

Nachhaltige Stadtentwicklung zwischen Planung und Wirklichkeit

Die Münchner Quartiere
Obergiesing und Domagkpark



Impressum

Universität Innsbruck, Institut für Geographie
Arbeitsgruppe Entwicklungs- und Nachhaltigkeitsforschung (AGEF)
Innrain 52f, 6020 Innsbruck (Austria)

Master-Studiengang „Geographie: Globaler Wandel – Regionale Nachhaltigkeit“
Vertiefungsrichtung Raumentwicklung und Regionalforschung 2018/19

TeilnehmerInnen und PosterautorInnen

Marianne Abriel, Jessica Balling, Lars Bechtel, Philipp Bjarsch, Florian Corzelius, Lukas Emrich, Maité Fecchi, Roman Fendt, Tabea Hengst, Susanne Hentschel, Jacob Heuser, Elisa Jebelean, Alexander Kreisel, Benedikt Menardi, Antonia Moschin, Michèle Nau, Jeff Reding, David Segat, Michael Stewart, Jan Stübner, Daniel Suttor, Paul Tiefenbacher, Marlene Weiß

Leitung

Martin Coy, Christian Obermayr, Michaela Schier

Kontakt

martin.coy@uibk.ac.at
<http://www.uibk.ac.at/geographie/agef>

Empfohlene Zitierweise

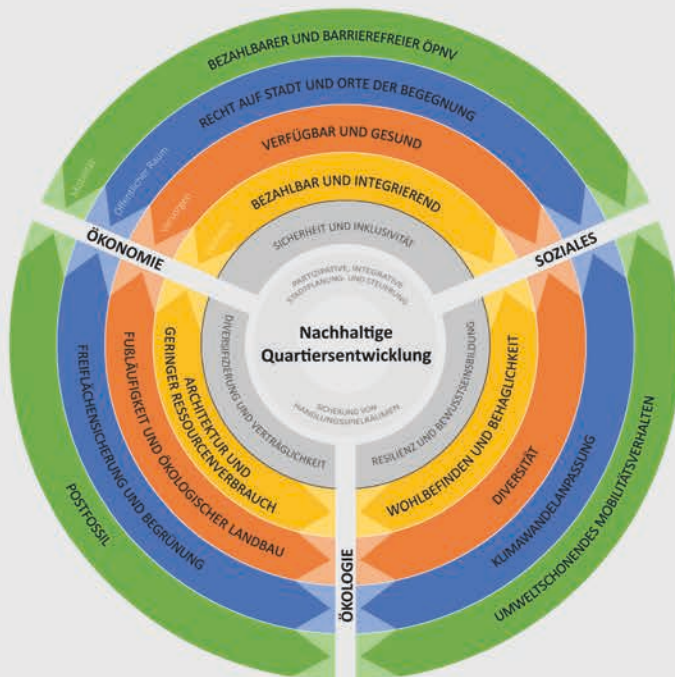
AGEF – Arbeitsgruppe Entwicklungs- und Nachhaltigkeitsforschung (2018): Nachhaltige Stadtentwicklung zwischen Planung und Wirklichkeit. Die Münchner Quartiere Obergiesing und Domagkpark. Universität Innsbruck, Institut für Geographie.



Dieses Werk ist lizenziert unter einer Creative Commons Namensnennung-Nicht kommerziell 3.0 Österreich Lizenz.

THEMEN & BETRACHTUNGSRÄUME

NACHHALTIGE QUARTIERSENTWICKLUNG



WAS IST (STADT)RAUM?

Raum existiert nie aus sich selbst heraus, sondern ist stets Produkt sozialer wie wirtschaftlicher Praxis (Lefebvre). Besonders Stadtraum ist also abhängig von einer Vielzahl soziokultureller und machtpolitischer Einflüsse.



PLANUNG UND WIRKLICHKEIT?

Wie also das Geplante in den belebten Stadtraum übertragen? Selten lassen sich Konzepte einfach verordnen. BewohnerInnen bringen ihre eigenen Vorstellungen von ihrem Quartier mit, eignen sich Raum an und gestalten diesen entlang verschiedenster Wertemodelle. Daraus ergibt sich ein Spannungsverhältnis, das auch bei der Umsetzung von Nachhaltigkeitsansätzen zu bedenken ist.

FORSCHUNGSOBJEKT

„Stadtquartiere haben herausgehobene Bedeutung als alltägliche Lebensräume und städtebauliche Handlungsräume. Auf dieser räumlichen Ebene werden Lebens- und Umweltqualität, sozialer Ausgleich und Zusammenhalt, wirtschaftliche Tragfähigkeit und kulturelle Innovationskraft unserer Städte konkret und kontinuierlich erlebbar.“ (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung)

BESTANDSQARTIER GIESING

Der Stadtteil wurde urkundlich erstmals 790 v. u. Zeit erwähnt. Heute, unterteilt in Ober- und Untergiesing, leben in dem Stadtteil ca. 105.000 Menschen. Obergiesing ist aktuell Bezugsraum für das Städtebau-Förderungsprogramm „Soziale Stadt“.

KONVERSIONSFLÄCHE DOMAGKAPARK

Der Domagkapark liegt auf dem ehemaligen Gelände der Funkkaserne. Erstmals in München war ein Konsortium aus Baugenossenschaften, Baugemeinschaften sowie städtischen und privaten Wohnbaugesellschaften an der Planung beteiligt.

ÜBERSICHTSKARTE



WER 'MACHT' (STADT)RAUM?





FORSCHUNGSDESIGN

STUDIENPROJEKT

Im Rahmen der Vertiefungsrichtung "Raumentwicklung und Regionalforschung" erarbeiteten die Studierenden des Masterstudiums "Globaler Wandel – Regionale Nachhaltigkeit" das Studienprojekt "Nachhaltige Quartiersentwicklung" in einem Zeitraum von drei Semestern:

Semester 1: Thematische Erschließung

Semester 2: Methodische Aufbereitung & Feldforschung

Semester 3: Analyse und Präsentation

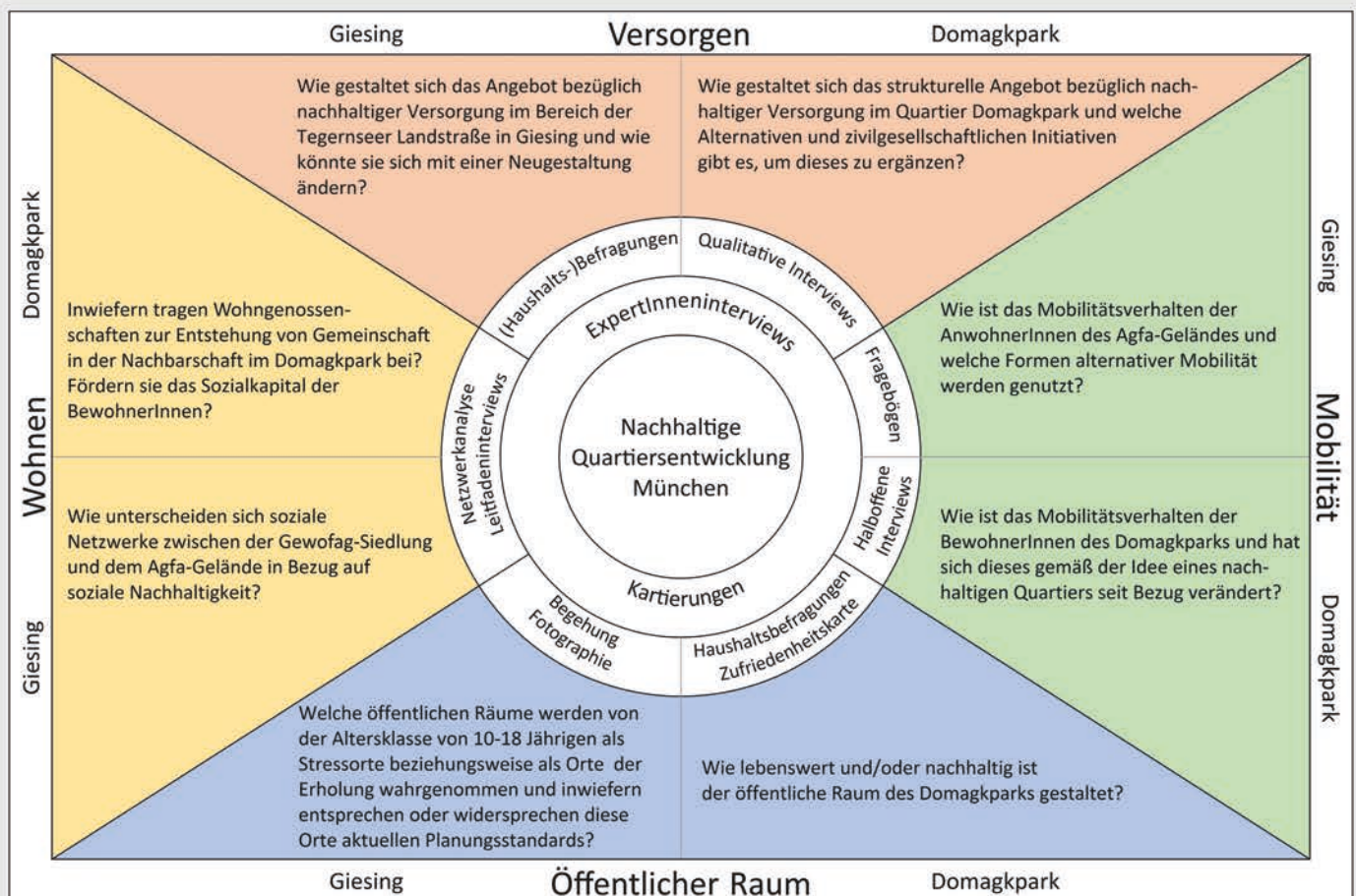
SCHWERPUNKTE

Die Studierenden bildeten acht Arbeitsgruppen, um einen möglichst großen Bereich der Bandbreite nachhaltiger Quartiersentwicklung bearbeiten zu können:

- Wohnen
- Versorgen
- Mobilität
- Öffentlicher Raum

Die Querschnittsthemen „Bestand versus Neubau“, „Raumproduktion“ und „Planung versus Realität“ wurden als verbindende Elemente eingearbeitet.

