhe, Rückzug und Ungestörtheit nachkommen.

2.2 Umsetzung und Realisierung

Entsprechend dieser Vorgaben und einer vergleichsweise kurzen Ausschreibungsfrist von ca. acht Wochen, wurden vier sehr interessante und anspruchsvolle Arbeiten von hoher Qualität eingereicht. Die Jury entschied sich hier einstimmig für den Entwurf der »Architektinnengemeinschaft im Wasserturm« – Karin Baatz und Andrea Geister-Herbolzheimer.

Die beiden Architektinnen haben für das vorgegebene Baugrundstück zwei längliche, einander zugewandte Wohnhäuser mit insgesamt 28 Wohneinheiten entworfen. Es wurde die umliegende Bebauung respektiert, in dem die westliche Hauszeile mit 15 Wohneinheiten parallel zu den vorhandenen Reihenhäusern angeordnet ist. Die östliche Hauszeile mit 13 Wohneinheiten wurde leicht gedreht, um genügend Abstand zu den dahinter liegenden eineinhalb-geschossigen Wohnhäusern zu halten.

Durch die Anordnung dieser beiden Wohngebäude entsteht ein trichterförmig geöffneter Innenhof, der vom Süden her zugleich als

Grafik in der Download-Version
leider nicht vorhanden

Abb. 1 Nutzungsvarianten für die Standardwohnung (links: 1- und 4-Zimmer; rechts: 2- und 3-Zimmer)

Erschließungsfläche für die gesamte Wohnanlage dient.

Die Kompaktheit der beiden zweieinhalbgeschossigen Wohnhäuser wird durch außenliegende Treppenhäuser aufgelöst. Pro Stockwerk werden jeweils zwei Wohnungen mit einem gemeinsamen Eingangsbereich und – dem vorausgehend – einem erweiterten Treppenpodest erschlossen. Die Eingangsbereiche dienen als »Wärmepuffer«, zugleich können die Mietparteien ihn als erweiterten Flur, z.B. für einen Schrank etc. nutzen.

2.2.1. Der private Bereich

Innerhalb der Wohnanlage gibt es:

- zwei Ein-Zimmer-Wohnungen mit 42 bzw. 43 qm,
- 18 Zwei-Zimmer-Wohnungen mit 47 – 66 qm und
- acht Drei-Zimmer-Wohnungen mit 71 – 77 qm.

Eine Erdgeschosswohnung ist rollstuhlgerecht.

Durch Schalträume, die der einen oder anderen Wohnung zugeordnet werden, kann aus einer Drei-Zimmer-Wohnung eine Vier-Zimmer-Wohnung entstehen, die dann eine Größe von ca. 87 qm hätte.

Neben dieser besonderen Variante zur Veränderung von Wohnungsgrundrissen je nach sich ändernder Familienkonstellation haben die Wohnungen annähernd gleich große, gleichberechtigte Räume von ca. 16 – 18 qm (Abb. 1).

Die Küchen wurden unabhängig von der Himmelsrichtung so angeordnet, daß man von dort aus in den Innenhof schauen kann, z.B. um die Kinder beim Spielen zu beaufsichtigen. Jede Küche hat einen Ausgang auf das erweiterte Treppenpodest und ermöglicht so u.a. die Verrichtung von Hausarbeiten im Freien. Mit ca. zehn Quadratmetern haben die Küchen eine ausreichende Größe, um einen Essplatz einzurichten und um zugleich Wohn-, Arbeits- und Spielort zu sein.

Die Balkone und Terrassen sind jeweils auf der dem Hof abgewandten Hausseite und haben eine durchschnittliche Größe von fünf bis zehn Quadratmetern. Sie dienen den Mieterinnen und Mietern als privater Rückzugs- und Erholungsbereich.

2.2.2 Der halböffentliche Bereich

Die Architektinnen haben mit ihrem Entwurf eine Architektur geschaffen, die eine klare Differenzierung zwischen dem privaten, halböffentlichen und öffentlichen Bereich vornimmt. Die Treppenhäuser und der Innenhof bilden hier die Übergänge zwischen den halböffentlichen und öffentlichen Bereichen.

Die den Wohnungen vorgelagerten Treppenpodeste bieten jeweils genügend Platz zum Aufstellen von Tisch und Stühlen. Von hier hat jede Bewohnerin und jeder Bewohner eine gute Möglichkeit zur Kommunikation mit der Nachbarschaft, ist zugleich jedoch auf genügend Distanz, um nicht unbedingt in das unmittelbare Geschehen im Innenhof eingebunden zu sein.

Der Innenhof ist der Mittelpunkt der Wohnanlage. Durch seine Öffnung nach Süden ist er die meiste Zeit des Tages besonnt. Er ist strukturiert durch Plätze und Flächen für Kinderspiel, Sitzbänke, Wäschetrockenplatz und vermittelt auf diese Weise Übersichtlichkeit und Anregungen für Spiel und Kommunikation.

