

Bürgerkonferenzen „Innere Stadt“ im Rahmen des ISEK 2025

Bericht zur dritten Konferenz (7.12.2013)

Rosemarie Sackmann

**Auftraggeber: Stadt Halle (Saale), Fachbereich Planen
Januar 2014**

Inhaltsübersicht

1. Organisation und Themen der Konferenz

2. Ziele der Konferenz

3. Kommentierte Dokumentation der Tagung

3.1 Verkehr; Schwerpunkt Fuß- und Radwege

- (a) Fragen aus der ersten Konferenz
- (b) Die Vorträge zum Thema
- (c) Rückbezug auf die Fragen aus der ersten Konferenz (mit Kommentaren)
- (d) Diskussionen in den Arbeitsgruppen (mit Kommentaren)
- (e) Präsentierte Arbeitsergebnisse der Bürger
- (f) Vorschlagsformulierung für das Bürgergutachten

3.2 Grünes Halle

- (a) Fragen aus der ersten Konferenz
- (b) Die Vorträge zum Thema
- (c) Rückbezug auf die Fragen aus der ersten Konferenz
- (d) Diskussionen in den Arbeitsgruppen
- (e) Präsentierte Arbeitsergebnisse der Bürger
- (f) Vorschlagsformulierung für das Bürgergutachten

3.3 Nachhaltige Stadt

- (a) Fragen aus der ersten Konferenz
- (b) Die Vorträge zum Thema
- (c) Rückbezug auf die Fragen aus der ersten Konferenz
- (d) Diskussionen in den Arbeitsgruppen (mit Kommentaren)
- (e) Präsentierte Arbeitsergebnisse der Bürger
- (f) Vorschlagsformulierung für das Bürgergutachten

3.4 Einzelhandel und Daseinsvorsorge

- (a) Fragen aus der ersten Konferenz
- (b) Die Vorträge zum Thema
- (c) Rückbezug auf die Fragen aus der ersten Konferenz und Kommentare
- (d) Diskussionen in den Arbeitsgruppen (mit Kommentaren)
- (e) Präsentierte Arbeitsergebnisse der Bürger
- (f) Vorschlagsformulierung für das Bürgergutachten

4. Rückblick und Ausblick

1. Organisation und Themen der Konferenz

Nachdem bei der zweiten Konferenz das Zeitmanagement nicht plangemäß funktioniert hat, wurde die Organisation der dritten Konferenz – in Absprache mit dem Auftraggeber – anders gestaltet. Abgesehen von einem kurzen einleitenden Vortrag und der abschließenden Präsentation der Arbeitsergebnisse hat sich die Konferenz während des gesamten Tages in thematische Arbeitsgruppen aufgeteilt. Die Vorträge der Referenten wurden nicht mehr im Plenum sondern nur in den Arbeitsgruppen präsentiert. Dadurch konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer jeweils nur einen kleinen Teil der Vorträge hören, doch dafür wurde Diskussionszeit gewonnen. Dies wurde von allen Teilnehmern als positiv gesehen. (Die Evaluation der Konferenz findet man auf der ISEK-Seite der Stadt Halle (Saale) im Internet.)

Eine zweite Änderung diente dazu, die Moderatoren von der Aufgabe des Protokollierens zu entlasten. Jede der vier thematischen Gruppen hatte bei der dritten Konferenz also neben einem Moderator beziehungsweise einer Moderatorin auch einen Protokollanten/eine Protokollantin. Die Protokolle sind entsprechend relativ umfangreich und nehmen in diesem Bericht großen Raum ein.

Die Themen der dritten Konferenz gehen überwiegend auf die Themen und Fragen zurück, die in der ersten Konferenz angesprochen und formuliert worden waren. Für jede der vier thematischen Arbeitsgruppen konnte mindestens eine Referentin/ein Referent gewonnen werden, die nicht in städtischen Behörden arbeiten. (Eine Übersicht zu den Themen und ReferentInnen findet sich auf der folgenden Seite.)

Beim Thema „Verkehr“ wurde eine Schwerpunktsetzung auf Rad- und Fußwege vorgenommen. Besonders hervorzuheben ist hier die Teilnahme von David Tucker vom ADFC.

Für das Thema „Grünes Halle“ war versucht worden, einen Referenten aus Ansbach zum Thema „essbare Stadt“ zu gewinnen; leider blieben die Bemühungen ohne Erfolg, da der Referent auf Monate ausgebucht ist. Erfreulich war, dass mit Herrn Spinn ein selbständiger Landschaftsplaner gewonnen werden konnte, der das Thema Grüngestaltung für die Beteiligten anschaulich gemacht hat. Zudem hat Frau Dr. Lange vom Stadtverband der Gartenfreunde eine neue Perspektive hinzugefügt.

Für das Thema „Nachhaltige Stadt“ konnte – trotz der sehr kurzfristigen Anfrage – mit Frau Dr. Großmann eine externe fachkundige Referentin gewonnen werden; davon haben die Diskussionen in der Gruppe sehr profitiert. Herr Englich von den Stadtwerken hat viele Informationen über laufende und geplante Projekte im Bereich Nachhaltigkeit vorgetragen. Zudem wurde mit dem Thema ‚*Foodsharing*‘ durch Herrn Pellegrino ein besonderer Akzent in die Diskussion eingebracht.

In der vierten Arbeitsgruppe wurden die Themen „Einzelhandel“ und „Daseinsvorsorge“ (beziehungsweise konkret das Thema Schulentwicklung) behandelt. Beim Thema „Einzelhandel“ hat Herr Kapetsis (Werbefachmann und Mitinhaber des Intecta-Kaufhauses) der Seite der Geschäftsleute eine Stimme gegeben.

Allen Referenten sowie den weiteren sachkundigen Vertreterinnen/Vertretern aus den kommunalen Geschäftsbereichen II, IV und V, die für Diskussionen zur Verfügung standen, ist herzlich für ihr Engagement zu danken! Besonderer Dank gebührt aber natürlich den Bürgern, ohne deren außerordentlichen Einsatz die Bürgerkonferenzen nicht möglich gewesen wären. Das Interesse an den Gegenständen, die Bereitschaft zum Austausch und die Freude am Gespräch waren auch bei der dritten Konferenz deutlich zu spüren.

Und besonderer Dank gebührt fraglos auch Herrn Stäglin (Beigeordneter der Stadt Halle für den Geschäftsbereich II, Stadtentwicklung und Umwelt), der auch diesmal die Präsentation der Ergebnisse verfolgt und mit seinem Schlusswort die Arbeit der Bürgerkonferenz gewürdigt hat.

Themen und Referenten der Arbeitsgruppen:

Arbeitsgruppe „Verkehr; Schwerpunkt Fuß- und Radwege“

(Moderation: Prof. Dr. Reinhold Sackmann)

Referenten:

- Frau Lange; Stadt Halle, Geschäftsbereich II, Stadtentwicklung und Umwelt; Team Verkehrsentwicklungsplanung
- Herr Bucher; Stadt Halle, Geschäftsbereich II, Stadtentwicklung und Umwelt; Team Verkehrsplanung
- David Tucker; Runder Tisch „Radverkehr“

Arbeitsgruppe „Grünes Halle“ (Moderation: Mirjam Sorge)

Referenten:

- Frau Trettin; Stadt Halle, Geschäftsbereich II, Stadtentwicklung und Umwelt; Leiterin des Teams „Freiraumplanung“
- Frau Dr. Lange; Stadtfachberaterin des Stadtverbands der Gartenfreunde Saale e.V.
- Hendrik Spinn; Landschaftsplaner; AG StadtGrün
- Herr Golnik, Stadt Halle, Abteilungsleiter Stadtentwicklung und Freiraumplanung (kein Referat, steht für Rückfragen zur Verfügung)

Arbeitsgruppe „Nachhaltige Stadt“ (Moderation: Karoline Haufe)

Referenten:

- Herr Dr. Katterle; Stadt Halle, Geschäftsbereich II, Stadtentwicklung und Umwelt; Leiter der Abteilung „Umweltplanung“
- Frau Dr. Katrin Großmann; Helmholtz Zentrum für Umweltforschung (UFZ), Leipzig
- Herr Englich, Stadtwerke Halle
- Herr Marco Pellegrino; Foodsharing Halle (Saale)

Arbeitsgruppe „Einzelhandel und Daseinsvorsorge“ (Moderation: Prof. Dr. Rosemarie Sackmann)

Referenten:

- Herr Weiske; Stadt Halle, Geschäftsbereich IV, Bildung und Soziales; Stabsstelle „Sozialplanung, Fachcontrolling und Koordination“
- Herr Kapetsis, Werbefachmann und Mitinhaber des Intecta-Kaufhauses
- Herr Dr. Franke, Stadt Halle (Saale), Geschäftsbereich V „Wirtschaft und Wissenschaft“, Fachbereichsleiter Wirtschaftsförderung
- Frau Fritzsche, Stadt Halle, Sozialplanung (für Rückfragen, kein Referat)

2. Ziele der Konferenz

Direkte Ziele der Konferenz waren die thematischen Diskussionen und die aus ihnen gewonnenen Empfehlungen zur Stadtentwicklung. Wie im zweiten Bericht so werden auch in diesem Bericht Formulierungsvorschläge für das Bürgergutachten vorgelegt. Dabei wird zwischen Empfehlungen und Anregungen unterschieden. Es wird vorgeschlagen, von „Empfehlungen“ zu sprechen, wenn alle Konferenzteilnehmer hinter dem Vorschlag stehen; von einer „Anregung“ sollte dagegen gesprochen werden, wenn der Vorschlag nur von einem (erheblichen) Teil der Teilnehmer unterstützt wird. Wenn bei den Formulierungsvorschlägen bereits diese Unterscheidung auftaucht (also bevor die Konferenz entsprechende Entscheidungen getroffen hat), so geschieht dies aufgrund von Vermutungen über die Zustimmungsfähigkeit der Vorschläge. Die Konferenzteilnehmer können selbstverständlich durch ihr Votum aus Anregungen Empfehlungen machen (und umgekehrt) oder Vorschläge streichen; zudem können bei der abschließenden vierten Konferenz auch weitere Vorschläge in das Gutachten aufgenommen werden. Betont werden soll hier auch nochmals, dass in den Berichten lediglich Formulierungsvorschläge für das Gutachten gemacht werden. Die Bürgerkonferenz entscheidet bei ihrem letzten Treffen am 25. Januar 2014, was in welcher Form in das Gutachten aufgenommen wird.

Neben den direkten Arbeitszielen hatte aber auch die dritte Konferenz wie die beiden vorhergehenden als ein zentrales Ziel, *Bürgerbeteiligung in einer besonderen Form* – nämlich mit einem hohen Anspruch an Offenheit und mit einer Betonung auf Austausch zwischen verschiedenen Akteuren – *zu praktizieren*. Dieses Ziel wird hier als eigenständiges benannt und sogar als ein hauptsächliches Ziel bezeichnet, weil das Anliegen so intensiver Bürgerbeteiligung eben genau darin begründet ist, Kommunikationsformen von besonderer Qualität zu erproben. In offener Kommunikation geht es darum, die anderen Diskussionsteilnehmer als Akteure wahrzunehmen (und sie, zumindest ein Stück weit, zu verstehen) und sich selbst als Akteur zu erleben, der von den anderen wahrgenommen wird. Die Annahme ist, dass durch diese Form des Austausches Themen in die Diskussion kommen, die viele bewegen, und dass dabei Entwicklungsrichtungen angedacht werden können, die potentiell konsensfähig sind.

Während der Austausch in der ersten Konferenz nur zwischen Bürgern stattfand, spielte in der zweiten und dritten Konferenz der Austausch mit Vertretern und Vertreterinnen der kommunalen Dienststellen (insbesondere aus dem Geschäftsbereich Stadtentwicklung) eine wesentliche Rolle. Bei solchen Konstellationen können erhebliche Unvereinbarkeiten der Erwartungen und der Kommunikationsstile auftreten. Die dahinter stehenden, objektiven und allgemeinen Probleme der Kommunikation wurden im einleitenden Vortrag der dritten Konferenz erläutert (siehe unten). Die Probleme sind objektiv und allgemein, das heißt, sie haben nichts speziell mit Halle oder mit einer speziellen Dienststelle zu tun. Sie sind viel grundlegender. Die im Rahmen des ISEK durchgeführten Bürgerkonferenzen zur „Inneren Stadt“ sind etwas Besonderes, weil sie nicht über diese Probleme hinweggehen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Konferenz wie die ReferentInnen – und insbesondere die VertreterInnen der Stadtverwaltung – haben sich dem Kommunikationsproblem gestellt. Das ist ein erster Schritt zu einem veränderten Umgang mit Stadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe. Und dieser Schritt war erfolgreich.