FORSCHUNGSFRAGEN UND VERWENDETE METHODEN





...UND DAS IST DANN NACHHALTIG?

VISIONEN FÜR DIE NACHHALTIGE STADT?

Strategien für nachhaltige Städte sind vielfältig. Die Beurteilung ihrer Zukunftsfähigkeit ist dabei höchst komplex. Eine systematische Einordnung kann jedoch nach der Tiefe ihrer gesellschaftlichen Veränderungen vorgenommen werden.



DIE ROLLE DER STÄDTE

Über 50% der Menschheit lebt in Städten, Tendenz steigend. Dies ergibt tiefgreifende Problemfelder. Ein hoher Anteil am globalen Energieverbrauch (75%), soziale Ungleichheiten und Verdrängung sind Beispiele. Städte sind also **Treiber und Betroffene** des globalen Wandels.

Doch Städte haben **transformative Kraft**. Die Vielfalt an Lebensweisen, innovative Orte und die Stellung als Steuerungszentren bedeuten eine Schlüsselrolle im Transformationsprozess. Zu beachten ist die **Eigenart** aller Städte und die Vielfalt möglicher Transformationspfade.

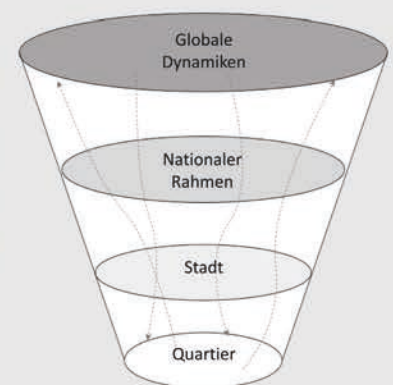
NACHHALTIGKEITS-TRANSFORMATIONEN

Erklärtes Ziel ist eine nachhaltige und solidarische Gesellschaft, in der die planetaren Grenzen eingehalten werden. Hierzu bedarf es eines geplanten, raschen und tiefgreifenden Wandels, um schockartigen Einschnitten zuvorzukommen. Dies beinhaltet:

- Wandel der **Werte**, Lebensweisen und Institutionen
- Erprobung neuer **sozioökonomischer Strategien**
- Verankerung der Strategien durch Institutionen und Infrastrukturen
- Neue gesellschaftliche Leitbilder: z.B. **Genügsamkeit und Postwachstum**

EBENEN DER TRANSFORMATION

Nachhaltige Städte und ihre Quartiere tragen globale Verantwortung. Gleichzeitig werden sie von Entwicklungen auf anderen Skalen beeinflusst. Die Quartiersentwicklung muss diese Vielfalt an Dimensionen berücksichtigen.



MÜNCHEN, QUO VADIS?

Unternehmerische Stadt:

- „Boomtown München“ als Wachstumsmotor des Südens
- Deregulierung & Öffnung für globales Kapital
- Großprojekte: Messestadt Riem, Flughafen MUC, „Uptown München“ etc.
- Steigerung von Kaufkraft- und Erwerbstätigenquote
- ABER: Verkehrsprobleme, Wohnungsmangel, Verdrängungsprozesse etc.
- höchstes Mietpreinsniveau aller deutschen Großstädte

Transformative Stadt:

- Starke Quartiere, kooperative Nachbarschaften
- Netzwerke & gemeinsames Wirtschaften (Commons)
- Soziale Bodenrechtsreform statt Wohnung als Ware
- Neue Mobilitätsformen und Verkehrsvermeidung
- Selbstversorgung (Subsistenz) & geschlossene Stoffkreisläufe
- Genügsamkeit (Suffizienz) und Postwachstum statt Konsum um jeden Preis

Krise?
Kompromiss?
neue Wege?



GIESING



37
Perlacher Str.

MÜNCHEN: SMART, SCHICK & SAUBER?
ABTUCKEN & ABWERTEN!!



JUGENDLICHE: (UN)ERWÜNSCHT?

HOTSPOTS STRESS & ERHOLUNG

In Zusammenarbeit mit dem Giesinger Jugendtreff „103er“ konnte ein **Stadtteilrundgang** mit 16 Jugendlichen (10-18 Jahre) organisiert werden, bei dem anhand der Methode **“Visitor Employed Photography”** jede/r Teilnehmende seine/ihre **Orte der Erholung und des Stresses** festhielt. Dabei wurde deutlich, welche **Räume des Stadtteiles von den Jugendlichen genutzt und welche gemieden werden**. Die Orte des Stresses kennzeichnen sich durch Lärm, Schmutz oder **mangelndes Angebot** für Jugendliche. Orte mit **attraktiver Gestaltung** für Jugendliche werden als Orte der Erholung wahrgenommen.



KONFLIKTPOTENTIAL

- Wahrnehmung der Jugendlichen als „**Störenfriede**“ durch **Raumanspruch und -nutzung**
- **negative Reaktionen aufgrund von** Schmutz, Lärm und Anwesenheit der Jugendlichen
- **Verdrängung** der Jugendlichen als Konsequenz
- Zuweisung von **Randbereichen der Grünanlagen** als Aufenthaltsorte für Jugendliche

PROBLEME

- **Starke Reglementierung** der Grünanlagen für Nutzung und Zielgruppen
- **Eingrenzung der Aufenthaltsorte** der Jugendlichen
- Orte der Erholung beschränken sich auf speziell für Jugendliche vorgesehene Grünanlagen
- **TeLa und Walchenseeplatz** als Orte des Stresses bei den Jugendlichen

BEDEUTUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS

- Ort der Nicht-Kontrolle, des Abenteuers, der Interaktion und des Rückzugs
- Erweiterung des Handlungsraums
- Eigenständige Auseinandersetzung mit der Umwelt
- Pädagogikfreier Raum
- Ort zum Grenzen austesten und Selbstinszenieren

Zudem ist der öffentliche Raum von großer Bedeutung für die **Sozialisation und Entwicklung von Jugendlichen**. Der öffentliche Raum fungiert somit als **Bühne außerhalb von Institutionen**.

HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Inklusion ist einer der zentralen Ansprüche an den modernen und nachhaltigen öffentlichen Raum. Damit der öffentliche Raum den Bedürfnissen von Jugendlichen gerecht werden kann, müssen Jugendliche durch **partizipative Prozesse** in die Planung aktiv mit einbezogen werden. Dadurch können ihre Anliegen Gehör finden.

Die Neugestaltung des Weißenseeparks zeigt, dass Partizipation erfolgreich ist. Sie sollte in Zukunft auch auf **andere Bereiche des öffentlichen Raums ausgeweitet** werden.



NACHHALTIGE GESTALTUNG?

VIelfÄLTIGE NUTZUNGSANSPRÜCHE

Der öffentliche Raum ist ein wesentlicher Bestandteil der räumlichen und sozialen, städtischen Struktur.

Er ermöglicht die Teilhabe an gesellschaftlichen Prozessen. Zudem unterliegt er fortlaufenden **Veränderungen**, wie dem **gesellschaftlichen Wandel** oder **neuartigen Nutzungsformen** wie zum Beispiel der Kommerzialisierung.

Für 10-18-jährige Jugendliche hat der öffentliche Raum eine besondere Bedeutung als **Treffpunkt und Begegnungsort**. Vor diesem Hintergrund standen bei der Untersuchung die **Orte der Erholung und des Stresses** der Jugendlichen in Giesing im Fokus.



DAUERHAFTIGKEIT ALS OBERSTES GEBOT

Als **planendes Organ** liegt die Verantwortung zur Umsetzung der oben genannten Ansprüche in München bei der **Stabstelle "Gestaltung des öffentlichen Raums"** (Referat für Gartenbau).