Im Norden sind unmittelbar an die Wohngebäude weitere Abstellgebäude gebaut, die u.a. ein »Basteln« und »Werkeln« im Freien ermöglichen. Weiterhin befinden sich hier Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, der Heizungs- und ein Trockenraum.

2.3. Kosten

Die Wohnanlage wurde im Rahmen des öffentlich geförderten Wohnungsbaus (§88 d, II. WoBauG) errichtet. Die finanzielle Beteiligung erfolgte durch das Land Niedersachsen, die Stadt Oldenburg, Kapitalmarktmittel und einen Eigen-

kapitalanteil der GSG. Insgesamt ergaben sich Kosten in Höhe von 5.938.000,- DM.

Die Wohnungen haben einen Quadratmeterpreis von 9,80 DM/kalt und liegen entsprechend der Raumgrößen und Zimmeranzahl innerhalb der Mietobergrenzen der Stadt Oldenburg für Bezieher/-innen von Sozialhilfe oder Wohngeld.

2.4. Qualitative Aspekte

Die Wohnanlage wurde in Niedrigenergiebauweise errichtet. Sie ist mit einem Gasbrennwertkessel ausgestattet, zudem erfolgt eine nachhaltige Wärmespeicherung durch massive Decken und Innenwände. Es findet eine passive Nutzung von Sonnenenergie durch große Fenster, die nach Süden und Westen gehen, statt.

Es wurden keine gesundheitsgefährdenden Baustoffe verwendet. In den Grünanlagen wurden heimische Gehölze angepflanzt.

3. Erfahrungen, Erkenntnisse, Empfehlungen

Die Wohnanlage wurde vor nunmehr einem Jahr von ihren Bewohnerinnen und Bewohnern bezogen und zeigt eine erfreuliche Bilanz:

Bewohnerstruktur:

- 18 Frauen, davon sechs alleinerziehende Mütter,
- 3 Paare,
- 5 Ehepaare, davon 4 mit Kindern,
- 2 Männer,
- insgesamt 14 Kinder,

Alter der Bewohner:

1-76 Jahre.

Diese Zahlen spiegeln ein relativ exaktes Bild gegenwärtiger Wohn- und Lebensverhältnisse wider, nämlich den vergleichsweise hohen Anteil von Alleinlebenden und Alleinerziehenden.

Aber auch absolut ist der Anteil von Frauen in dieser Wohnanlage hoch – er ergab sich jedoch nicht zuerst durch die Wohnungsvergabe, sondern durch die auffallend hohe vorausgehende

Nachfrage von Interessentinnen für diese Wohnanlage.

Die Fluktuationsrate, als ein Indiz für die Wohnzufriedenheit, ist sehr gering. Bisher gab es lediglich drei bzw. vier Wohnungswechsel, wobei ausschließlich persönliche Gründe (keine Wohnprobleme) eine Rolle spielten.

Daneben zeigt die individuelle Gestaltungsvielfalt, mit der Bewohnerinnen und Bewohner ihre Balkone und Treppenpodeste hergerichtet haben und der gesamte Umgang mit der Wohnanlage die positive Inbesitznahme der Mieterschaft mit ihrem neuen „Zuhause“.

Auf der Grundlage dieser Ergebnisse kann gesagt werden, dass die Konzeption des Gutachterverfahrens in ihrer Umsetzung und Realisierung ihr Ziel erreicht hat.

Dieses Bauvorhaben ist somit ein gelungenes Beispiel dafür, dass eine Kombination hoher gestalterischer, ökologischer, sozialer und funktionaler Qualitäten auch im Kostenrahmen des öffentlich geförderten Wohnungsbaus möglich ist. Weiterhin wird hier deutlich, dass von einer vorausschauenden, bedarfsgerechten Wohnungsbauplanung alle beteiligten Seiten profitieren (gute Vermietbarkeit, Wohnzufriedenheit).

Die GSG Oldenburg konnte mit Planungen dieser Art, so z. B. auch beim Mehr-Generationen-Wohnen bereits mehrfach positive Erfahrungen und entsprechende Erkenntnisse gewinnen. Dabei hat sich für das Wohnungsunternehmen eine Offenheit gegenüber gesellschaftlichen Entwicklungen und Tendenzen, kombiniert mit der Bereitschaft darauf flexibel zu reagieren, bewährt.

Der Großteil unserer Bevölkerung durchläuft heute nicht mehr den klassischen Lebenslauf einer traditionellen Familie. Insofern bedeutet ein möglichst vielseitiges Wohnungsangebot, dass Interessenten – je nach aktueller, individueller Lebenssituation – eine adäquate Wohnform wählen können. Mietwohnungen behalten so ihre Attraktivität und unter dem Aspekt der Vermietbarkeit eine nachhaltige Sicherung.