Grundlegende Probleme der Kommunikation

Die Gründe für die Kommunikationsprobleme liegen im professionellen Habitus und auch in den Formen, in denen Bürgerbeteiligung in der Regel praktiziert wurde (und oft noch praktiziert wird):

„Das ‚DAD-Modell‘ (decide, announce, defend)¹ ist heute noch immer das dominante Grundmuster bei vielen wichtigen Vorhaben: Weitreichende Entscheidungen werden in kleinen Zirkeln getroffen, dann der Öffentlichkeit verkündet und, sofern notwendig, gegen Bedenken und Widerstände verteidigt, um das Projekt oder den Plan dann möglichst unverändert umsetzen zu können. Die vielen Versprechen, daran etwas ändern zu wollen, sind bislang – von wenigen Ausnahmen abgesehen – nicht eingelöst worden.

Das Gegenmodell (EDD = engage, deliberate, decide)², bei dem man mit einer Idee, einem Vorschlag an die Öffentlichkeit geht, diese ausführlich und mit offenem Ausgang erörtert, um dann das, was konsensfähig ist oder doch deutliche Mehrheiten findet, beschließt und umsetzt, ist bislang noch die große Ausnahme“ (Selle 2013: 423).³

Wenn die Normalform oder sogar die einzige Form der Bürgerbeteiligung so aussieht, dass Bürgern fertige Pläne vorgelegt werden, zu denen sie sich dann zwar äußern können, von denen die Autoren aber eigentlich hoffen, dass sie unverändert bleiben, dann kann dies störende Auswirkungen auf die Beziehungen zwischen den Akteuren haben. Diese Praxis kann zu Frustrationen und Unmut bis hin zur Ausbildung einer ‚Protestkultur‘ führen. Allein dies wäre bereits ein guter Grund, das Spektrum der Beteiligungsmöglichkeiten zu erweitern.

Nun kann allerdings niemand wollen, dass über jede Angelegenheit, die zu entscheiden ist, eine offene Diskussion geführt wird. Das wäre für jedermann eine Überforderung. Und dabei könnte auch etwas verloren gehen, was für das soziale Leben auf allen Ebenen wichtig ist: Erwartungssicherheit. Zudem ist Professionalität, also Fachwissen, ein wesentliches Merkmal der westlichen Moderne (von dem das geprägt wird, was wir Leistungsfähigkeit nennen).⁴ Fachleute sollen also weiterhin ihre spezielle Rolle spielen. Erwartet wird heute aber zunehmend, dass sie im Kontext einer neuen Beteiligungskultur in das Verhaltensrepertoire ihrer Expertenrolle eine neue Fähigkeit aufnehmen: die Fähigkeit zur offenen Kommunikation (wo diese möglich und sinnvoll ist).

Es ist aber nicht allein der eingeübte Habitus der ExpertInnen, der eine offene Kommunikation erschwert. Hinzu kommt, dass Fachleute gelernt haben, ihre Gegenstände auf bestimmte Weise zu sehen. Derselbe Gegenstand wird von verschiedenen Professionen ganz unterschiedlich wahrgenommen. Deshalb ist die Kommunikation zwischen unterschiedlichen Professionen bekanntermaßen schwierig. Nicht weniger schwierig ist die Kommunikation zwischen Laien und Fachleuten.

Wenn dies alles so schwierig ist, warum sollen wir uns eigentlich, als Fachleute und als Laien, solcher Mühen unterziehen? Die Antwort auf diese Frage liegt in der Erkenntnis, dass Städte nicht von Planern gemacht werden:

„Auf die Frage, wer die Städte entwickelt, gibt es nur eine richtige Antwort: Alle. Alle wirken – in unterschiedlicher Weise – an der baulich-räumlichen, sozialen, ökologischen oder kulturellen Entwicklung der Städte mit“ (Selle 2013: 77).⁵

Da wir alle mitwirken, sind wir alle verantwortlich, wenn auch nicht alle für alles und nicht alle auf die gleiche Weise verantwortlich sind.

¹ Deutsch: entscheiden, veröffentlichen/verkünden, verteidigen.

² Deutsch: aktivieren, beraten, entscheiden.

³ Klaus Selle 2013: Über Bürgerbeteiligung hinaus: Stadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe? Analysen und Konzepte. Edition Stadtentwicklung. Detmold: Verlag Dorothea Rohn.

⁴ Nicht nur speziell die Stadtplanung, sondern auch allgemein der Habitus des Spezialistentums ist darauf ausgerichtet, fundierte Aussagen zu machen und diese gegen eventuelle Angriffe zu verteidigen.

⁵ Literaturnachweis siehe Fußnote 3.

„Bei der traditionellen Rollenverteilung entsteht auf Bürgerseite oft der Eindruck, ‚die Stadt‘ sei für alle Probleme der Stadtentwicklung verantwortlich bzw. es stehe in ihrer Macht, alle Wünsche und Forderungen zu erfüllen – so sie nur will. (...) Die damit häufig verbundenen Frustrationen lassen sich vermeiden, wenn deutlich ist, was die Kommune leisten kann, *wo andere Akteure Adressaten (zu denen die Bürgerinnen und Bürger auch selbst gehören können) sind und welche Möglichkeiten der Verständigung und des Zusammenwirkens es gibt*“ (Selle 2013: 56; Hervorhebungen von mir, rs).⁶

Zu betonen ist hier, dass die Verabschiedung überzogener Steuerungsideale die Vielfalt der Akteure und die Vielfalt der Rollen der jeweiligen Akteure ins Blickfeld rückt. Mit dieser, oft unübersichtlichen Vielfalt stellt sich die Frage nach Koordination. Horizontale Koordination und Kooperation zwischen unterschiedlichen Typen von Akteuren ist ein Konzept, das heute in sehr vielen Bereichen und auf sehr vielen Ebenen des Gesellschaftlichen als leitend für die Entwicklung angesehen wird.⁷ Kommunikation ist, theoretisch und praktisch, ein zentrales Moment dieser Prozesse.

Welche positiven Effekte können von einer stärkeren Orientierung auf horizontale Kooperation erwartet werden? Vier positive Effekte sollen hier angeführt werden: Gewinn an Alltagsnähe und damit an für die Stadtentwicklung wichtigen Informationen (1), größere Klarheit über Möglichkeiten und Grenzen der Gestaltung und über Zuständigkeiten (2). Stadtplanungsdiskurse werden realistischer (3) und sie gewinnen an Verlässlichkeit (4).

Zu (1): Zunahme an Alltagsnähe

Jede Stadt ist anders, alle Entwicklungsmodelle müssen auf die konkreten Verhältnisse übertragen werden. Das Alltagswissen birgt dafür viele wichtige Informationen. Die Zunahme an Alltagsnähe bedeutet eine Verbesserung der Planung.

Aber:

„Die Lebenswelt der Menschen in Stadt und Land ist nicht in Ressorts, Verfahrensschritte und Planungsebenen gegliedert, sondern liegt quer zu alledem. Wenn Bürgerinnen und Bürger sich in ihrem Umfeld engagieren wollen, dann richtet sich ihre Aufmerksamkeit auf die eigene Alltagswelt... (...)

Lebenswelten müssen im Mittelpunkt stehen (und nicht Ressortzuständigkeiten oder Planerfordernisse) – und es müssen auch Antworten auf die Frage gegeben werden, welche Bezüge das Thema zum Handeln der Bürgerinnen und Bürger hat oder haben kann.

Bürgerorientierung heißt also auch, dass Themen und Aufgaben nicht aus der Sicht von Behörden und Verfahren definiert werden“ (Selle 2013: 419f).

Die hier angesprochenen Grundprinzipien waren leitend für die Bürgerkonferenzen in Halle. Das zeigt sich beispielsweise auch daran, dass viele Fachbereiche der Stadtverwaltung (und nicht nur der Fachbereich Planen als Auftraggeber) in die Diskussionen einbezogen wurden.

Zu (2): Zunahme an Klarheit

Die Aufgabe überzogener Planungsideale berührt eingebaute Sichtweisen, in denen die Stadtgesellschaft in zwei Gruppen zerfällt: wir-hier-unten und die-da-oben.

⁶ Literaturnachweis siehe Fußnote 3.

⁷ In der sozialwissenschaftlichen Literatur wird dies unter dem Begriff der *Governance* diskutiert.

„Wenn der Oberbürgermeister einer Stadt in vorwurfsvollem Ton gefragt wird: ‚Warum sind die Häuser in unserer Stadt so hässlich?‘ – dann ist da etwas durcheinander geraten. Wer baut denn die ‚hässlichen Häuser‘? Was hat der Oberbürgermeister damit zu schaffen?“ (Selle 2013: 427)

Nun, manchmal mag ein OB auch mit hässlichen Häusern etwas zu schaffen haben, aber generell geht es darum zu sehen: ‚Die Stadt‘ sind wir alle. Die Verhältnisse sind komplexer und unübersichtlicher als in den alten Vorstellungen, sie enthalten aber vielfältige Gestaltungschancen für jeden Akteur. Besonders groß sind die Gestaltungschancen, wenn es gelingt, Kommunikationen und horizontal vernetzte Kooperationen aufzubauen.

Zu (3): Zunahme an Realismus

Mit dem Gewinn an Klarheit sollten Vorstellungen über Gestaltungsmöglichkeiten auch realistischer werden. Realismus bedeutet nicht nur sachliche Grenzen der Handlungsmöglichkeiten zu erkennen und anzuerkennen. Es bedeutet auch einzukalkulieren, dass die Umstellung auf horizontale Vernetzungen zwar viel Zustimmung finden mag, dass ihre praktische Umsetzung aber auf erhebliche Probleme stoßen kann. Diese Umstellung erfordert Lernbereitschaft und einen langen Atem von allen Beteiligten. Wenn die Atmosphäre dabei (grundsätzlich) – wie bei den Bürgerkonferenzen – von Neugierde, Offenheit, Engagement und Freundlichkeit geprägt ist, wie es bei den Bürgerkonferenzen der Fall war, dann sind die Bedingungen optimal.

Zu (4): Zunahme an Verlässlichkeit

Die Umstellung auf kommunikative, kooperative und horizontal vernetzte Formen der Stadtentwicklung (von der die Bürgerbeteiligung ein wichtiger Teil ist), erfordert einen langen Atem.

Unter der Vorherrschaft (überzogener) Planungsideale der alten Art, erleben Bürgerinnen und Bürger „Beteiligung“ als Wechselbad:

„Ihr Engagement wird beschworen, gar eingefordert, bleibt aber in vielen Fällen wirkungslos, reibt sich an Widerständen oder ist gar ausdrücklich unerwünscht, wenn es mit Plänen anderer kollidiert.

Die anderen Akteure der Stadtentwicklung schauen misstrauisch auf diese anscheinend zwischen Desinteresse und Wut schwankende Bürgerschaft und sehen sich immer wieder in ihrer Meinung bestätigt, dass man nur mit sehr vorsichtig dosierten Informationen an die Öffentlichkeit gehen soll und Wichtiges am besten im kleinen Kreis vorklärt“ (Selle 2013: 433).

Offene Kommunikation mit einer Ausrichtung auf Austausch und Verständigung ist keineswegs gleichzusetzen mit Konfliktfreiheit. Streit, wenn er denn auf der Basis gegenseitigen Respektes ausgetragen wird, enthält oft ein besonders starkes innovatives Potential. Konflikte allerdings, bei denen die alte Zweiteilung von wir-hier-unten und die-da-oben prägend ist, können zwar auch jeder Zeit wieder auftreten, sie sollten aber als unproduktiv erkannt und in andere, produktive Formen überführt werden. Dafür tragen alle Beteiligten gleichermaßen Verantwortung. Eine erfolgreiche Implementation von Beteiligungskultur in die Strukturen der städtischen Gesellschaft würde die Schwankungen in den Haltungen, die die Akteure den jeweils anderen gegenüber einnehmen, deutlich reduzieren. Dies wäre vorteilhaft für die gesamte Stadtgesellschaft.

So anziehend und vielversprechend die neuen Konzepte kommunikativer und kooperativer Stadtentwicklung sind, ihre praktische Umsetzung ist – aus vielen Gründen – nicht leicht. Da mag die Versuchung manchmal groß sein, lieber auf ‚allmächtige‘ Akteure aus der Verwaltung oder aus der Politik zu setzen. Auf diesem Weg sind aber komplexe Gesellschaften nicht sinnvoll zu gestalten. Ein ent-

scheidender Punkt einer neuen Kultur der Bürgerbeteiligung ist die Entwicklung der Fähigkeit zur Unterscheidung zwischen Dingen, die sinnvoll öffentlich diskutiert werden können und sollten, sowie solchen Dingen, die von bestimmten Gruppen von Akteuren diskutiert werden sollten, und schließlich solchen Dingen, die ganz im Bereich des Handelns der Fachleute verbleiben sollten.

Generell ist festzuhalten: Stadtentwicklung ist ein kontinuierlicher Prozess und die Erörterung dieses Prozesses sollte ebenso kontinuierlich sein.