Zentrale Punkte der Stadtplanung für den öffentlichen Raum:

- **Dauerhaftes Bauen:** Planungshorizont 30 bis 50 Jahre
- **Identität Münchens** wahren (Straßen, Plätze, Grünflächen)
- **Materialvorschriften** und **Mobiliarhandbuch**
- Inklusion, Sicherheit und Generationengerechtigkeit
- Attraktivität für **alle Bevölkerungsgruppen**
- Angebote für **Jugendliche in Grünanlagen**

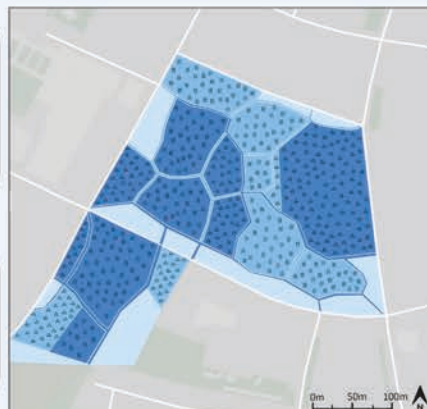
BEWERTUNG DES WEISSENSEEPARKS

Vorgeschichte

- Vor 2009: Ort der Angst
- Erhöhter Nutzungsdruck
- Verbesserung des öffentlichen Raums und der Grünflächen (Programm Soziale Stadt)
- Sanierung 2009-2012

Partizipation

- Öffentlichkeitsphase mit Betroffenenbeteiligung (auch Jugendliche)
- Erarbeitung eines Ideenkatalogs basierend auf Bürgerbelangen



Bewertung des öffentlichen Raums:

- Gut
- Mittel
- Nicht bewertet

Nutzung:

- Spiel-/Sportplatz
- Grünfläche

Planung und Umsetzung

- Sanierungsbeschluss 2005
- Ziel: Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Schaffung von Nutzungsangeboten für alle Altersgruppen
- Gut angenommen von der Bevölkerung

Qualitätsbewertung

- Evaluierung des neugestalteten Parks anhand von Qualitätskriterien
- Grundlage: Aktuelle Planungsstandards zur Gestaltung öffentlicher Räume (Jan Gehl)





ERNÄHRUNGSVERSORGUNG IN DER TELA

WO KAUFT OBERGIESING EIN?

Die Tegernseerlandstraße (TeLa) ist eine klassische Einkaufsstraße im Stadtteil Obergiesing. Sie ist nach dem Zentrenkonzept der Stadt München als **Stadtteilzentrum** Giesings definiert. Ein Stadtteilzentrum hat die Aufgabe, die AnwohnerInnen des Stadtteils mit Waren und Dienstleistungen, aber auch mit sozialer und kultureller Infrastruktur zu versorgen.

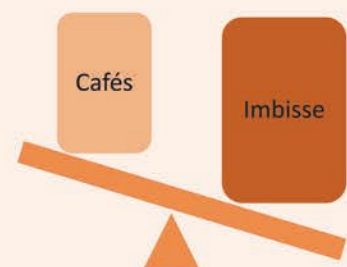
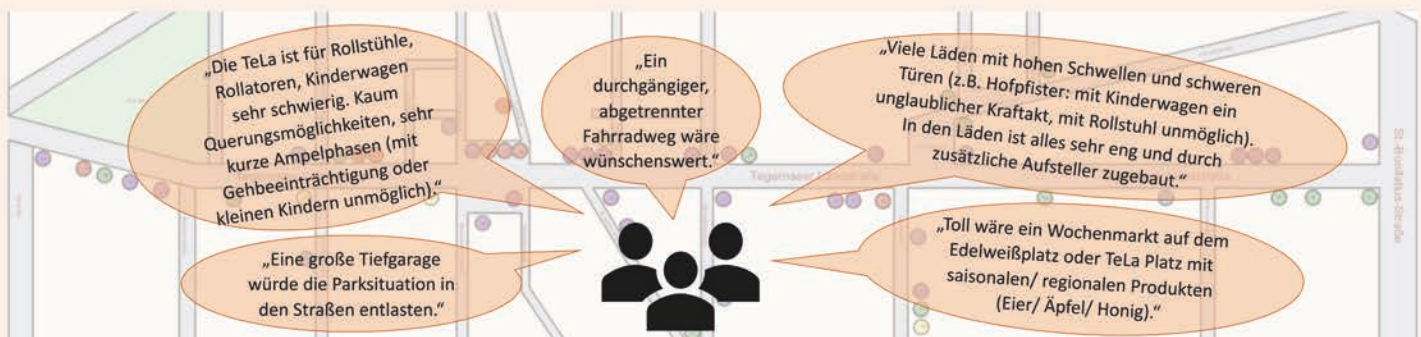
Für die Analyse der Nahversorgung in der TeLa wurde neben einer **Haushaltsbefragung** auch eine **Kundschaftsbefragung** durchgeführt.

WIE GESTALTET SICH DAS ANGEBOT?

Als Grundlage für weitere Forschungen wurde das Stadtteilzentrum auf Strukturen der Nahversorgung hin kartiert.

Auffälligkeiten:

- Wenige Cafés
- Viele Imbisse und Schnellrestaurants
- Bars in den Seitenstraßen
- Verschiedene Lebensmittelläden



NACHHALTIGE VERSORGUNG IM QUARTIER?

Unter einer nachhaltigen Versorgung im Quartier wird die fußläufige Erreichbarkeit sowie das Angebot von regionalen Produkten in der Versorgungsinfrastruktur verstanden.

Fußläufige Erreichbarkeit	Angebot von regionalen Produkten
<ul style="list-style-type: none"> • Über 75% der befragten Haushalte gehen immer zu Fuß einkaufen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Urban Gardening • Projekt Grünspitz • Giesinger Käsealm







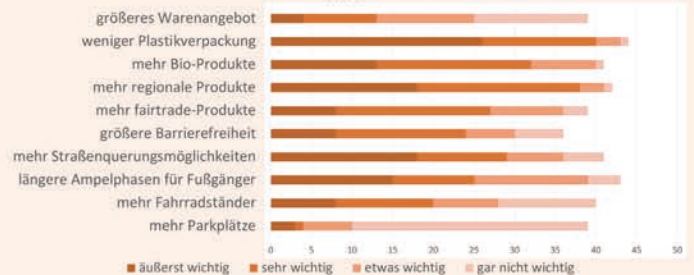
OIS DA IN GIESING?

WAS SICH DIE BEWOHNERINNEN WÜNSCHEN

Es wurde eine Haushaltsbefragung mit 400 Fragebögen durchgeführt. Davon wurden 44 ausgefüllt abgegeben.

Die Befragten wünschen sich mehr **regionale, Fairtrade und Bio-produkte**. Des Weiteren sollten mehr Produkte ohne Plastikverpackung angeboten werden. Mehr **Querungsmöglichkeiten**, eine bessere **Barrierefreiheit** und eine Infrastruktur für **Radfahrende** sind wünschenswert. Das Angebot an **Parkplätzen** wird als ausreichend angesehen.

Verbesserungsvorschläge aus der Haushaltsbefragung
n=44



Qualität
Regionalität Geschmack
Verpackungsmaterial
Fußläufigkeit Preis Bio-Produkte
Übersichtlichkeit Auswahl
Frische

WO KOMMT DIE KUNDSCHAFT HER?

Neben der Haushaltsbefragung wurden **70 PassantInnen** in der TeLa zu ihrem Wohnort und ihrem Einkaufsverhalten befragt. **80%** der Befragten wohnen in Giesing.

Die Prioritäten der befragten PassantInnen unterscheiden sich nur geringfügig von denen der befragten AnwohnerInnen.

KONFLIKTZONE TELA?



Konkurrenz um Parkplätze
(AnwohnerInnen und Kundschaft).



Durchgängige, breite Radwege fehlen, so dass RadfahrerInnen auf den Gehsteig ausweichen.



Mangelnde Querungsmöglichkeiten und Barrierefreiheit.

STÄRKEN UND CHANCEN

- Fußläufige Erreichbarkeit
- Grünsplatz als Chance für Selbstversorgung
- Bereitschaft der Quartiersbevölkerung zur Transformation:
 - Wunsch nach Errichtung eines Wochenmarktes
 - Wunsch nach nachhaltigen Produkten

Handlungsempfehlung:

Infrastruktur der Nahversorgung partizipativ und nachhaltig umdenken.





BESSER VERKEHREN

STADTVERTRÄGLICHE MOBILITÄT

Mobilität ist ein essentieller Bestandteil der modernen Gesellschaft. Allerdings ruft Automobilität – besonders in Ballungsgebieten – massive **Minderungen der Lebensqualität durch Treibhausgasemissionen, Lärm und Platzverbrauch** hervor.

Zu einer nachhaltigeren Mobilität tragen **Effizienzstrategien** nur einen kleinen Teil bei. Deutlich wichtiger sind **Verlagerungs- und Vermeidungsstrategien**.