3. Kommentierte Dokumentation der Tagung

3.1 Verkehr; Schwerpunkt Fuß- und Radwege

Die Themen „Verkehrsplanung“ und insbesondere „Rad- und Fußwege“ spielten in der ersten Konferenz eine große Rolle. Entsprechend lang war die Liste der Fragen, die in der ersten Konferenz formuliert wurden. Im Folgenden sind Fragen und Wünsche aus verschiedenen Präsentationen der ersten Konferenz, die sich auf die für die dritte Konferenz gesetzten Schwerpunkte beziehen, wiedergegeben:

(a) Fragen aus der ersten Konferenz

- Gibt es ein langfristiges (für 30-40 Jahre) Planungskonzept für fließenden und ruhenden Verkehr?
- Gibt es ein Verkehrskonzept unter Einbeziehung der Radfahrer?
- Wann gibt es ein vernünftiges Radwegekonzept?
- Gibt es Planungen der Stadt, die Innenstadt für Radfahrer attraktiver zu machen?
- Wäre der Einbezug des ADFC in die Planung sinnvoll/denkbar?
- Wie werden die Bürger in die Planung einbezogen?
- Orientiert sich Halle in der Stadtplanung an anderen Städten?
- Wird auf die Ergebnisse der Verkehrsforschung zurückgegriffen?
- Kann man eine Studie erstellen, die aus der Sicht aller Verkehrsteilnehmer die Situation beobachtet, beschreibt und daraus ein stimmiges Gesamtkonzept für ein friedliches MITEINANDER im Verkehr der Innenstadt erstellt?
- Könnte ‚Fahrradstadt‘ ein Modell für Halle sein?
- Stichwort Verkehrskonzept ‚Innere Stadt‘: Sicherheit und Wohnqualität in der Innenstadt – welches Konzept und welchen Zeitplan hat die Stadt, die Situation zu verbessern?
- Wie geht man mit bekannten neuralgischen Punkten um (kl. Uli; Geiststr.; Riebeckplatz)?
- Was kann man allgemein zur Verbesserung der Sicherheit der Radfahrer tun?
- Durch die Kreuzung von Schiene und Radweg sind die Radwege in der Innenstadt gefährlich. Hier werden Beschilderungen, klarere Abgrenzung und Rücksichtnahme als Lösungen vorgeschlagen...
- Wie kann eine durchgängige Verkehrsführung für den Radverkehr aus Richtung Steintor zum Marktplatz gestaltet werden (Joliot-Curie-Platz)?
- Teilweise sind die Radwege ‚Buckelpisten‘ und sollten ausgebessert werden
- Ausbau von Radabstellmöglichkeiten (auf dem Markt und besonders auch dezentral)
- Kann man verkehrswidriges Parken auf Geh- und Radwegen bekämpfen? (In einer Präsentation wurden hier explizit stärkere Kontrollen gefordert.)
- Kann man im Winter Radwege von Schneehaufen frei halten?
- Testet das Ordnungsamt Strecken aus, um den Zustand zu ermitteln?
- Bemängelt werden bei den Fußwegen: schlechter Zustand, Verschmutzung (Hundekot) und Verengung durch ‚Kundenfänger‘ sowie Obst- und Gemüsestände.

(b) Die Vorträge zum Thema

Rad- und Fußwege waren als Thema festgelegt worden. Frau Lange (Stadt Halle, Geschäftsbereich II, Stadtentwicklung und Umwelt; Team Verkehrsentwicklungsplanung) setzte in ihrem Vortrag diese Thematik in den Kontext der allgemeinen Verkehrsplanung und ging auf viele Fragen der ersten Konferenz ein.⁸ Die folgenden Darstellungen stützen sich auf die Folien der Präsentationen und auf Notizen des Prokollanten (Leonhard von Schuckmann).

- Planungen werden auf ca. 10-15 Jahre verfasst; derzeit wird der Verkehrsentwicklungsplan 2025 erarbeitet; Teile davon liegen bereits vor (siehe dazu unten 3.1.c).
- Halle orientiert sich an Beispielen aus anderen Städten, man sucht nach guten Beispielen und man nutzt Forschungsergebnisse unterschiedlicher Art. Es gibt auch regelmäßige Verkehrszählungen.
- Die Verkehrsplanung beachtet zukünftig die verschiedenen Verkehrsarten parallel nebeneinander; keine Art (auch nicht der ÖPNV) wird zentral gesetzt.
- Das Prinzip der autoarmen (Alt-) Stadt wird in Halle seit langem verfolgt.
- Wichtige Prinzipien der Verkehrsplanung in der Altstadt sind die gemeinsame Raumnutzung und gegenseitige Rücksichtnahme.

Bemerkenswert (und unbedingt hervorzuheben) war an Frau Langes Vortrag das Bemühen, die Fragen der ersten Bürgerkonferenz zu beantworten. Zudem hat Frau Lange auf einige Fragen Gegenfragen gestellt (siehe dazu die Präsentation auf der Internetseite des ISEK). Das ist ein, ausbaufähiger, Ansatz zu einem Dialog.

Herr Bucher (Stadt Halle, Geschäftsbereich II, Stadtentwicklung und Umwelt; Team Verkehrsplanung) hielt in seinem Vortrag zunächst fest, dass man bei Betrachtung des verkehrspolitischen Leitbildes von 1996 sehen könne, dass viele Ziele des alten Entwicklungsplans noch nicht erreicht wurden.⁹

Im Einzelnen ist zu sagen:

- Ein Radverkehrsverkehrskonzept ist seit 1995 vorhanden. Die Straßensanierung und der Bau von Fahrradwegen wurden seitdem vorangetrieben.
- Die Gesamtlänge der Fahrradwege wurde seit Anfang der 1990er Jahre von knapp 40 km auf knapp 100 km erhöht.
- Die Altstadt ist aber eindeutig ein Problemgebiet.
- Beschilderung und Belagsverbesserungen wurden durchgeführt.
- Ziel ist es, 1000 Fahrradabstellplätze bis 2014 zu schaffen (2/3 bis jetzt erreicht).
- Es gibt ein neues Radverkehrskonzept 2025 (seit Oktober 2013)!
- Es gibt immer noch erhebliche Netzlücken der Hauptradwege (vor allem in der Inneren Stadt), z. B. zwischen Joliot-Curie-Platz und Steintor; solche Probleme wären jedoch nur mit einem vollständigen Umbau der Innenstadt vollständig auflösbar.

⁸ Beispielweise wurden Fragen zur Grünen Welle und zu Planungen für weitere Saaleübergänge beantwortet: Grüne Welle wird genutzt, ist aber nur selten sinnvoll einsetzbar. Und: Es sind keine weiteren Saaleübergänge geplant.

⁹ Diese Einschätzung findet man auch in den Ergebnisse einer Arbeitsgruppe zur Verkehrsentwicklungsplanung (siehe dazu unten 3.1.c); beispielsweise auf der Seite 13 im Zusammenhang mit dem Verkehrsmittel Fahrrad.

- Beim Fußgängerverkehr bildet das Verkehrsrecht ein erhebliches Problem; wieder Bsp. des Joliot-Curie-Platzes (es darf aus rechtlichen Gründen hier kein Zebrastreifen gezogen werden); außerdem extrem hohe Kosten, selbst für einen Zebrastreifen.

David Tucker (Runder Tisch „Radverkehr“) hat in seiner Präsentation die Probleme im Radverkehr (exemplarisch am Bsp. Halle Neustadt¹⁰) dargestellt:

- schlechter Zustand der Wege,
- keine Abstellplätze,
- zu viele Ampeln,
- keine Bordsteinabsenkungen,
- keine Radwegfortführung bei Beginn des Umlandes,
- um Wege freizuhalten, wären Grünschnitte notwendig,
- grundsätzlich werden Radwege nach ihrer Erstellung selten gepflegt,
- Radwegbenutzungspflicht müsse aufgehoben werden,
- Fahrradabstellstände zu eng beieinander.

(c) Rückbezug auf die Fragen aus der ersten Konferenz und Kommentare

Frau Lange und Herr Bucher sind auf viele Fragen der ersten Konferenz explizit eingegangen. Dabei wurde deutlich: Bei neuen Straßen werden Radfahrer berücksichtigt und es gibt einige gute Beispiele für den Ausbau (attraktiver) Fahrradwege. Es gibt aber auch erhebliche Probleme. Ein umfassendes Konzept, ein nachvollziehbares Leitbild, wurde in den Vorträgen noch nicht vollständig deutlich.¹¹ Aber für einen Teilaspekt der Verkehrsplanung gibt es ein Konzept, das u.a. auch vom ADFC vertreten wird: die gemeinsame Nutzung des Straßenraums. Es sollte allerdings geklärt werden, unter welchen Bedingungen dieses Konzept angewandt werden kann. Wann wird es dysfunktional? Wann wird die Forderung nach Rücksichtnahme zu einer Überforderung? Diese und viele andere Themen – werden in der im Oktober 2013 vom Stadtrat beschlossenen Radwegkonzeption der Stadt Halle angesprochen.¹² Von dieser Konzeption war allerdings in den Vorträgen explizit nur manchmal die Rede.

Herr Bucher hat in seiner Präsentation betont, dass vieles, was bereits in den 1990er Jahren geplant war, noch nicht umgesetzt wurde. Dies kann man, wie oben angemerkt, auch an Arbeitsergebnissen der Arbeitsgruppe zur Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes 2025 ablesen. Die Arbeitsgruppe hat zwischen 2010 und 2012 in dreizehn Sitzungen auf der Basis des alten Planes einen neuen erstellt. Teilnehmer waren Vertreter der Fraktionen des Stadtrats und Mitglieder verschiedener Vereine, Ver-

¹⁰ Herr Tucker erklärte, dass er nicht lange genug Zeit gehabt hätte, um eine neue Präsentation für die innere Stadt zu erstellen und deshalb mit der Stadt abgesprochen habe, dass er die Probleme am Bsp. Neustadt erläutern könne (die Probleme seien prinzipiell die selben)

¹¹ Mit einem allgemein nachvollziehbaren Konzept wird hier an Leitbilder gedacht wie: Gleichwertigkeit der Verkehrsarten; auto-arme Innenstadt; Vorrang von Sicherheitsfragen oder ähnliches. Solche Leitideen lassen sich vermitteln, man kann sich über sie austauschen; man kann den Vorrang des einen oder anderen Konzeptes erörtern und so Schwerpunktsetzungen vornehmen.

¹² Über diese Konzeption wurde am 3.1.2014 in der Mitteldeutschen Zeitung ausführlich berichtet. Ein Schwerpunkt der Konzeption liegt bei der Verbindung zwischen Stadtteilen. Man findet die Konzeption und viele weitere Informationen auf den Internetseiten der Stadt unter: <http://www.halle.de/de/Leben-Gesellschaft/Verkehr/Planung/Radverkehr/Radverkehrskonzeption-06654/>

bände und Initiativen. Die Ergebnisse wurden im Januar 2013 im Internet veröffentlicht.¹³ Dabei wurde deutlich, dass nur wenige Punkte als erfüllt gelten können und dass viele Aufgaben noch immer bestehen. Hervorzuheben ist hier aber, dass die Ergebnisse des Arbeitskreises auch einige Antworten auf die in der Bürgerkonferenz formulierten Fragen enthalten. Unter anderem gab es

„positive Voten für:

- Integration statt Separierung des Radverkehrs
- eigener Haushaltstitel für die Finanzierung von Neu- und Umbaumaßnahmen
- mehr und sicherere Fahrradabstellanlagen
- qualitativ hochwertige Beschilderung
- Einrichtung von Fahrradschnellwegen“ (VEP 2025: 21)¹⁴.

Dies sind Vorschläge, doch sollten daraus konkrete Pläne werden, würden diese auch den Wünschen der Teilnehmer der Bürgerkonferenz entgegen kommen. Darüber hinaus haben sich bei den Diskussionen in der Bürgerkonferenz auch noch weitere Themen und Ergänzungen ergeben.

Und insbesondere in den Präsentationen der Teilnehmer (siehe 3.1.e) werden dann auch Fußgänger in den Blick kommen. Fußgänger spielten zwar auch im Vortrag von Herrn Bucher eine Rolle; doch ging es dabei vor allem um das – fraglos wichtige – Thema der Sicherheit von Überquerungen. Der Zustand der Gehwege aber, der für den Alltag eine sehr wichtige Rolle spielen kann, wurde von der Seite der Referenten nicht wirklich aufgegriffen.

(d) Diskussionen in den Arbeitsgruppen und Kommentare

Die Diskussionen wurden durch Leonhard von Schuckmann protokolliert:

Diskussion ohne Referenten: In diesem Teil der Diskussion ging es darum, sich ein erstes Bild von den Ergebnissen der Präsentationen zu machen und sich ohne die Referenten darüber auszutauschen, was positiv bzw. kritisch wahrgenommen wurde, oder welche Punkte nach der Präsentation offen geblieben sind.