Die **Verkehrsmittelwahl** entscheidet sich im unmittelbaren Wohnumfeld. Deshalb bietet sich besonders die **Quartiersebene für einen Mobilitätswandel in Städten** an.

MOBILITÄT IM QUARTIER

- ÖPNV fußläufig erreichbar
- Gute Fahrradabstellplätze in hoher Zahl verfügbar
- Existierende Gefahrenzonen im Straßenraum
- Weitere alternative Mobilitätsformen nicht vorhanden



NACHHALTIGE MOBILITÄTSPYRAMIDE

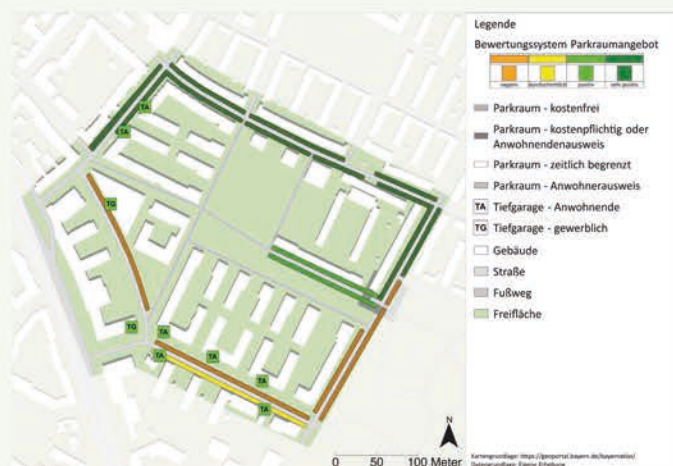


Die **Verlagerung vom privaten PKW zu mehr ÖPNV, Radverkehr und Sharing Mobility** auf dem Agfa-Gelände bilden das



PARKRAUM IM QUARTIER

- Hohe Anzahl unbewirtschafteter und zeitlich unbegrenzt nutzbarer Stellplätze
- Stellplätze für AnwohnerInnen im gesamten Quartier
- Tiefgaragen für BewohnerInnen



ere Grassir.



werktags
8-23h
mit Parkschein
oder
Parkzettel
Tagespaar
Lini 19-10h



werktags
8-23h
mit Parkschein
oder
Parkzettel
Tagespaar
Lini 19-10h

Parkschein



MOBILITÄT IM WANDEL?

MOBILITÄT DER ANWOHNERINNEN

Der PKW-Besitz der AnwohnerInnen des Agfa Geländes liegt mit **79% auf bundesdeutschem Schnitt**. Viele Autos werden täglich nur **wenig bewegt** und auf öffentlichen Parkplätzen abgestellt. Dieser beanspruchte Raum **könnte auch anders genutzt** werden.



7,9 von 10 Haushalten besitzen einen PKW. Diese Zahl könnte durch die Nutzung von Sharing-Fahrzeugen reduziert werden.



Für den täglichen Arbeitsweg wird der PKW nur wenig genutzt. Der Großteil der Befragten nutzt bereits den ÖPNV oder das Fahrrad.

Unter welchen Umständen würden PKW-NutzerInnen ihr Mobilitätsverhalten ändern?

ÖPNV verbessern:

„Der ÖPNV sollte höher getaktet sein und auch nachts und am Wochenende ständig fahren.“

Bessere Radwege:

„Die Radwege sollten sicher ausgebaut sein und das Netz sollte vergrößert werden.“

Verbessertes Sharing-Konzept:

„Der Einsatzradius der Sharing-Autos sollte größer sein und auch außerhalb der Stadt liegen.“

Würde den PKW nicht abschaffen:

„Das Auto dient mir vor allem am Wochenende für Ausflüge in die Berge.“

DAS POTENTIAL VON SHARING MOBILITY

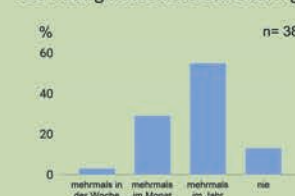
Shared Mobility sind alle Mobilitätsdienstleistungen, die von verschiedenen Personen gemeinsam genutzt werden können.

Sind Sie bei einem Sharing-Anbieter registriert?



Die Mehrheit der AnwohnerInnen zeigt eine Nutzungsbereitschaft von Sharing-Angeboten.

Wie häufig nutzen Sie Car-Sharing?



Durch hohen privaten PKW Besitz und wenig Sharing-Angeboten im Umland wird von Car-Sharing bisher nur wenig Gebrauch gemacht.

Autos sind derzeit noch nicht wegzudenken. Car-Sharing ist eine Möglichkeit, um private PKWs zu reduzieren und um Platz und weniger Abgase zu produzieren.

Während **stationsbasiertes Car-Sharing** zu einer Reduktion von privatem Autobesitz führt, tun dies **Free-Floating-Systeme** (z.B. Car2Go) nur geringfügig. Es besteht die Gefahr, dass Car-Sharing als Ersatz für den ÖPNV genutzt wird und zu mehr, statt zu weniger Stadtverkehr führt.

Auf dem Agfa-Gelände ist kein stationsbasiertes Car-Sharing vorhanden. Das könnte einen Hinweis geben, warum der private PKW Besitz weiterhin hoch und Sharing-Nutzung relativ niedrig ist.

WEGE ZUM WANDEL

Stärken

- Hohe Anzahl autofreier Wege
- Positiv bewertete Radstellplätze im Neubaugebiet
- Bereitschaft der AnwohnerInnen zu Sharing

Schwächen

- Kein Mobilitätskonzept vorhanden
- Niedriges Sharing-Angebot
- Viel ruhender Verkehr im Gebiet
- Gefahrenzonen im Straßenraum für alle VerkehrsteilnehmerInnen

Chancen

- Viele BewohnerInnen bei Sharing-anbietern registriert
- Mobilitätsveränderung im Quartier bietet Chance auf Veränderung der Mobilität in Gesamtstadt

Risiken

- PKW-Anbindung an Verkehrsnetz hemmt Umstieg auf alternative Mobilitätsformen
- Ohne alternative Mobilitätsformen keine Reduzierung des privaten PKW-Besitzes in Aussicht



Reduzierung von Gefahrenzonen im Straßenraum durch Radwegmarkierungen und durchgehend vom Autoverkehr getrennte Radwege.



Einführung einer Pflicht zur Nutzung der Tiefgaragen durch Anwohnende sowie einer flächendeckenden Parkraum-bewirtschaftung.



Verbesserung der Langstreckenmobilität. Anbindung an das Umland durch Sharing- und ÖPNV-Angebote.



Ausbau der Sharing Mobilität durch stationsbasierte Sharing-Möglichkeiten.



RAUM FÜR MITEINANDER

ALT & NEU IN NÄCHSTER NÄHE

An der Perlacher Straße in Obergiesing liegen zwei sehr unterschiedliche Wohnviertel: im Norden die **Gewofag-Siedlung**, erbaut 1927/28 mit relativ günstigem, teilweise öffentlich geförderten Wohnraum zur Miete. Im Süden entstanden 2012 moderne Wohnblöcke, das sogenannte **Agfa-Gelände**. Dieser Unterschied machte neugierig darauf, die lokalen Netzwerke der Bewohnerschaft unter die Lupe zu nehmen.

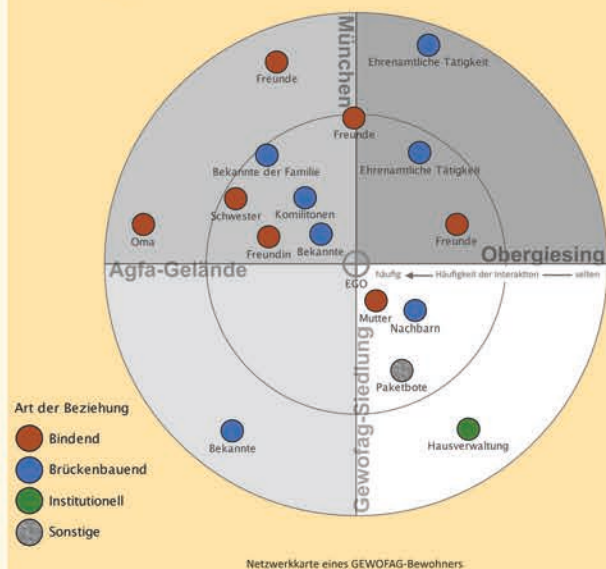
SOZIALE NACHHALTIGKEIT UND SOZIALKAPITAL

Soziale Nachhaltigkeit dient langfristig der Herstellung und Sicherung einer menschenwürdigen Existenz innerhalb einer anpassungsfähigen Gesellschaft. Sie zielt auf Solidarität, Kooperation und Partizipation sowie ein generationenübergreifendes und inklusives Miteinander. Diese Merkmale lassen sich auf Wohnverhältnisse im Quartier übertragen. Als Analyse-rahmen für das Forschungsprojekt dienen folgende Ausprägungen des Sozialkapitals:

Bindend	Brückenbauend	Institutionell
Verbindungen von BewohnerInnen mit ähnlichen sozio-demographischen Charakteristika	Verbindungen zwischen BewohnerInnen über soziale und kulturelle Unterschiede hinweg	Verbindungen zur Verwaltungsebene, Möglichkeit Rahmenbedingungen des Wohnens mitzugestalten

NETZWERKANALYSE - KURZ ERKLÄRT

Während mehrerer Feldaufenthalte wurden mit zehn BewohnerInnen beider Quartiere individuelle Leitfadeninterviews mit egozentrierten Netzwerkanalysen durchgeführt. Das Ergebnis, die Netzwerkkarte, verortet Kontaktarten in der Wohnumgebung der Befragten.



Diese Netzwerkkarte zeigt, dass im unmittelbaren Wohnumfeld sowie in München viele Kontakte angesiedelt sind, im benachbarten Agfa-Gelände jedoch kaum.

ORTE DER BEGEGNUNG

Orte sozialer Interaktion innerhalb beider Quartiere:

- öffentlich geförderte Angebote wie der Nachbarschaftstreff am Walchenseeplatz und der Mütterladen e.V.
- Frei- und Spielflächen
- Konsummöglichkeiten

In der Gewofag-Siedlung wird sozialer Austausch durch organisierte Einrichtungen stärker gefördert. Auf dem Agfa-Gelände bieten vor allem Spielflächen einen wichtigen Ort zum Austausch von Jung und Alt. Sie tragen maßgeblich zur Entstehung von bindendem und brückenbauendem Sozialkapital in der Wohnumgebung bei.

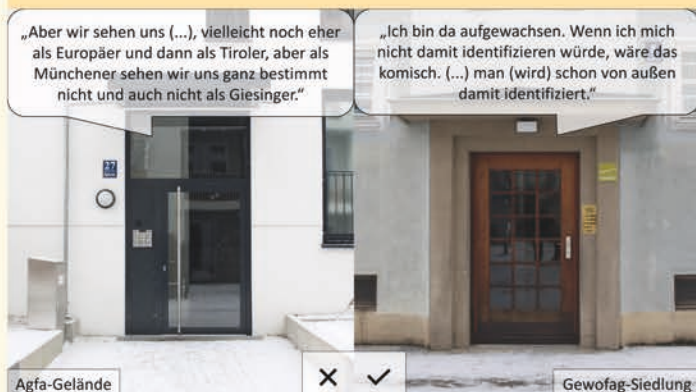






SOZIALE NETZWERKE IM VERGLEICH

IDENTIFIZIERUNG MIT DEM QUARTIER



ERWARTUNGEN UND ZUFRIEDENHEIT



GEMEINSAMKEITEN UND UNTERSCHIEDE

Der Austausch durch Kinder und gemeinsam genutzte Orte, wie der Mütterladen e.V., sowie Aktivitäten, z.B. Sommerfeste, sind zentral. Sie fördern den Aufbau von bindendem und brückenbauendem Sozialkapital innerhalb wie auch zwischen den beiden Quartieren.

	Agfa-Gelände	Gewofag-Siedlung
Bindend	Die Befragten wohnen hier seit maximal sechs Jahren. Enge Kontakte bestehen v. a. außerhalb des Quartiers oder Münchens.	Die Befragten wohnen schon länger im Quartier und sind stark verwurzelt. Es findet langjährige Nachbarschaftshilfe statt.
Brückenbauend	Kontakte zu NachbarInnen werden als nett und lose beschrieben. Gewünschte engere Beziehungen sind in der Entstehung. Es bestehen v. a. Zweckbeziehungen, Nachbarschaftshilfe findet statt.	Austausch erfolgt durch verschiedene Aktivitäten und Treffpunkte inner- und außerhalb des Quartiers. Der Kontakt zu neueren NachbarInnen ist freundlich, aber eingeschränkt.
Institutionell	EigentümerInnenversammlungen finden regelmäßig statt und bieten eine Möglichkeit zur Mitsprache. Der Kontakt zur Hausverwaltung konzentriert sich auf Problemlösung und erfolgt oft nur postalisch.	Der Kontakt zur Verwaltung ist gering und beschränkt sich auf die Lösung von Problemen. Möglichkeiten das Wohnumfeld mitzugestalten sehen die Befragten nicht.

INKLUSIVES, VIELFÄLTIGES LEBEN

Agfa-Gelände	Gewofag-Siedlung
<ul style="list-style-type: none"> • Interkulturalität ohne starke Durchmischung • Verschiedene soziale Schichten • Überwiegend jüngere Bewohnerschaft • Barrierefreiheit in den Wohngebäuden 	<ul style="list-style-type: none"> • Interkulturalität als „relativ neues Phänomen“, teils negativ wahrgenommen • Ähnliche soziale Schichten • Verschiedenste Altersgruppen • Wachsendes Potential barrierefreier Wohnungen durch Umbaumaßnahmen des Programms „Wohnen im Viertel“

EINE AUFGABE FÜR ALLE

Das lokal **bindende Sozialkapital** ist in der Gewofag-Siedlung stärker ausgeprägt. Enge Kontakte der Agfa-BewohnerInnen finden sich v.a. außerhalb des Quartiers. **Brückenbauendes Sozialkapital** spielt für sie vor Ort eine wichtigere Rolle. Das spiegelt sich in Identifizierung, Erwartung und Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld wieder.

Soziale Nachhaltigkeit besteht laut Definition weitgehend in beiden Quartieren. Sie ist wandelbar, ihre Ausgestaltung bedarf dauerhaft Aufmerksamkeit und Engagement von Seiten der Bewohnerschaft und der öffentlichen Hand. Ein zentraler Aspekt für ihre Entstehung sind **quartierseigene Orte der Begegnung**.

DOMAGK PARK



WAS WÜRDEN SIE ÄNDERN?

WAS IST WICHTIG IM ÖFFENTLICHEN RAUM?



DAS SAGT DIE BEWOHNERSCHAFT

Die Einschätzung der BewohnerInnen weicht von der der Planung ab, besonders hinsichtlich der geringen Funktionalität und einer schlechten Begrünung des öffentlichen Raums. Die Bewohnerschaft im Domagkpark assoziiert viel grün und wenig Verkehr mit hoher Lebensqualität. Mit den bestehenden Grünanlagen und Spielplätzen sind die BewohnerInnen mehrheitlich zufrieden. Schlecht ausgeleuchtete Flächen werden nachts gemieden. Die Straßenführung, der Verkehr an sich und die Parkraumbewirtschaftung polarisieren die Bewohnerschaft.

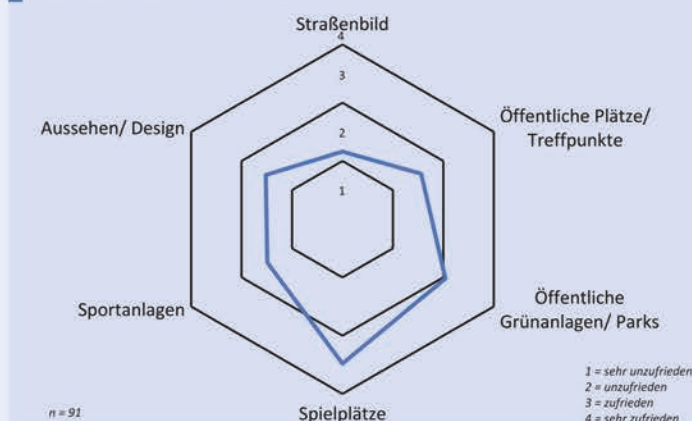
Fazit: Mit wenigen Maßnahmen - Entsiegelung, Begrünung, Beleuchtung, Fahrradwegen und einer Entsorgungsstation - kann der öffentliche Raum deutlich aufgewertet werden.

„Wertstoffinsel“
 „Wir haben hier keinen Postkasten“
 „Mehr Sportstätten“
 „Weniger Spielplätze, da aktuell fast jedes Haus einen eigenen Spielplatz hat, das führt eher zu Abgrenzung“
 „Bezahlbaren Raum für Künstler und Kleingewerbe“
 „Gehwege in den Parkanlagen sollten ohne Split sein“
 „Echte Fahrradwege - es gibt keine im gesamten Domagkpark“

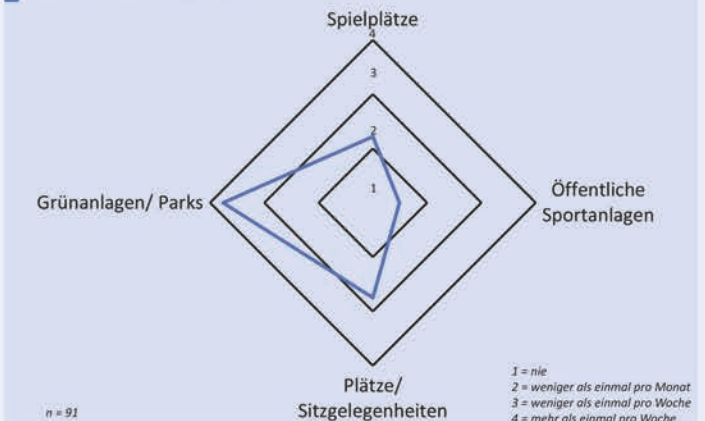


„Mehr Grünflächen“
 „Unsere Kinder sagen: ein bisschen viel grau“
 „Die 50 shades of grey der Häuser bunt anmalen“
 „Klare Abgrenzung zwischen Straße und Gehsteig durch Barrieren und Grünstreifen“
 „Eine hässliche Aneinanderreihung von weißen Schuhschachteln“
 „Mehr Parkplätze“
 „Autos raus aus dem Viertel“

SIND SIE ZUFRIEDEN?