Ein erster Aspekt, der nicht angesprochen worden sei, wäre die Problematik des Fahrradfahrens in der Leipziger Straße. Es wurde aus Sicht der Fußgänger thematisiert, dass die Fahrradfahrer sich nicht an die zeitliche Begrenzung halten würden und die Frage aufgeworfen, ob sich hier nicht eine neue Regelung treffen ließe.

Des Weiteren wurde positiv angemerkt, dass die Referenten größtenteils sehr konkret auf die Fragen der ersten Konferenz eingegangen wären. Punkte, die jedoch noch nicht ausreichend angesprochen wurden, seien unter anderem die Kundenfänger, welche die Gehwege blockieren, eine sinnvollere Verteilung der Radabstellanlagen auf dem Marktplatz und eine umfassendere Fahrradwegbeleuchtung. Es wurde außerdem der Vorschlag gemacht, für die Autofahrer am Joliot-Curie-Platz Schilder aufzustellen, die zumindest die Autofahrer auffordern, zusätzliche

¹³ Unter der folgenden Webadresse findet man den Abschlussbericht sowie Vortragsfolien und Zusammenfassungen der Diskussionen der dreizehn Arbeitskreistreffen: <http://www.halle.de/de/Leben-Gesellschaft/Verkehr/Planung/Verkehrsentwicklungs-06624/>

¹⁴ VEP 2025 – Verkehrsentwicklungsplan 2025 der Stadt Halle (Saale). Abschlussbericht des Arbeitskreises Verkehrsentwicklungsplanung 2025; Auftragnehmer und Verfasser: Team Red, Berlin; Auftraggeber Stadt Halle (Saale). (Zu den Angaben zur Webpage, auf der man den Bericht findet, siehe Fußnote 15.).

Vorsicht gegenüber Fußgängern walten zu lassen, sofern man hier den Fußgängern schon keinen zusätzlichen Schutz bieten könne.

Im Folgenden wurde positiv gewertet, dass vorgestellt wurde, was bereits getan wurde, also welche konkreten Konzepte bereits bestehen. Als offen wurde jedoch dargestellt, wie ein Konzept zur Anbindung der Außenbezirke (z.B. Dölau, Weg durch Dölauer Heide) aussehen könnte.

Von anderer Stelle wurde jedoch auch gesagt, dass ein wichtiger Punkt gar nicht angesprochen worden wäre. Nämlich die Frage, wie das Ordnungsamt effektiver gegen Autofahrer vorgehen könne, die die Fahrrad- und Fußgängerwege blockieren.

Weitere Punkte, die nicht bzw. nicht ausreichend angesprochen wurden, seien auch das Fehlen von Fahrradabstellplätzen am Hauptbahnhof und ein fehlendes Planungskonzept für den Franckeplatz. Allgemein gäbe es das Problem, dass die angesprochenen verkehrspolitischen Konzepte wie das Radkonzept der 1990er Jahre nur unzureichend umgesetzt wurden.

Des Weiteren wurde das Problem der fehlenden Bordsteinabsenkungen thematisiert, wie sie bereits mehrfach im Vortrag von Herr Tucker angesprochen wurde.

Es wurde allgemein das Gefühl geäußert, dass bestimmte Bereiche zwar saniert werden, ohne dann aber zu prüfen, ob die Wege danach besser seien.

Es wurde kritisch gesehen, dass eine allgemeine strategische Ausrichtung fehlen würde, also eine konkrete Vorstellung, wo man nicht nur in den nächsten 10-15 Jahren etwas verändern wolle, sondern wo man Halle in 50 Jahren sieht.

Andererseits wurde aber anerkannt, dass die Stadt vieles getan habe, um die Infrastruktur zu verbessern. Die Verkehrsteilnehmer würden sich ohnehin immer über andere aufregen. Es sei also die gegenseitige Rücksichtnahme verschiedener Verkehrsteilnehmer, die die zentrale Problematik ausmachen würde und die es durch die Stadt zu fördern gelte.

Im Folgenden wurde die Problematik des Fahrradfahrens in der Leipziger Straße thematisiert. Hier schloss sich die generelle Frage an, wofür die Straße in Zukunft genutzt werden sollte. Also ob sie zukünftig als Durchgangsstraße genutzt werden solle, oder weiterhin als Einkaufsstraße mit entsprechenden Verboten für Fahrradfahrer.

Nun wurde die zukünftige Ausrichtung des öffentlichen Personennahverkehrs diskutiert. Die HAVAG sei ein wichtiger Akteur. Hier wurde die Frage eingebracht, ob sich die hohe Anzahl an Straßenbahngleisen, die ein Hindernis z.B. für den Radverkehr sei, durch einen Ausbau des Busliniennetzes reduzieren lassen könnte. In diesem Zusammenhang wurde auch gefragt, inwiefern man hier durch eine stärkere Zusammenarbeit mit der Industrie neue Techniken zum Einsatz bringen könnte.

Hierbei wurde auch gefragt, welche Rolle die HAVAG hierbei spiele und wie sie zu einer Einführung von alternativen Fortbewegungsmitteln, wie bspw. Elektrobussen stehe. Dem wurde entgegengehalten, dass die Elektrobusse sich einfach nicht durchgesetzt hätten, da sie weniger Personen transportieren könnten als Straßenbahnen und die Bereitstellung der Energieversorgung sehr hohe Kosten mit sich bringen würde.

Daran schloss sich die Frage an, wie man die Autos allgemein aus der Stadt raushalten könnte.

Diskussion mit den Referenten: (...) Eine Frage bezog sich auf die Einbeziehung der an die Altstadt angrenzenden Gründerzeitviertel bei Fahrradwegen. Hier wurden vor allem die Geißestraße und die Bernburger Str. als Beispiele angeführt. In letzterer sei ein Problem, dass es keine ausgeschilderten Fahrradwege gäbe. In diesem Zusammenhang wurde auch das Problem be-

sprochen, dass Fahrradfahrer sich überhaupt nur bedingt leiten ließen und grundsätzlich den schnellsten Weg zu ihrem Zielort nehmen würden. Ebenso wurde eine neuartige Gummifüllung für Schienen diskutiert, welche verhindern soll, dass Fahrradfahrer mit ihren Rädern in den Schienen stecken bleiben würden.

Die Bernburger Str. wurde häufig thematisiert, da der bestehende Versuch einer von der Autostraße getrennten Radwegführung nur unzureichend umgesetzt wurde und deshalb gefährlich sei. Es wurde diskutiert, ob nicht gerade in den Gründerzeitvierteln das Konzept der gemeinsamen Nutzung des Straßenraums angemessen sei.

Nun wurde darüber gesprochen, inwieweit man den Joliot-Curie-Platz insbesondere für die Fußgänger sicherer gestalten könnte. Hier wurde von Seiten der Stadt darauf verwiesen, dass allein schon die verkehrsrechtliche Situation einen zusätzlichen Zebrastreifen verhindern würde. Daraufhin wurde seitens der Bürger der Wunsch geäußert, zumindest zusätzliche Schilder aufzustellen, welche die Autofahrer darauf hinweisen, Rücksicht auf Fußgänger zu nehmen.

Als weitere Problematik wurde das Aufstellen von so genannten Kundenfängern auf den Gehwegen erkannt. Hier wurde seitens der Stadt argumentiert, dass es für das Aufstellen dieser bereits klare Vorschriften gäbe, welche einen Mindestabstand vorschreibt. Der Stadtrat wurde hier als Ansprechpartner benannt, um sich für die Durchsetzung dieser Regelungen durch das Ordnungsamt stark zu machen.

Nun wurde erneut die Frage aufgegriffen, ob es sich bei dem umfangreichen Straßenbahnnetz der Stadt um einen Segen oder doch eher um einen Fluch handeln würde. Hier wurde seitens der Stadt entgegnet, dass Elektrobusse weitaus weniger Fahrgäste transportieren könnten. Als weitere Punkte für das Straßenbahnnetz wurden im Folgenden unter anderem aufgeführt, dass Busse teilweise einfach zu breit wären, um sie in der Innenstadt nutzen zu können. Des Weiteren könne die Bahn insgesamt mehr leisten und sei auch ökologisch sinnvoller und effektiver.

Hier wurde die Frage eingebracht, inwieweit man denn allgemein zunehmend auf Elektrotankstellen setzen könnte. Dem wurde entgegnet, dass solche bereits durch die Stadtwerke errichten wurden und ein zunehmender Ausbau geplant sei. Des Weiteren sei dieses Thema aber planungstechnisch noch nicht weiter behandelt worden durch die Stadt, da es hierfür einer Sondergenehmigung benötige. Außerdem wurde darauf verwiesen, dass es nicht die Antriebstechnik, sondern die Verkehrszunahme sei, welche es seitens der Stadt zu koordinieren gälte.

Nun ging es wieder um die Problematik der Radwege, bei denen die genauen Umstände und Markierungen häufig unklar seien. Hier richtete Herr Prof. Sackmann die Frage an Herrn Tucker, welche Erfahrungen er bisher im Umgang mit der Stadt gemacht hätte. Dieser entgegnete, dass durchaus ein reger Kontakt zwischen ADFC und Stadt stattfinden würde, bei dem es natürlich auch zu Streit komme, bspw. bei der Frage, ob Fahrradfahrer auf der Straße oder Gehweg fahren sollten. Kleinere Arbeiten würden auf eine Beschwerde hin durchaus auch ausgeführt werden. Hier wurde eingeworfen, dass es auch nicht sein könnte, dass Radfahrer die Straße benutzen, obwohl es vorgesehene Radwege gibt. Dem entgegnete Herr Tucker, dass die Wahlfreiheit durchaus relevant sei, sofern man das Gefühl habe, auf dem Radweg nicht ausreichend geschützt zu sein. Das Leitbild solle eher die gemeinsame Nutzung der Straße sein und nicht die Separierung der Verkehrsteilnehmer, die häufig nicht organisiert werden könne.

Im Folgenden wurde die Problematik der nicht ausreichend abgesenkten und scharfkantigen Bordsteinkanten am Hansering diskutiert. Hier wurde seitens der Stadt argumentiert, dass es eine klare Norm hierfür gäbe und es zu prüfen sei, inwiefern diese eingehalten werde. Hier wurde auch darüber diskutiert, ob es Fahrradfahrern überhaupt erlaubt sein sollte, Bordstein-

kanten an Stellen zu überqueren, die nicht dafür vorgesehen sind. Im konkreten Fall sei aber das Tiefbauamt zuständig, nicht die Verkehrsplanung.

Es wurde ebenfalls darauf verwiesen, dass es einen „Mängelbogen Fuß- und Radwege“ gäbe. Dabei seien natürlich kleinere Arbeiten einfacher durchzuführen als größere Umbauarbeiten, bei denen der Etat ein Problem sei. Es wurde darauf hingewiesen, dass für einige Dinge, wie z.B. den Schnitt von Büschen und Bäumen bei Radwegen, nicht die Verkehrsplanung zuständig sei, sondern die Abteilung Stadtgrün im Fachbereich Umwelt. Es wurde deutlich zu erkennen gegeben, dass bei Radwegen natürlich auch eine Prioritätensetzung stattfinden würde, bei der es vor allem um die Gefahrenabwendung ginge. Hierbei verwies Herr Bucher auf ein Grundsatzurteil, nach dem nur bei einer „qualifizierten Gefahrenlage“ der Radweg nicht benutzt werden müsse. Für die Pflege von vorhandenen Radwegen gäbe es im Unterschied zur Neueinrichtung von Radwegen kaum Ressourcen.

Eine andere Frage beschäftigte sich mit der Schaffung von zusätzlichen Fahrradstellplätzen. Hierbei wurde darauf verwiesen, dass die Möglichkeit am HBF zusätzliche Stellplätze zu schaffen seit einiger Zeit bereits geprüft würde, jedoch ohne Ergebnisse. Des Weiteren würden Wirtschaftlichkeitsprüfungen durchgeführt, um zu testen inwieweit dies auch für Privatinitiativen von Interesse sein könnte. Insbesondere bei Großereignissen wären mobile Stellplätze demnach absolut notwendig.

Nun wurde vertieft die Instandhaltung und Nutzung von Wegen in die Umgebung Halles diskutiert. Hier wurde erneut auf das beschränkte Budget verwiesen, welches primär zur Beseitigung von Gefahrenstellen genutzt werden müsste. An dieser Stelle wurde die Idee eingebracht, die ehemalige S Bahn-Trasse als Fahrradweg weiter zu nutzen. Die Stadtvertreter verwiesen hierbei an den dortigen Verein, welcher seine eigenen Interessen verfolge und bspw. auf eine alljährliche Museumsfahrt nicht verzichten wolle. Solche Großprojekte könnten auch nur umgesetzt werden, wenn es Fördergelder von Bund und Ländern gäbe. Im Allgemeinen wären es nun mal auch die nicht Fuß- und Radwege, welche oberste Priorität hätten, sondern die Bundesstraßen.

Abschließend richtete Herr Prof. Reinhold Sackmann noch zwei Fragen an die Referenten. Zum einen mit der Frage, warum die in den Referaten angesprochenen Lücken im Verkehrsnetz immer noch vorhanden seien. Vor allem in den Gründerzeitvierteln sei hier noch keine Linie erkennbar. Dem wurde entgegnet, dass in der DDR keinerlei Ausbauten stattgefunden hätten und kleinere Maßnahmen, wie bspw. Markierungen und Schilder an dieser Stelle nicht weiterhelfen würden. Daher seien komplexe Umgestaltungsmaßnahmen notwendig, welche wiederum einen hohen Aufwand an Zeit und Geld mit sich bringen würden.

Die abschließende Frage bezog sich darauf, inwieweit der Denkmalschutz noch eine Rolle bei der Sanierung und dem Bau von Straßen (Kopfsteinpflaster) spiele. Dem wurde entgegengebracht, dass hier seit den 90er Jahren, in denen der Denkmalschutz noch eine entscheidende Rolle gespielt hätte, ein Umdenken zu erkennen wäre. So hätten Aspekte wie Kosten und Lärmschutz zunehmend an Bedeutung gewonnen. Hierbei müsse man sich natürlich aber auch die Frage stellen, inwiefern von klassischen Pflastersteinen eine Gefahr für die Verkehrsteilnehmer ausginge oder ob diese lediglich den Fahrkomfort mindern würden.

*Kommentare*¹⁵ [rs]: Beim Verkehrsthema tritt ein Phänomen besonders deutlich auf, das uns während der zweiten und dritten Bürgerkonferenz öfter begegnet ist: Für einige Probleme der Bürger ist der

¹⁵ Mit den Kommentaren zu den Diskussionen sollen hier keine thematischen Schwerpunkte gesetzt werden; das bleibt hier den Ergebnispräsentationen der Teilnehmer der Bürgerkonferenz überlassen. Die Kommentare greifen Punkte auf, die außerhalb der thematischen Diskussionen liegen.

Fachbereich Planen nicht der richtige Ansprechpartner. Oft wäre es das Ordnungsamt; aber auch die Zuständigkeiten anderer Ämter, Einrichtungen und Organisationen werden von den Fragen der Bürgerinnen und Bürger berührt (z.B. die Abteilung Stadtgrün im Fachbereich Umwelt; die HAVAG, usw.). Und dann gibt es natürlich auch immer die hoheitlich-hierarchischen Abgrenzungen, soll heißen: manches ist eben Landes- oder Bundessache. Das ist zunächst mal so. Die Frage ist allerdings, was daraus folgt. Manchmal muss man sich wohl mit seinen Anliegen einfach an den richtigen Ansprechpartner wenden (dies könnte durch einen ‚Kompass‘ für Bürgerfragen, deutlich unterstützt werden). Aber bei vielen Fragen könnte es auch so sein, dass das Beharren auf Zuständigkeitsgrenzen sinnvollen Entwicklungen im Wege steht. Eine Möglichkeit zur Überwindung von Entwicklungsbarrieren könnte dann beispielsweise in der Bildung thematischer Arbeitsgruppen bestehen; diese könnten dann auch für Bürgerbeteiligungsverfahren gute Anknüpfungspunkte bieten.

(e) Präsentierte Arbeitsergebnisse der Bürger

Wie bei den vorhergehenden Konferenzen so wurde auch in dieser Konferenz daran festgehalten, dass die Bürger in Kleingruppen festhalten, was sie für wichtig halten. Da es in dieser Themengruppe um Fuß- und Radwege gehen sollte, gibt es entsprechend zwei Präsentationen:

Radfahren in der Inneren Stadt
<p>Unsere Empfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Leitlinien für den Radverkehr, die Lösungen für neuralgische Verkehrswege und Plätze (wie den J.-Curie-Platz) bieten - Gleichberechtigte Behandlung aller Verkehrsteilnehmer (auch bei der Schneeräumung/Säuberung von Radwegen) - Förderung des „Miteinanders“ z.B. in Form des Anbringens von Piktogrammen oder durch farbliche Markierungen - Anbringung von Hilfsmitteln zur besseren Einsichtnahme an unübersichtlichen Kreuzungen
<p>Unsere Fragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gibt es genügend mobile Fahrradabstellanlagen z.B. bei Stadtveranstaltungen? - Wann wird eine Fahrradabstellanlage am Hauptbahnhof errichtet? - Gibt es Alternativen zum Verkehrsmittel Straßenbahn? - Gibt es Möglichkeiten, Verkehrsführungen zu verändern (in Form von Einbahnstraßen oder weniger/anderen Straßenbahnlinien)?

Fußgänger; ÖPNV

Leitgedanke: Demographischer Wandel → mehr ältere Bürger der Stadt sind mit Hilfsmitteln unterwegs, aber:

Die Fußwege sind in schlechtem Zustand

- Unebenheiten durch schadhaften Belag oder Baumwurzeln
- Unzureichende Straßenbeleuchtung
- Ansammlung von Unrat (wie Hundekot)
- Kundenfänger versperren den Weg

und mit öffentlichen Verkehrsmitteln gibt es auch Probleme

- das Linienkonzept erscheint (in den Abendstunden, insbesondere aber am Wochenende) als nicht völlig bedarfsgerecht
- am Abend und in den Nachtstunden fühlt man sich nicht sicher: Probleme mit dem Benehmen junger Menschen; als problematisch werden auch gesehen: Alkoholkonsum in den Verkehrsmitteln, Hunde

Gewünscht wird die Erstellung eines Sicherheitskonzeptes für Fußgänger.

Frage: Was wollen Stadt und kommunale Betriebe für die Sicherheit auf Fußwegen und in öffentlichen Verkehrsmitteln tun?

Da in der ersten Präsentation bereits von Empfehlungen die Rede war, werden diese im Folgenden direkt in die Vorschlagsliste übernommen.

(f) Vorschlagsformulierung für das Bürgergutachten

(20) Es sollten intensiv Lösungen für neuralgische Verkehrswege und Plätze (wie den J.-Curie-Platz) gesucht werden.

(21) Die gleichberechtigte Behandlung aller Verkehrsteilnehmer sollte ein Leitprinzip des Verkehrskonzeptes der Stadt Halle sein. Das sollte sich beispielweise auch bei der Schneeräumung/Säuberung von Radwegen zeigen.

(22) Dort, wo das „Miteinander“ verschiedener Verkehrsarten gewünscht ist, sollte dieses z.B. durch Piktogramme oder durch farbliche Markierungen sichtbar gemacht und so gefördert werden.

(23) Zur besseren Einsichtnahme an unübersichtlichen Kreuzungen sollten Hilfsmittel¹⁶ angebracht werden.

(24) Für die Instandsetzung von Fußwegen sollte ein Etat bereitgestellt werden. Fußwege in der Stadt sollten nicht nur ohne besonderes Verletzungsrisiko sondern ohne besondere Mühen von allen Bürgern genutzt werden können.

Folgende Anregungen gibt die Bürgerkonferenz weiter:

Das ÖPNV-Konzept wäre zu prüfen, da teilweise die Passung mit dem Bedarf fraglich ist.

Zu überdenken wäre, wie man das Sicherheitsempfinden der ÖPNV-NutzerInnen stärken könnte.

Eine offene Frage ist, welches Konzept für die weitere Zukunft (jenseits der augenblicklich zu verabschiedenden Pläne) leitend sein sollte. Sich bereits früh damit auseinanderzusetzen ist sinnvoll, weil andernfalls ständig Fakten geschaffen werden, die Handlungsspielräume einschränken.

¹⁶ RS: Hier wäre vielleicht eine Präzisierung sinnvoll.

3.2 Grünes Halle

Das grüne Halle war ein wichtiges Thema in der ersten Konferenz, weil es zu den positiven Bildern gehört, die viele Hallenser teilen. Halle ist grün, das sollte so bleiben, das sollte aber auch noch weiter entwickelt werden. Und für die weitere Entwicklung wurden drei verschiedene Aspekte angesprochen. Der eine Aspekt ist wieder eine Frage für das Ordnungsamt (oder für alle Bürger, wie verschiedentlich angemerkt wurde): die Sauberkeit. Ein Grundthema, das man aber nicht ignorieren sollte. Der zweite Aspekt ist ästhetischer Natur; dies lässt sich weiter unterteilen in Fragen der Landschaftsgestaltung – einfach gesagt: manches Grün ist langweilig, wie kann es interessanter werden? – und in Fragen der Nutzung von Pflanzen zum Kaschieren unschöner Fassaden usw.. Darüber hinaus wurden aber auch Fragen nach den Möglichkeiten zur Etablierung/Unterstützung neuer Bewegungen wie *urban gardening* und dem Modell der Essbaren Stadt (auch denkbar als: Essbare Firma, essbare Schule, etc.) gestellt.

(a) Fragen aus der ersten Konferenz

Im Folgenden werden die Fragen aus zwei Präsentationen der ersten Konferenz zusammengefasst.

Weiterentwicklung der ‚grünen Stadt‘

- Welche Vorschläge hat die Stadtverwaltung für eine flexible Innenstadtbegrünung?
- Welche Pflanzen könnten als Dauerbegrünung in Pflanzkübeln kostengünstig eingesetzt werden?
- Unter welchen Bedingungen ist es möglich, eine Randentsiegelung um das Händeldenkmal zu erreichen, um eine Dauerbegrünung zu ermöglichen?
- Wie kann man den Verschmutzungen in den Parkanlagen entgegenwirken? Stichworte: Papierkörbe; ‚Grillmaster‘; anderes?
- Kann dabei die Gefahrenabwehrverordnung angewandt werden? Wenn ja, wie kann das konsequenter geschehen?
- Wie kann man noch mehr kleinere Grünanlagen in der Inneren Stadt anlegen, die eher parkähnlichen (Savannen-) Charakter tragen? Stichworte: geschwungene Wege, Gehölzgruppen, Solitäräume, Sitzgruppen für die Bürger.
- Wie können die Saaleufer sicht- und erlebbar bleiben und ökologisch sinnvoll begrünt werden?
- Werden bestehende Baumpflanzungsaktionen fortgesetzt und seitens der Stadt unterstützt? Stichworte: Waldstadt Silberhöhe, Organspendepark.
- Orientiert sich die Stadtentwicklung am Konzept der Nachhaltigkeit?
- Können die Initiativen „urban gardening“ und „Essbare Stadt“ in der Stadtentwicklung verankert werden?
- Gibt es die Möglichkeit, Brachflächen offiziell in Form der Zwischennutzung für solche Projekte nutzbar zu machen?
- Kann ein Portal/Verzeichnis geschaffen werden, wo sich Eigentümer eintragen können, die Flächen zur Verfügung stellen wollen? (ähnlich wie beim Wächterhausprinzip)

(b) Die Vorträge zum Thema

Die Darstellung der Vorträge erfolgt hier durch die Aufzeichnungen der Protokollantin Frau Dorota Kusiak:

Zuerst sprach Frau Trettin (Stadt Halle, Geschäftsbereich II, Stadtentwicklung und Umwelt; Leiterin des Teams „Freiraumplanung“). Ihre Präsentation beinhaltete Ziele für die nächsten 10 Jahre, der wichtigste Punkt waren die wenigen öffentlichen Grünanlagen in der Innenstadt, an denen man arbeiten könnte. Viele freie Flächen gehören privaten Personen und sind dadurch für die Freiraumplanung nicht direkt zugänglich. Aus den mangelnden Grünflächen/Freiflächen entsteht auch die niedrige Anzahl der Spielplätze. Als konkrete Orte, an denen etwas verändert werden könnte, hat Frau Trettin kleine Stadtplätze (wie z. B. den August-Bebel-Platz), den Altstadttring und die Saaleau genannt. Ideen für diese Orte waren ihrerseits unter anderem neue Fuß- und Radwege, Wassertourismus und neue Spielplätze. Direkt nach dieser Präsentation wurde schon die erste Frage seitens der Teilnehmer gestellt. Eine Teilnehmerin hat gefragt, wie das Bürgerengagement in diese Pläne eingebunden werden kann. Vorschläge waren: Spenden für Brunnen und Wasserspiele, Baumpflanzaktionen, Spielplatzpatenschaften.