WAS WIRD GENUTZT?







PLANUNG UND WIRKLICHKEIT

UNSERE UNTERSUCHUNG

Die Gestaltung des öffentlichen Raums (z.B. Freiraum-, Grünflächen-, Straßenraumgestaltung) entscheidet maßgeblich über die **Lebensqualität der BewohnerInnen** eines Quartiers, welche bei der Planung jedoch wenig Mitspracherecht haben. Was macht jedoch einen „guten“ öffentlichen Raum aus? Prinzipiell nimmt der öffentliche Raum die Funktion einer **Naherholungsfläche** und auch die eines **sozialen Treffpunkts** wahr. Doch auch **praktische Ansprüche** müssen erfüllt werden (z.B. Fahrradwege, Straßenraum, öffentliche Infrastruktur, Entsorgung).

Wie zufrieden sind die BewohnerInnen des Domagk Parks mit „ihrem“ öffentlichen Raum?

WAS MACHT EIN QUARTIER LEBENSWERT?



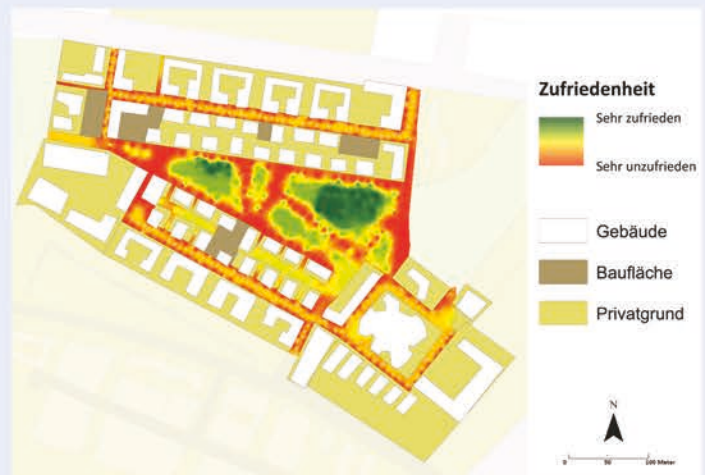
BEWERTUNG NACH PLANUNGSKRITERIEN



Planung: größtenteils gut, stellenweise schlecht umgesetzt

Der dänische Städteplaner Jan Gehl („Making cities for people“) hat eine Reihe von Qualitätskriterien erarbeitet, die sich zur Beurteilung bestehender öffentlicher Räume eignen. Aus dieser rein planerischen Sicht ergibt sich hierbei ein **größtenteils positives Bild**. Negativ bewertet wurden lediglich einige Gehwege, die als Durchgang zwischen den Wohnhäusern und dem Park dienen und Plätze, welche auf Grund der Gestaltung, mangelnder Pflege der Ausstattung und des Untergrundes negativ aufgefallen sind. Fehlende Beleuchtung, unklare Wegführung und schlechte Übersichtlichkeit wurden weiterhin als negativ bewertet.

IST DIE BEWOHNERSCHAFT ZUFRIEDEN?



Wirklichkeit: „Betonwüste“, wenig Grün, geringe Funktionalität

Die BewohnerInnen sind vor allem mit dem Straßenbild und den Gehwegen sehr unzufrieden. Die Parkanlage und Spielplätze werden hingegen als sehr positiv bewertet. Es stören die teils fehlende Beleuchtung im Park sowie der lose Untergrund der Fahrradwege. Im Vergleich beider Karten zeigen sich **starke Unterschiede bei der Bewertung des Straßenraums und der öffentlichen Plätze**. Aus planerischer Sicht genügt es, wenn diese funktionalen Ansprüchen erfüllen. Aus Sicht der BewohnerInnen stellen diese jedoch gelebte Räume dar, welche auch emotionalen Ansprüchen genügen müssen.





STEUERUNGS- UND BETEILIGUNGSANSÄTZE

NACHHALTIGE VERSORGUNG

Nachhaltige Versorgungsstrategien in Stadtquartieren können unterschiedlichsten Ansätzen folgen. Untersucht wurden hier zwei Aspekte aus dem Bereich der Ernährung:

Ausgewogenes Nahversorgungsangebot: Nahversorgung definiert sich über die fußläufige Erreichbarkeit und einen Radius von 600 m (Stadt München). ‚Ausgewogen‘ meint den Zugang zu allen Produkten des täglichen Bedarfs.

Sozialräumliche Einbettung: Diese beinhaltet u.a. die Einbettung von Produktion, Vertrieb und Konsum in soziale Netzwerke. Ein weiterer zentraler Aspekt ist die Sichtbarkeit solcher Themen, welche einen wichtigen Beitrag zur Bewusstseinsbildung leisten kann.



HERAUSFORDERUNGEN

INSTRUMENTE DER QUARTIERSPLANUNG

Bei Prozessen der Quartiersentwicklung sind nicht nur Instrumente der Stadtplanung, sondern auch zivilgesellschaftliche Beteiligungen entscheidend. Der Fokus wurde dabei auf Genossenschaften gelegt.

STADTPLANUNG

- Bebauungsplan
- Flächennutzungsplan
- Kaufverträge
- Zentrenkonzept
- Sortimentsliste für München

ZIVILGESELLSCHAFT

- Genossenschaften und Baugemeinschaften
 - Plenumstreffen
 - Arbeitsgemeinschaften
- Konsortium der Bauherren
- Nachbarschaftstreffs

PERSPEKTIVEN

„Es wäre toll auch kleine Geschäfte vor Ort zu haben.“ (AnwohnerIn)

„Einzelhandel ist für die Versorgung [...] ein unverzichtbarer Faktor. [...] Die Stadt [...] muss aber den freien Wettbewerb der Anbieter respektieren und hat keine Möglichkeiten in den freien Immobilienmarkt einzugreifen.“ (Zentrenkonzept, LH München)

„Wir kaufen nicht nur Bio. Aber natürlich gucken wir auch hin, wie die Produkte erzeugt werden.“ (AnwohnerIn)

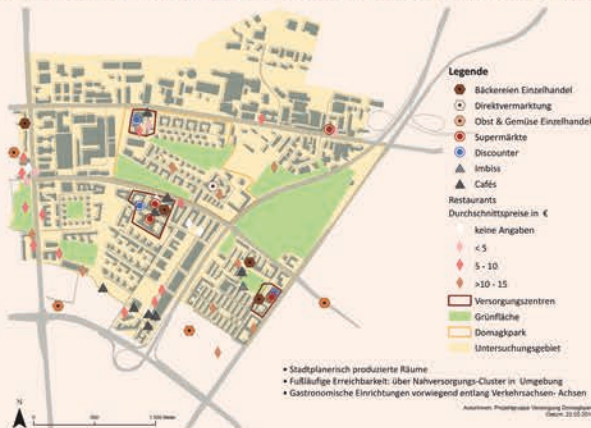
Analyseaspekte sind „[...] die Kaufkraft und die Ausschöpfung des Marktpotentials des lokalen Einzelhandels.“ (Zentrenkonzept, LH München)

Genossenschaftsinterne Ebene	Schnittstelle von Genossenschaften und Planung	Planungsebene
<ul style="list-style-type: none"> • Schwierigkeiten bei der Organisation durch unterschiedliche Interessenslagen der BewohnerInnen • Unterschiedliche Vorstellungen im Zusammenhang mit ehrenamtlichem Engagement • Nachhaltigkeitsverständnis innerhalb der Bewohnerschaft sehr divers • Zeit und Leistbarkeit als limitierende Faktoren 	<ul style="list-style-type: none"> • Unterschiedliche Interessen der einzelnen Genossenschaften • Nachhaltigkeitskriterien der Genossenschaften divers gelagert • Geringer Gestaltungsspielraum durch detaillierte Vorgaben der Planung vs. Notwendigkeit der Koordination • Zugang bzw. Bereitstellung von Grund und Boden als Schlüsselfaktor 	<ul style="list-style-type: none"> • Zuständigkeiten und Interessenslagen der unterschiedlichen Behörden nicht einfach zu vereinen • Bearbeitungszeiten durch Planungsinstrumente (z.B. Flächennutzungsplan) teilweise von langer Dauer • Fehlende Planungsinstrumente zur Steuerung des Angebots (freimarktwirtschaftliches Paradigma)