Als zweite Referentin hat sich Frau Dr. Lange (Stadtfachberaterin des Stadtverbands der Gartenfreunde Saale e.V.) vorgestellt. Ihr Hauptpunkt waren die Kleingartenanlagen. Zuerst wurden ihre positiven Aspekte, wie die ökologische Funktion, die Biodiversität, der soziale Nutzen wie die Möglichkeit, kleine Feste zu veranstalten, angesprochen. Danach hat Frau Lange einige Daten und Probleme genannt: sehr viele Kleingärten stehen leer (7,6 %) und man sollte sich überlegen, wie man diese Leerstände nutzt. Als ein möglicher Vorschlag wurde von ihr Unterricht für Kinder genannt, in dem sie die Natur besser kennenlernen könnten.

Als letzter hat sich Herr Spinn (Landschaftsplaner; AG StadtGrün) vorgestellt. In seiner Präsentation hat er anhand vieler Bildbeispiele gezeigt, wie man Grün gut und schön in ein Stadtbild integrieren kann. Außerdem hat er das Thema angesprochen, wozu man eigentlich Grünanlagen in der Stadt braucht. Einige von ihm benannte Gründe waren soziale Integration, Lebensqualität, Gesundheitsvorsorge.

(c) Rückbezug auf die Fragen aus der ersten Konferenz

Es gibt in den Vorträgen etliche eindeutige Bezüge auf die Fragen aus der ersten Konferenz, weitere wurden in der Diskussion hergestellt.

(d) Diskussionen in den Arbeitsgruppen (und Kommentare)

Die Darstellung der Diskussion erfolgt hier durch das Protokoll von Dorota Kusiak:

Die Gespräche begannen im Raum schon während der Pause in einer lockeren Atmosphäre. Es wurde über eine zu strenge Aufteilung der Kleingärtenflächen diskutiert. Es wurde auch das Gesetz kritisiert, das besagt, dass nachdem die Pacht eines Kleingartens zu Ende geht, dieser in einem Zustand ohne Zäune und Bäume hinterlassen werden soll. Nach der Pause begann die richtige Diskussion. Es wurden vor allem die Vorschläge von Herrn Spinn positiv bewertet und immer wieder als Beispiel in der Diskussion benutzt. Auch die zwei anderen Vorträge wurden als sehr gut bewertet. Ganz schnell entstanden die ersten Ideen, manche in Bezug auf die Fragen der ersten Konferenz. Einige davon waren:

- Bepflanzen von unschönen Ecken oder Gebäuden

- Nutzung von mehrjährigen Pflanzen (Nachhaltigkeit)
- Begrünen von Gleisbetten
- Begrünen mit „Gewinn“ (nutzbare, essbare Pflanzen)
- Ansprechpartner suchen (Bsp. Freiwilligen-Agentur)
- Pflanzen, die niemanden stören, wachsen lassen
- Bewusstsein für saubere Umwelt schaffen (wichtig war den Teilnehmern vor allem das Leeren der Mülleimer; vorgeschlagen wurden zudem Initiativen an den Schulen wie Öko-Tage)

(...) Bei der Idee der Baumpflanzung haben sich die Teilnehmer die Frage gestellt, wer sich danach um die Pflege kümmern würde. Da die Gruppe schnell viele Ideen und Fragen entwickelt hat, blieb der Moderatorin noch Zeit einen Punkt aus der ersten Konferenz anzusprechen, nämlich die Orte zum Verweilen. Als positives Beispiel wurde von den Teilnehmern der Lutherplatz benannt. Angemerkt wurde, dass man an solchen Orten den Blick auf die Straße abschirmen sollte.

An diesem Punkt kamen die Referenten zurück und es begann eine Fragerunde, in der die Teilnehmer auch Bezug auf die Fragen aus der ersten Konferenz genommen haben. Zuerst haben sie gefragt, wer die Ansprechpartner sind, wenn etwas wie eine Baumpflanzaktion oder andere Initiativen geplant werden würden. Dafür gab es mehrere Antworten seitens der Referenten. Es wurden bestimmte Personen aus der Stadtverwaltung aufgezählt, die sich mit bestimmten Bereichen, die in diesem Fall eine große Rolle spielen würden, auseinandersetzen. Außerdem wurden die allgemeine Beratungsstelle im Dienstleistungszentrum und die Quartiersmanager vorgeschlagen.

Als zweiten Aspekt sprachen die Bürger die „essbare Stadt“ an und haben gefragt, ob so etwas möglich wäre. Diese Idee wurde von Referentenseite ziemlich skeptisch gesehen. Es wurde gesagt: Die Stadt würde so etwas nicht anlegen, solange nicht der Druck bzw. der Wunsch der Bürger, durch zum Beispiel eine Bürgerinitiative, kommen würde. Das Augenmerk dabei läge auf Sachen wie Flächensuche und eine dauerhafte Pflege der Pflanzen. Danach wurde über Schulen als Initiatoren gesprochen. Als Ansprechpartner wurde das Landesschulamt benannt. Die Idee, Unterricht in Kleingartenanlagen anzubieten, wurde auch als gut bewertet, ein Problem könnte aber die Mitarbeit seitens der Schulen sein. Man müsste mit einer konkreten Idee hingehen, Menschen motivieren und natürlich jemanden finden, der sich um so etwas kümmert. Als weiterer Punkt wurden die Privateigentümer angesprochen, denen auch unter anderem kleine Grünflächen in der Innenstadt gehören. Die einzige Möglichkeit zur Einflussnahme wäre die Suche nach einer Win-Win-Situation und dabei die Stadt als Vermittler zu haben. So könnte man zum Beispiel gezielt Eigentümer von Gebäuden ansprechen und ihnen Anreize bieten an der Verschönerung teilzunehmen.

Danach wurde noch einmal kurz das Thema der neuen Spielplätze angesprochen. Die Referenten waren der Meinung, dass es eine sehr gute und wichtige Idee sei, man müsse dabei aber den Vandalismus beachten. Deswegen benötige man zum Beispiel Patenschaften.

Zur Initiative der Baumpflanzung wurde vermerkt, dass diese schon länger bestehe. Man könne für einen bestimmten finanziellen Beitrag einen Baum pflanzen, dies geschähe beispielsweise als ein Dankeschön an Organspender. Diese Aktion soll aber, laut der Teilnehmer, stärker ins Bewusstsein der Hallenser gerufen werden.

Danach wurde das Thema essbare Stadt zum zweiten Mal kurz angesprochen, um an Aspekte wie Vandalismus und Pflege zu erinnern.

Als Feedback vor der Pause äußerte sich eine der Teilnehmerinnen, indem sie meinte, sie hätte das Gefühl, die Stadt hätte alles bereits bedacht und für normale Bürger gäbe es keine Handlungsmöglichkeiten mehr. Es wurde geantwortet, dass es der Stadt wichtig sei, die Perspektive der Bürger zu kennen; so könne man sehen, ob nichts Wesentliches unbeachtet bleiben würde.

Im zweiten Teil der Gruppenarbeit, wurde Frau Trettin gefragt, wie man sie in ihrem Bereich der Freiraumplanung unterstützen könne. Als Antwort kam, dass man immer wieder zeigen müsse, dass diese Themen wichtig seien, da „Grün“ nicht so viel Aufmerksamkeit bekäme, was sich auch am Anteil am Haushalt widerspiegeln würde.

Danach wurde von einer Teilnehmerin angemerkt, dass es in Halle auch Kleinigkeiten und Ecken gibt, die nicht gut aussehen, aber sehr viel ausmachen. Es wurde nach Ideen gefragt, wie man solche Elemente des Stadtbildes schöner machen kann. Als Vorschläge kamen Streichen oder Grünes einpflanzen.

Anschließend wurde von der Moderatorin das Thema „Saaleufer begrünen“ vorgeschlagen, in Bezug auf Überlegungen der ersten Konferenzen. Bei diesem Aspekt haben sich zuerst die Referenten geäußert. Es wurde von intensivem Nutzungsdruck gesprochen, auf der Neustadt-Seite soll die Natur der Hauptpunkt werden, auf der Altstadt-Seite stünde die Einbindung in das touristische Programm im Vordergrund. Die Pläne für die Saaleaue sind vom Thema ‚Durchwegung‘ geprägt, d.h. der Saalewanderweg soll weiter an die Saale verlegt, eine neue Brücke soll gebaut und eine Verknüpfung an die Altstadt geschaffen werden, die Wege sollen auch verbessert werden (inklusive Schäden nach dem Hochwasser).

Danach wurden die Teilnehmer gefragt, ob sie konkrete Ideen oder Inputs hätten. Dabei wurde von Referentenseite das Thema Peißnitz angesprochen. Es wurde gefragt, ob auf der Insel der Hauptpunkt Natur bleiben sollte, oder ob da mehr/anderes gemacht werden sollte. Als Vergleich wurde von den Teilnehmern Reichardts Garten genannt. Es wurde gesagt, dass es gut sei, wenn es in Halle auch „wilde“ Flächen gäbe. Es müsse jedoch an die entsprechende Beleuchtung gedacht werden.

Weiter wurde die südliche Seite mit dem Gasometer angesprochen. Diese wird weniger beachtet, die Stadt überlegt sich also, was man dort machen kann. Zuerst wurde der Gasometer mit dem in Leipzig verglichen als eine mögliche Idee der Flächennutzung. Die Referenten sprachen dann über Möglichkeiten der Nutzung der Flächen im Umfeld des Gasometers, wie den Bau von Büroräumen oder einer Rettungsschwimmerzentrale. Wichtig war es den Referenten zu wissen, ob die Grünanlagen den Bürgern wichtig sind. Die allgemeine Reaktion der Teilnehmer richtete sich eher gegen die Büroräume. Die Ideen zum Thema Kultur, offene Grünfläche oder Rettungsschwimmerzentrale bekamen viel mehr Zustimmung. Dabei wurden Aspekte wie gute Ausschilderung und neue Wege, unter anderem auch Radwege, angemerkt. Daraus entstand eine Diskussion, ob die Wege, vor allem wenn sie asphaltiert werden sollten, dort wirklich nötig sind und keine negative Auswirkung auf die Artenvielfalt haben würden. (...)

(e) Präsentierte Arbeitsergebnisse der Bürger

Da die Arbeitsgruppe klein war, gab es nur eine Präsentation. Bei der Formulierung von Empfehlungen und Anregungen (siehe 3.2.f) wird daher auch auf Ergebnisse der ersten Konferenz zurückgegriffen. Die Präsentation bei der dritten Konferenz hat folgende Schwerpunkte gesetzt:

Weiterentwicklung der GRÜNEN STADT

Halle hat eine grüne Basis! Wichtig ist der Ausbau dieser Basis.

Wichtig ist eine bewusste/gezielte Begrünungssteuerung:

- hässliche Fassaden zuwachsen lassen
- Dächer begrünen
- Gleisbettbegrünungen
- bauliche Schandflecke schnell, effektiv und ästhetisch begrünen
- Eigentümer bei Begrünung beraten/unterstützen
- Orte zum Verweilen schaffen; dazu gehört eine entsprechende Gestaltung des Grüns (beispielsweise: Minisavannen)
- Sauberkeit und Umweltbewusstsein stärken: Initiativen, Ökotage, ‚Putztage‘, Baumpflanz- und Begrünungsaktionen
- sehr sensible Versiegelung
- Holzplatz: Gestaltung als Park oder durch naturnahe Begrünung (statt Bürokomplex)
- Bürgerbeteiligung stärken
- Informationsübermittlung verbessern

Das Grün der Stadt ist wichtig aus ästhetischen Gründen (Anmut), aus gesundheitlichen Gründen und zur Verbesserung des Klimas. Es kommt allen Bürgern und allen Gästen der Stadt zugute.

(f) Vorschlagsformulierung für das Bürgergutachten

(25) Begrünung von (hässlichen) Fassaden, baulichen Schandflecken, Gleisbetten sollte aus ästhetischen, gesundheitlichen und ökologischen Gründen als Strategie gefördert und unterstützt werden.

(26) In der Inneren Stadt sollten – durch eine entsprechende Grüngestaltung – mehr Orte zum Verweilen geschaffen werden.

(27) Auch im Bereich der Freiraumplanung sollte die Informationsübermittlung verbessert werden und die Bürgerbeteiligung gestärkt werden.

(28) Bei der Erschließung des Saaleufers sollte in Hinblick auf Versiegelung und Bebauung sensibel/zurückhaltend vorgegangen werden.

(29) Für den Holzplatz ist eine Gestaltung als Park oder eine naturnahe Begrünung der Errichtung von Bürogebäuden vorzuziehen.

Die Bürgerkonferenz gibt folgende Anregung weiter:

Es wäre zu überlegen, ob man bei der Verfolgung des Themas „essbare Stadt“ auch Kooperationen mit Kleingärten und Schulen anstreben könnte.

3.3 Nachhaltige Stadt

Nachhaltigkeit ist ein Konzept, das aus der Thematisierung von ökologischen, aber auch sozialen und ökonomischen Entwicklungsproblemen hervorgegangen ist. Nachhaltigkeit als Prinzip zu verfolgen bedeutet Entwicklungen zu betreiben, die stabile Zustände hervorbringen können. Erderwärmung ist kein stabiler Zustand; dauerhafte und ausgeprägte Ungerechtigkeit ist auch kein stabiler Zustand; ökonomisches Wachstum könnte ebenfalls zu Instabilität führen.¹⁷ Je nachdem, wie stark ökologisch die Perspektive ist, wird man beim Thema Nachhaltigkeit mehr oder weniger stark systemische Interdependenzen thematisieren. In einer stärker systemischen Perspektive kommen zunächst generell verschiedene Dimensionen in den Blick. So sind für die Entwicklung zur autoarmen Stadt verkehrsplanerische Faktoren (wie die Verbesserung der Situation für andere Verkehrsformen), aber auch politische Aspekte (beispielsweise Förderung des ÖPNV) und Verhaltensaspekte relevant; und wenn ‚autoarm‘ eigentlich ‚emissionsarm‘ bedeuten soll, dann wären auch technische Entwicklungen (Stichwort „Solarfahrzeuge“ hier relevant. Zum anderen aber richten systemische Entwicklungsmodelle das Augenmerk *systematisch* auf Zusammenhänge zwischen verschiedenen Dimensionen von Nachhaltigkeit: technische, wirtschaftliche und soziale Nachhaltigkeit wären nicht gesondert sondern in ihrem Zusammenhang zu betrachten. Optimal wäre es, wenn man selbst verstärkende Kreisläufe mit sich gegenseitig stützenden (interdependenten) positiven Entwicklungen in verschiedenen Nachhaltigkeitsdimensionen in Gang setzen könnte.

Für die Stadtentwicklung ist Nachhaltigkeit durch verschiedene Leitlinien und Programme der Bundesregierung als Thema gesetzt. Innovationen im Bereich Energiegewinnung, energetische Sanierung von Gebäuden, Minderung des Energieverbrauchs – das sind Standardthemen, auf die man eingehen muss. Wie intensiv man allerdings darauf eingeht, das ist völlig offen. Fragen der sozialen Integration oder auch der Inklusion (und anderes mehr) werden in Bundesprogrammen (meines Wissens) gesondert, also nicht unter dem Label „Nachhaltigkeit“, behandelt.

(a) Fragen aus der ersten Konferenz

Zwei Präsentationen waren bei der ersten Konferenz ausdrücklich auf „Nachhaltigkeit“ bezogen. In der ersten Präsentation werden vier verschiedene Projekte vorgestellt, die sich an unterschiedliche Akteure richten:

Nachhaltiges Stadtkonzept

Einige Aspekte ökologischer Nachhaltigkeit wurden bereits oben im Zusammenhang mit dem Konzept der ‚grünen Stadt‘ erwähnt. Hier kommen noch hinzu:

- Könnte die Stadt Modellversuche starten, zum Beispiel: mit Solarfahrzeugen?
- Sollen in Halle Elektrotankstellen eingerichtet werden?
- Könnte in Halle die Nutzung von Plastiktüten abgeschafft werden? (Modell: Müllarmes Halle)
- Könnte der ÖPNV anders finanziert werden?

¹⁷ Neben dem Bezug auf Gerechtigkeit ist die ambivalente Haltung zu ökonomischem Wachstum sicher einer der Aspekte, die das Konzept spannend macht.

Die zweite Präsentation (siehe unten) führt ebenfalls vier Bereiche an, in denen Nachhaltigkeit zur Orientierung der Entwicklung dienen könnte. Dabei werden die Bereiche um das Konzept der Nachhaltigkeit herum angeordnet. Beim Betrachten meint man zunächst, dass hier ein Interdependenzmodell abgebildet werden soll, denn es hat den Eindruck, als würden die Bereiche Wirtschaft, Bauen/Wohnen, Mobilität und die Stadt als Experimentierfeld in einen Zusammenhang gebracht. Tatsächlich werden in den Bereichen in der vorliegenden Darstellung jeweils unterschiedliche Entwicklungsvorschläge gemacht, die durch das in die Mitte gesetzte Konzept der Nachhaltigkeit nur sehr lose verbunden sind.

<p>Wirtschaft</p> <p>Sicherung der Steuereinnahmen durch regionale Auftragsvergaben</p>	<p>NACHHALTIGES KONZEPT</p>	<p>Bauen/ Wohnen</p> <ul style="list-style-type: none"> - bebaute Fläche und Einwohnerzahl in Einklang bringen - Überflutungsflächen
<p>Mobilität</p> <ul style="list-style-type: none"> - e-Mobilität - multimodaler Verkehr - Solidarprinzip (geringer Fahrpreis im ÖPNV) 		<p>Experimentierfeld Stadt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Förderprojekte nutzen - Modellversuche starten, wie: müllarme Stadt; grüne Dächer

(b) Die Vorträge zum Thema¹⁸

Die Zusammenfassungen der Vorträge wurden von Frau Clara Breyer verfasst:

In der ersten Arbeitsphase präsentierten zunächst die Referenten in kurzen Impulsreferaten (~10 Minuten) Informationen aus ihrem Arbeitsfeld zum Thema „Nachhaltige Stadt“. Den Beginn machte Herr Dr. Katterle, der sich zunächst selbst noch einmal vorstellte. Er machte deutlich, dass er sich in seinem Referat vor allem auf die in der ersten Konferenz gestellten Fragen beziehen wolle. Zunächst bezog er sich auf die Frage, ob man in der Stadt den Gebrauch von Plastiktüten abschaffen oder zumindest einschränken könnte. Dazu erklärte er, dass es Satzungs- und Verordnungsrechte gäbe, die gebietsbezogen sind. Plastiktüten sind so genannte Serviceverpackungen. Den Umgang mit ihnen regelt die Verpackungsverordnung. Im Bereich der Verwaltung könne man den Einsatz von Plastiktüten per Dienstanweisung verbieten, in Verkaufseinrichtungen jedoch nicht. Allerdings soll die EU-Richtlinie für Verpackungen und Verpackungsabfälle in dieser Hinsicht geändert werden, womit der deutsche Gesetzgeber zum Handeln verpflichtet wäre.¹⁹

¹⁸ Wegen eines Absprachefehlers traf Frau Dr. Großmann erst später ein, ihr Vortrag rutschte dadurch in den zweiten Diskussionsteil, also in die Diskussion mit den Referenten (siehe unten Seite 28). Bei der Präsentation der Arbeitsergebnisse wurde von Gruppenmitgliedern dazu angemerkt, dass dieses Missgeschick letztlich positive Auswirkungen gehabt habe, da Frau Dr. Großmanns Vortrag genau zum Stand der Diskussion in der Gruppe gepasst habe, dass er zeitlich also richtig kam.

¹⁹ Herr Dr. Katterle hat dazu freundlicherweise auch einen Hinweis auf eine webpage angegeben: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-945_en.htm

Herr Dr. Katterle ging in seinem nächsten Punkt auf die sogenannte „grüne Stadt“ ein. Er erklärte, dass es dazu schon einige Modellversuche geben würde. In Halle gäbe es über 600 Dachbegrünungen mit einer Gesamtfläche von ca. 165.000m² (das sind 16,5 Fußballfelder). Die größten begrünten Dächer findet man bei der Landesversicherungsanstalt und den Stadtwerken. Er erklärte außerdem, dass Grüne Dächer nicht gefördert werden, jedoch müsse man für die Fläche des Daches nur 50% der Niederschlagwasserentgelte gegenüber den versiegelten Flächen zahlen. Das könne sich über die Jahre finanziell auszahlen. Zum Teil seien Grüne Dächer auch in Bebauungsplänen der Stadt vorgesehen.

Zum Thema „Müllarme Stadt“ erklärte Dr. Katterle, dass es in zwei verschiedenen Bereichen der Stadt Mitte der 1990er Jahre und 1999 seitens der Stadt Modellversuche mit dem Ziel das Restmüllaufkommen zu senken und gleichzeitig mehr Gebührengerechtigkeit zu erreichen gab. Beide Versuche verliefen negativ. Zusammengefasst sank das Restmüllaufkommen im Testgebiet beim zweiten Versuch innerhalb eines Jahres zwar um 90 Prozent, manche Haushalte hatten überhaupt keinen Restmüll. Dafür stieg der Fremdanteil in den Wertstofftonnen erheblich und die Wertstoffstandplätze wurden zu Müllhalden. Diese Pilotversuche sind gescheitert und werden nicht wiederholt. Für andere Vorschläge sei man aber offen.²⁰

Zum Thema solarfahrzeuge führte Herr Dr. Katterle aus, dass es sich bei Solarfahrzeugen ausschließlich um Prototypen handele. Einsatzfähig seien aber sowohl Hybridautomobile (Antrieb mit Elektro- und/oder Verbrennungsmotor) als auch reine Elektrofahrzeuge.²¹

Der zweite Referent war Herr Englich von der EVH. Er ging in seinem Vortrag zunächst auf Elektromobilität ein und beschrieb die HAVAG als kundenfreundlichen preiswerten, auf Strom basierenden Öffentlichen Nahverkehr in der Stadt Halle. Er beschrieb, dass es seit 2009 den Arbeitskreis Elektromobilität gibt, dessen Ziel es ist, den Austausch zu fördern und zwischen verschiedenen Kommunen vereinheitlichte Verfahren und Systeme zu schaffen. Die EVH hat an verschiedenen Punkten im Stadtgebiet Ladesäulen aufgestellt, die von Elektroautos genutzt werden können. Es sei aber festzustellen, dass bisher die Aufladung von Elektrofahrzeugen nicht durch solche Ladestationen sondern überwiegend im privaten Bereich und in Firmen erfolgen würde.

Herr Englich betonte, dass Elektromobilität eine individuelle nachhaltige Ergänzung zum öffentlichen Nahverkehr sei. Des Weiteren erklärte Herr Englich, dass die EVH in Kooperation mit dem Fraunhofer Institut Halle bezüglich weiterer Ladestationen steht. Es gehe dabei darum, Ladesäulen zu entwickeln, die gleichzeitig als „Stadtmöbel und Ladesäule“ (inkl. Internetanschluss usw.) fungieren, da der Ladeprozess einige Minuten dauere.

Zum Elektrofahrzeugbestand der EVH zählte er verschiedene Typen auf. Insgesamt sind es ca. 63 Fahrzeuge und davon 50 Fahrräder. Diese wurden erstmals im Jahr 2010 über einen kostenlosen Verleih an die Stadt und einige Unternehmen promotet. Es folgte ein Verleih an Privatpersonen im Jahre 2011, die insgesamt 40.000 km mit den Elektrofahrrädern zurücklegten. Seit 2012 gibt es eine Entdeckungstour im Stadtgebiet, die man mit diesen Rädern absolvieren kann,

²⁰ Eine ausführliche Darstellung findet man im dritten Umweltbericht aus dem Jahr 2000 ab Seite 38. Den Bericht und weitere Informationen zur Abfallentsorgung und Wertstofftrennung und -entsorgung findet man bei den Veröffentlichungen der Stadt im Internet unter: <http://www.halle.de/de/Rathaus/Digitales-Rathaus/Veroeffentlichung/index.aspx?RecID=59&Type=0>

²¹ Herr Englich hat hier eingeworfen, dass es auch Hybridautomobile gäbe, die Photovoltaikzellen im Dach integriert hätten, durch die Heizung beziehungsweise Klimaanlage des Fahrzeugs gespeist würden (wobei auch ein Vorlauf der Klimatisierung vor der Fahrt erfolgen könne).

und seit diesem Jahr gibt es zusätzlich geführte Touren durch Halle. Herr English fügte weiterhin hinzu, dass die EVH schon seit 2006 über Elektrodienstfahräder verfüge.

Am Ende seines Vortrags gab Herr English noch einen Ausblick. Er berichtete, dass die EVH ein vom Bund gefördertes Projekt beginne. Ebenso ist vorgesehen, auch weiterhin öffentlich wirksame Projekte zu starten, um die breite Bevölkerung über Elektromobilität zu informieren und Überzeugungsarbeit zu leisten. Des Weiteren sei die EVH dabei, wohnungsbezogene Parkplätze mit Ladesäule, an denen die Abrechnung über den wohnungseigenen Stromzähler verläuft, zu entwickeln. Zudem gäbe es Gespräche mit Hotels bezüglich der Nutzung von Elektrofahrädern. Herr English schließt sein Referat mit der Aussage, dass die Elektromobilität momentan für Pendler aus dem Umkreis in die Stadt Halle ideal sei, jedoch für weitere Strecken noch nicht einsetzbar ist.

Zu den Elektrofahrädern entgegnete ein Teilnehmer, dass die Bürger der Stadt diese weniger bräuchten, es jedoch über das Stadtmarketing Touren mit diesen Fahrädern geben solle. Dazu antwortete Herr English, dass das Stadtmarketing bisher mit Segways Touren anbiete und Elektrofahrzeuge noch nicht angefragt wurden. Daraufhin kam die Idee einer Teilnehmerin, dass ein Elektrofahrzeug in Form einer Rikscha sicherlich viele Touristen, gerade Ältere, ansprechen würde.