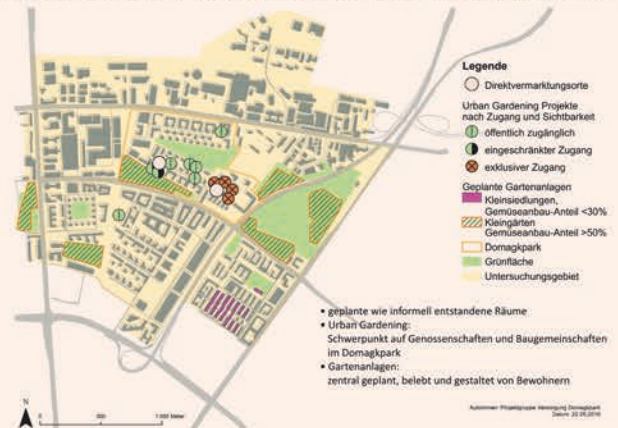


RAUMPRODUKTIONEN

MARKTWIRTSCHAFTLICHE NAHVERSORGUNG



ALTERNATIVE PRODUKTION & VERMARKTUNG



ZIVILGESELLSCHAFTLICHE GRUPPIERUNGEN UND IHR EINFLUSS AUF DAS QUARTIER



Der bedeutendste Einfluss solcher Gruppen ist die Stärkung sozialer Beziehungen. Wesentlich ist auch ihr Beitrag zur Bewusstseinsbildung, zum Beispiel zu Saisonalität oder Produktionstechniken. Noch marginal ist ihr Anteil an der Grundversorgung des Quartiers. Fast alle Gruppierungen weisen Beziehungen zu Genossenschaften auf.

NACHHALTIGE VERSORGUNG – PASSIERT WAS?

Nahversorgung

Über Quartiers- und Nahversorgungszentren wurde die fußläufige Grundversorgung mit Lebensmitteln weitgehend ermöglicht. Ergänzend wird der ÖPNV, das Fahrrad sowie teilweise auch der private PKW für Einkäufe genutzt. Planerisch nicht berücksichtigt werden qualitative Aspekte des Angebots, wie Agrarökologie oder solidarische Produktionsketten.

Raumproduktionen

Orte der Ernährung werden stadtplanerisch konzipiert, z.B. als Zentren marktwirtschaftlichen Vertriebs. Zivilgesellschaftliche Initiativen dagegen schaffen Räume des Anbaus, der Begegnung und alternativer Verteilungskonzepte. Genossenschaften nehmen hierbei eine zentrale Rolle ein. Schlüsselfaktoren sind die Bereitstellung von Grund und Boden sowie die frühestmögliche Beteiligung von AnwohnernInnen im Planungsprozess.

Steuerungsansätze

Ansätze der Quartierssteuerung gibt es innerhalb des Quartiers sowie auf Ebene der Stadtplanung. Herausforderungen bei letzterer sind Kompetenzteilungen beteiligter Ämter sowie Hierarchien und langfristige Änderungszeiträume der Planungsinstrumente (B-Plan, FN-Plan). Die wohl deutlichste Limitation ergibt sich bezüglich des Produktangebots durch das freimarktwirtschaftliche Paradigma: „(...) dürfen nicht in den Markt eingreifen“.



STRAßENBILD VON GESTERN

STRAßENBILD – EINE „BETONWÜSTE“?

Aufgrund der von den Plänen abweichenden Umsetzung herrscht Unzufriedenheit bezüglich der Straßenraumgestaltung.

UNZUFRIEDENHEIT

- Platzverschwendung durch zu breite Bürgersteige
- Radwege weisen Defizite auf
- Hitzestau durch Flächenversiegelung
- Gefahr für Gehsteignutzende durch schnelles Anfahren aus steilen Tiefgarageneinfahrten
- Erhöhte Geschwindigkeiten aufgrund linearer Straßenführung
- Ästhetische Mängel im öffentlichen Raum

WÜNSCHE

- Buntere farbliche Gestaltung
- Mehr Bänke und Mülleimer
- Mehr und ökologisch sinnvolle Begrünung
- Mehr Räume der Begegnung
- Entschleunigung des Verkehrs durch Auflösen der linearen Straßenführung
- Verkehrsberuhigende Straßenkonzepte
- Belebung des öffentlichen Raumes

BAUMBESTAND DER HAUPTVERKEHRSACHSEN

DURCH REDUZIERTE BAUMBESTAND WIRD DIE TIEFENWAHRNEHMUNG ZUR ORIENTIERUNG IM RAUM UND DAMIT DIE GESCHWINDIGKEITSWAHNEHMUNG VERZERRT. DIE HOHE GESCHWINDIGKEIT WIRD NICHT ALS SOLCHE WAHGENOMMEN.

GEPLANTE BÄUME
LAUT BAUTRÄGERPLAN

117



UMSETZUNG DES
GEPLANTEN
BAUMBESTANDES

55%

GERTRUD-BRUNOW STRASSE

55%

MAX-BILL STRASSE



VERKEHRSREDUZIERENDE MAßNAHMEN

- Aufbau der Concierge-Station
- Kein Straßendurchstich von Nord nach Süd
- Parkraumbewirtschaftung des Domagkparkes
- Parksystem für Beschäftigte der Parkstadt Schwabing

HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

- Kommunikation innerhalb des Planungsapparates verbessern
- Alle Quartiersbewohner gleichermaßen bei Bewusstseinsbildung ansprechen
- Bewusstsein durch Öffentlichkeitsarbeit stärken
- Verkehrsreduzierenden Maßnahmen ausbauen

BILANZ DES MOBILITÄTSKONZEPTS

STÄRKEN

- Herabsetzung des Stellplatzschlüssels zeigt Wirkung
- BewohnerInnen verzichten aufgrund des guten Mobilitätsangebots teilweise auf eigenen PKW
- Kurze Wege zu Mobilitätsstationen
- Enormes Angebot – die Nutzung ist jedoch ausbaufähig

SCHWÄCHEN

- Kapazitätsgrenzen des ÖPNV sind schnell erreicht
- Autofreundliches Straßenbild
- Überdimensionales Parkplatzangebot
- Anfälligkeit der E-Mobilität

STIMMEN AUS DEM QUARTIER

„Mir fällt auf, dass im Viertel, welches ein Viertel mit alternativen Mobilitätsgedanken sein sollte, unheimlich viele Parkplätze ausgewiesen sind, welche ständig voll sind. Und dazu wird noch auf den Gehsteigen geparkt.“

„Auf den langen Geraden hier wird sehr schnell gefahren. Ich finde das sehr gefährdend. Es gibt keine optische Unterbrechung.“

„Die beiden zentralen Verkehrsachsen sind eine reine Asphaltwüste.“

„Was absolut sehr schlecht ist, ist die Begrünung.“





MOBILITÄT VON MORGEN?

DER DOMAGKPARK

Der Domagkpark gilt als Modellquartier hinsichtlich eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts. Das bedeutet, dass hier innovative Ansätze und Alleinstellungsmerkmale bestehen, die es in anderen Quartieren in München nicht gibt.

Dabei stellt sich die Frage, wie das Mobilitätsverhalten der BewohnerInnen des Domagk Parks aussieht und ob sich dieses nach Bezug des Quartiers, welches einen nachhaltigen Anspruch ausweist, geändert hat.

MOBILITÄTSKONZEPT

Das Mobilitätskonzept des Domagk Parks scheint gut gelungen. Ein weitreichendes Angebot an Carsharing- und Mobilitätsstationen beinhaltet Zugang zu Fahrrädern und Elektrofahrzeugen. Ein weiterer Fokus wurde auf die Reduktion des Lieferverkehrs im Viertel gesetzt.

Die Untersuchung ergab, dass sich diese Maßnahmen in einer Reduktion der Neukäufe oder in der kompletten Abschaffung von PKWs niederschlagen. Das Potenzial der Stationen kann mit dem Herabsetzen der Nutzungshemmschwellen durch ein vereinfachtes Buchungssystem und Werbekampagnen noch stärker ausgeschöpft werden.

KONFLIKTZONE VERKEHRSRAUM



SICHT DER BEWOHNERINNEN

„Nachdem mein Auto 23 Jahre alt ist, werde ich mir kein neues kaufen, sondern dann dieses [Mobilitäts-] Angebot nutzen.“

„Das Angebot ist schon überproportional gut, die Nutzung könnte besser sein.“

„Wenn alle Leute erst dreimal umsteigen müssen bis sie hier sind, dann fahren die natürlich trotzdem mit dem Auto her.“

„Ich hatte noch nie so ein Angebot: Räder, Autos, MVV [...] einfach alles.“



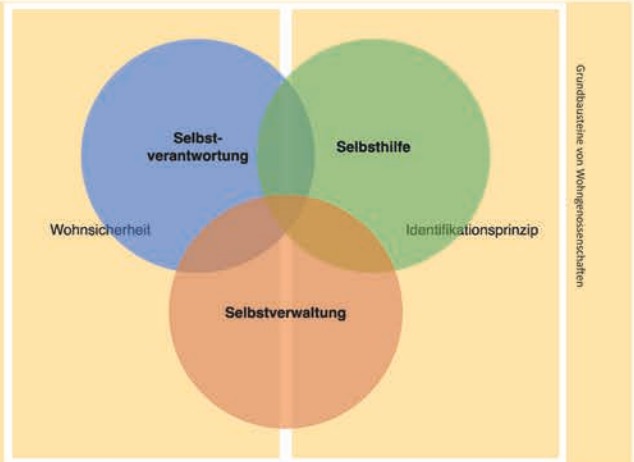




WOHNGENOSSENSCHAFTEN

ALTERNATIVE WOHNRAUMPRODUKTION

Aufgrund vielfältiger Herausforderungen auf dem Wohnungsmarkt rücken Wohngenossenschaften verstärkt ins Blickfeld. Die genossenschaftliche Organisation schafft Potenziale zur Sicherung von bezahlbarem Wohnraum und hat eine identitätsstiftende, integrierende und beteiligungsfördernde Wirkung auf eine nachhaltige Quartiersentwicklung. Die Grundbausteine der Wohngenossenschaften fördern gemeinschaftsorientierte Lebens- und Wohnformen und stellen das Kollektiv vor den Einzelnen. Positive soziokulturelle Impulse von Wohngenossenschaften werden im bürgerlichen Engagement, nachbarschaftlicher Kommunikation sowie sozialer Vernetzung in den Stadtquartieren gesehen.



SOZIALE INNOVATIONEN IM QUARTIER?

Neue Wohngenossenschaften werden oft mit dem Begriff der sozialen Innovationen verbunden. Sie sind zivilgesellschaftliche Akteure, welche durch die Zusammenarbeit nach dem Solidaritäts- und Identifikationsprinzip bei der Bewältigung von gesellschaftlichen Herausforderungen Lösungsansätze bieten können. Aktive Mitgestaltung an einer nachhaltiger Quartiersentwicklung wird gefördert durch:

- Partizipative Einbindung in Planungsphasen
- Selbstorganisation und aktive Eigenleistung
- Gemeinschaftlich ausgehandelte Raumproduktion

Eigenwahrnehmung der QuartiersbewohnerInnen

„Es hat mit 15-20 Frauen angefangen und da haben wir uns alle schon kennengelernt. Das war halt das Prinzip [...], dass man von **Anfang an einen Gemeinschaftssinn aufbaut.**“

„Es war so, dass man sich so 4 Jahre lang in das Projekt rein lebt und man trifft sich fast jeden Monat und lernt die Leute kennen. **Man gestaltet also wirklich dieses Projekt mit.**“

„Das ist ein Prozess und **dieser Prozess steht und fällt mit den Leuten, die sich engagieren.** Wenn es keine Leute mehr gibt, die ihre Zeit und Energie einbringen, dann bringt das Ganze überhaupt nichts.“

„Ich würde sagen, Genossenschaften sind nicht das Allheilmittel. **Es hängt von der Bereitschaft derjenigen ab, die hier wohnen [...]** Es reicht auch nicht ein Sommerfest zu machen und dann zu glauben, die sozialen Netzwerke seien jetzt etabliert und würden von alleine laufen.“

Fremdwahrnehmung durch Akteure der Stadtplanung

„Der Domagkpark ist ein Meilenstein im Hinblick **auf soziale und kulturelle Vernetzung.** Es ist von zentraler Bedeutung soziale Aspekte und nicht nur architektonische Aspekte in die Quartiersplanung miteinzubeziehen.“

„Die jungen Genossenschaften sind das A und O im Domagkpark, **sie führten zu einem Aufbruchsgest** in dem neuen Quartier (...).“

„Neue Genossenschaften **bilden Knotenpunkte für die soziale Vernetzung.** Alte Genossenschaften versuchen zunehmend dem Leitbild von neuen Genossenschaften zu folgen.“

„Die positiven Auswirkungen von Wohngenossenschaften auf soziale Vernetzungen hängen in einem hohen Maße von der Mentalität und **individuellen Einstellungen der Genossenschaftsmitglieder ab.**“

Expertin aus dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, München





SOZIALE NETZWERKE

METHODIK

Wohngenossenschaften werden häufig eine integrierende und identitätsstiftende Wirkung auf Nachbarschaften zugeschrieben. Dieser Aspekt lässt sich über das Sozialkapital der BewohnerInnen abbilden. Die Ressource des Sozialkapitals beschreibt die Gesamtheit der sozialen Beziehungen des gegenseitigen Kennens und Anerkennens, die auf der Zugehörigkeit zu einer Gruppe beruhen. Für die Untersuchung wurde die Methode der egozentrierten Netzwerkanalyse verwendet. Ziel der Netzwerkanalyse war es die Unterschiede in den sozialen Netzwerken der Genossenschaftsmitglieder

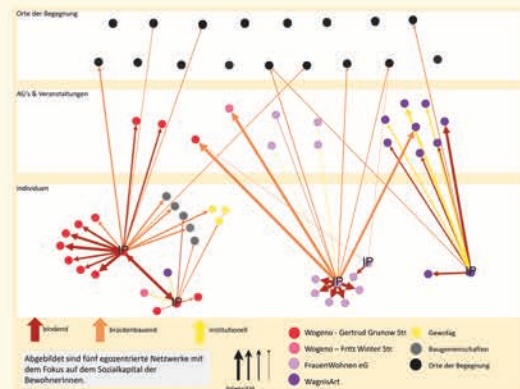
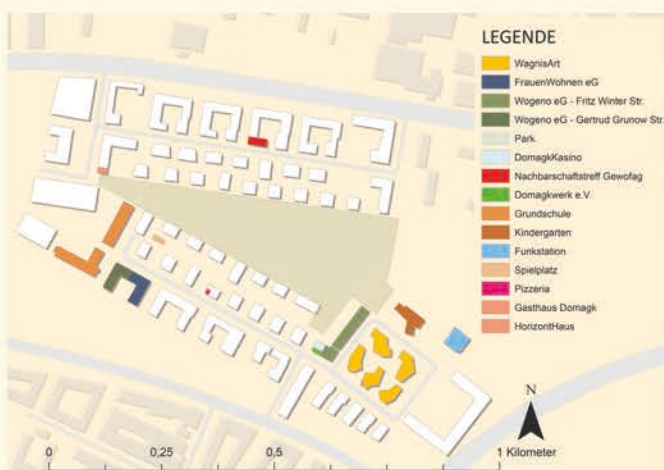
anhand ihres Sozialkapitals zu untersuchen. Das Sozialkapital wird unterschieden nach:

Bindend	Brückenbauend	Institutionell
<ul style="list-style-type: none"> • Potenzial für gegenseitige Unterstützung und Nachbarschaftshilfe • Verbindet Menschen mit ähnlichen sozial-demographischen Charakteristika 	<ul style="list-style-type: none"> • Soziale Beziehungen über soziale und kulturelle Unterschiede hinweg • Zugang zu sozialen Netzwerken Anderer 	<ul style="list-style-type: none"> • Soziale Beziehungen zur Verwaltungsebene der Wohngenossenschaften • Partizipation in Planungs- und Gestaltungsprozessen

SOZIALKAPITAL DER BEWOHNERINNEN

- Wichtig sind geteilte Werte und Normen.
- Engagement in genossenschaftlichen Arbeitsgruppen fördert Vernetzung.
- Hohe Verfügbarkeit von Hilfeleistungen im eigenen Wohnumfeld stärkt das Gemeinschaftsgefühl.
- Vernetzung findet über Orte der Begegnung im Quartier statt.
- Die quartiersinternen Netzwerke konzentrieren sich vor allem im südlichen Teil des Domagk Parks.
- Die Gemeinschaftsräume sind wichtige Treffpunkte.
- Partizipation in der Planungsphase ist wichtig.
- Persönliche Kontakte zu Vorstandsmitgliedern erhöhen die Identifikation.
- Engagement in den internen Arbeitsgruppen fördert Partizipation.

EGOZENTRIERTE NETZWERKE



ORTE SOZIALER VERNETZUNG

- Zentrale Orte an denen brückenbauende Kontakte geknüpft werden sind elementar für die Entstehung von Gemeinschaft und eine Identifikation mit dem Quartier.
- Brückenbauende Vernetzung findet insbesondere an kinder-, jugend- und familienbezogenen Orten, wie der Schule, dem Kindergarten, am Spielplatz oder wie der Funkstation statt.
- Wohngenossenschaften sind wichtig für die soziale Vernetzung im Quartier, leben aber von der aktiven Mitgestaltung und Eigenleistung der BewohnerInnen.
- Das Engagement in internen Arbeitsgruppen führt zu gemeinschaftlich ausgehandelter Raumproduktion und fördert das Sozialkapital in der Wohngenossenschaft.