Der folgende Vortrag von Herrn Pellegrino von *Foodsharing* Halle machte zunächst deutlich, dass die Bewegung als Reaktion auf den Film „Taste the waste“ von Valentin Thurn entstand. Seit 2012, so erklärte er, gibt es eine Internetplattform, auf der alle Nutzer, beispielsweise Unternehmen, Produzenten, Privatpersonen, ihre Lebensmittel tauschen oder verschenken können. Foodsharing sei eine nicht-kommerzielle Bewegung, bei der es darum geht, das Wegwerfen von Lebensmitteln zu reduzieren, so Pellegrino. Foodsharing Halle gibt es seit 2013; der zunächst genutzte Informationsweg Facebook habe sich schnell selbst entwickelt. Im Juli 2013 gab es das erste Treffen der Initiativgruppe, es folgten öffentliche Aktionen wie Beiträge in Lokalmedien, Infostände, Filmvorführungen mit Podiumsdiskussionen, eine foodsharing-Party, ein ständiger Informationsstand beim veganen Brunch in der Goldenen Rose und die Kooperation mit dem Café Allegro.

Er endet ebenfalls mit einem Ausblick und beschreibt, dass die Initiative foodsharing Halle auch weiterhin öffentlich wirksame Veranstaltungen wie Filmabende mit Diskussionen plane. Sie wollen weitere Kooperationspartner finden und sind an einer Zusammenarbeit mit der Stadt interessiert; besonders zum Thema Müllreduzierung. Auch seien sie interessiert, in naher Zukunft einen dauerhaften Standort, einen *Fairteiler*, in der Innenstadt zu eröffnen, wo Bürger ihre überflüssigen Lebensmittel vorbeibringen können bzw. Lebensmittel abholen können. Den Mitgliedern der Initiative sei bewusst, dass sie bisher vor allem junge, studentische Menschen ansprechen; sie möchten aber ihr Projekt allen Bürger Halles nahe bringen.

(...) Herr Pellegrino betonte, dass es um die Entwicklung eines „kritischen Konsumbewusstseins“ gehe, besonders mit Lebensmitteln. Aber auch Verpackungsmüll sei Thema der Initiative. (...) Teilnehmer der Diskussionsgruppe haben gefragt, ob Informationen zum Produktionsaufwand von Lebensmitteln seitens foodsharing Halle veröffentlicht würden. Einige Teilnehmer äußerten Empörung über das Wegwerfen von Lebensmitteln in Supermärkten. Herr Pellegrino entgegnete darauf hin, dass sich die Initiative Halle primär um die Verhinderung von Verschwendung bemühe, es aber auch Informationen über die Herstellung von Lebensmitteln geben solle.

(c) Rückbezug auf die Fragen aus der ersten Konferenz

Es gibt klare Bezüge auf die Fragen/Themen der ersten Konferenz, weitere werden in der Diskussion hergestellt.

(d) Diskussionen in den Arbeitsgruppen und Kommentare

Das Protokoll der Diskussionen wurde von Frau Clara Breyer verfasst:

Im folgenden Arbeitsschritt ging es darum, dass die Bürger ohne die Referenten den Inhalt der Impulsreferate reflektieren und Fragen entwickeln. Als erster Punkt wurde von einer Bürgerin die laut Herrn English „kostengünstige HAVAG“ angesprochen. Sie meinte, dass der öffentliche Nahverkehr in Halle zunehmend teurer wird, und es fraglich sei, ob das Unternehmen HAVAG sich damit als kundenfreundlich betiteln kann. Sie wies darauf hin, dass vor allem Schulkinder und Rentner Straßenbahn fahren würden und dass diese Gruppen subventioniert werden. Sie stellt in den Raum, wo diese Entwicklung perspektivisch hin gehen soll.

Auch das Ausleihen von Elektrofahrrädern wurde von einem Bürger aufgegriffen. Er stellte fest, dass eine einmalige Ausleihaktion an Unternehmen etc. nicht ausreicht und man diesen Ansatz der Verbreitung wieder aufgreifen sollte.

Zum Thema Grüne Dächer äußerte sich eine Bürgerin, dass, wenn es schon keine Förderung für solche baulichen Maßnahmen gibt, man als Bürger wissen sollte, wo man sich trotz allem zu diesem Thema informieren kann.

Nach diesen ersten Reaktionen machte ein Teilnehmer deutlich, dass ihm die Referate zum Teil thematisch zu eng angelegt gewesen seien. Er fragte, was Nachhaltigkeit wäre und sprach dabei den demografischen Wandel mit der dazugehörigen Alterung an, die Schrumpfung der Stadt, bauliche Strukturen, Energieerzeugung sowie energiebewusster Bau, den Mut zu Pilotprojekten und schließlich die Kita- und Schulentwicklung. Auch fragte er, welchen Spielraum die Verwaltung habe. Er meinte, dass es eine „Verwaltungskreativität“ gäbe, und er äußerte die Vermutung, dass diese in Halle fehle. (...) Eine Bürgerin kritisierte, dass die Verwaltung zu sehr „auf Papier fixiert“ sei, sie würde zu starr agieren; auch fehle es an Transparenz und Bürgerinformation.

Auch das Thema „sozialer Wohnungsbau“ wurde aufgegriffen. Hier meinte ein Teilnehmer, dass man günstigen Wohnraum schaffen müsse, um sozialer Segregation vorzubeugen bzw. diese zu verringern. Hier stelle sich die Frage, welche Strategie die Halleschen Wohnungsgesellschaften verfolgen würden, beziehungsweise: ob man nicht stärker Mikrogenossenschaften und Selbstnutzungskonzepte fördern könne. In diesem Zuge sprach derselbe Diskussionsteilnehmer auch die Integration von Migranten an; er stellte die These auf, dass auch im Fall der Integration von Zuwanderern günstiger Wohnraum in allen Stadtbezirken wichtig sei.

Zu diesem Thema äußerte sich auch ein anderer Bürger, der darauf verwies, dass es in einigen Kindertageseinrichtungen eine individuelle Betreuung für Migrantenkinder gäbe, dass diese aber oft fehlerhaft konzipiert sei und das Gegenteil bewirken würde.

Eine Bürgerin erklärte zudem, dass günstiger Wohnraum auch für die studentische Bevölkerung – eine und damit auch für die Stadtentwicklung wichtig sei. (...)

Letztlich stellt die Gruppe heraus, dass ‚die Stadt‘ als Knotenpunkt funktionieren solle. Sie sollte die Vernetzung der Akteure und damit die Entwicklung zu einer integrativen, nachhaltigen Stadt unterstützen.

Die **nächste Arbeitsphase fand nun wieder mit den Referenten statt**. Mit dabei war jetzt auch die Soziologin Frau Dr. Großmann vom Helmholtz Zentrum für Umweltforschung, Leipzig.

Frau Dr. Großmann referierte zu dem Thema Nachhaltige Stadt, besonders ging sie auf die Frage ein, was das Konzept Nachhaltigkeit überhaupt bedeutet. Dabei zeigte sie auf, dass sich der Begriff in den letzten Jahren geändert hat und es verschiedene Modelle dazu gibt, die jeweils aus den Bereichen oder Säulen Ökonomie, Ökologie und Soziales/Gesellschaft bestehen. Sie betonte, dass es darum ginge allen drei Bereichen gerecht zu werden.

Nach dem kurzen Referat schloss sich die eigentliche 3. Arbeitsphase an. Ein Bürger meinte dazu zunächst, dass die Input-Referate zum Thema Nachhaltigkeit nicht genügten, „Nachhaltigkeit ist mehr“. Wichtig seien dabei Gerechtigkeit, Auflösung einer sozialen Segregation und Netzwerke zu schaffen, die eigene Dynamiken entwickeln. Darauf antwortete Herr Englich, dass das Thema Nachhaltigkeit wirklich sehr komplex sei und um diesem Thema gerecht zu werden, zu wenig Fachvertreter in der Runde anwesend sein würden. Eine Teilnehmerin meinte, dass die Bürger sich bewusst werden müssten, welche Entwicklungsziele sie präferieren würden. „Was stellen wir uns für Migration, Schule, Kita vor?“. Beispielsweise führte sie hierbei einen „bezahlbaren ÖPNV“ als Ziel an, mit dem auch integrative Zielsetzungen verbunden wären. (...)

Frau Dr. Großmann führte an, dass eine Verzahnung stattfinden müsse, um Netzwerkstrukturen aufzubauen; dies sei ihrer Meinung nach der Anfang von institutionellen Strukturen einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Eine Bürgerin ergänzte, dass Leitbilder nicht genug seien, sondern es Institutionen wie Runde Tische geben müsse. Auch Kommunikation und Transparenz seien dringend notwendig.

Frau Dr. Großmann warf die Frage in die Runde, wie die Lokale Agenda von Halle aussehe.²² Daraufhin antwortete Herr Dr. Katterle, dass der Prozess zurzeit eher ruhen würde, nachdem Halle in den 90er Jahren hier sehr aktiv war.²³ Dazu meinte Frau Großmann, dass Halle ein strukturelles Problem habe. Halle sei eine lange Zeit schrumpfende Stadt gewesen, die sich nun langsam stabilisiert. Das habe aktive Nachwirkungen auf den Haushalt. Dieses Thema griff eine Bürgerin auf, die meinte, vieles würde somit auf Ehrenamtlichkeit übertragen werden, was zu einer Dauerbelastung der freiwillig engagierten Personen führe. Ehrenamt müsse gefördert und finanziell unterstützt werden. Sie formulierte die Idee, dass man Ehrenamtlichen z.B. ein kostenloses ÖPNV Ticket im Sinne eines Anreizes bzw. einer Aufwandsentschädigung geben könne.

Daraufhin reagierte ein anderer Bürger und sprach davon, dass der Begriff der Nachhaltigkeit zunächst verbreitet werden müsse (...).

Zu diesem Thema wirft eine Bürgerin ein, dass Stadtteilkonferenzen mit Teilnehmern, die die Problemlage vor Ort kennen, ein gutes Entwicklungsinstrument sein könnten. In diesem Zusammenhang schaltete sich ein Bürger ein, der zunächst fragte, welche Wege zur Nachhaltig-

²² Gemeint ist hier die Agenda 21 zur nachhaltigen Entwicklung, die 1992 von der Konferenz für Umwelt und Entwicklung der Vereinten Nationen von 178 Staaten (darunter auch die BRD) beschlossen wurde. Direkt relevant wird die Agenda in unserem Kontext dadurch, dass Städte aufgefordert waren/sind ihre jeweilige lokale Agenda zu erstellen. Halle (Saale) hat mit dem Konzept gearbeitet. Man findet davon Spuren im Internet, beispielsweise unter folgender Adresse: <http://www.vhs.halle.de/Downloads/3530/Nachhaltigkeitsziele.pdf>

²³ Allerdings gibt es wohl neue Ansätze im Bereich Nachhaltigkeit bei der Stadt, über die im Vortrag allerdings nicht gesprochen wurde.

keit führen, die Soziales integrieren könnten? Dafür Bürgerengagement und Bürgerzentren als Vernetzungsinstitutionen nötig. Man müsse das Dienstleistungszentrum „aufplustern“.

Aus den Reihen der Bürger wird formuliert, dass Projekte nicht nur kurzzeitige, meist geförderte, Hilfeleistungen seien, sondern dass sie auch Handlungsmöglichkeiten eröffnen sollen. Ein Thema würde durch projektgebundene Arbeit zwar öffentlich, wird dann aber oft nur mittels anderer Fördertöpfe oder Institutionen fortgesetzt. Eine Bürgerin merkt dazu an, dass Ehrenamtliche keine Zeit hätten, sich um Förderanträge zu kümmern, Richtlinien oder Fördermöglichkeiten zu recherchieren und dann effektiv Anträge auszufüllen. Es wäre gut, wenn es dafür professionelle Hilfe gäbe. Frau Dr. Großmann griff diesen Punkt auf und erklärte, dass „eine Kernkompetenz von schrumpfenden Städten“ die „Bündelung von Erfahrungen“ sein solle. Auch Herr Englich stimmte dem zu. Vereine müssten untereinander kooperieren und damit Ressourcen der Stadt schützen. Dafür sollten Knotenpunkte, Anlaufstellen mit Kernkompetenzen und *Know-how* geschaffen werden.

Auch äußerte sich Herr Englich zu den Stadtteilkonferenzen. Diese müssten wie die Bürgerkonferenz gestaltet sein, jedoch sollten sie themenzentrierter sein und Ideen sollten direkt an die Akteure weitergegeben werden. Daraufhin meinte Herr Dr. Katterle, dass die „Fäden zusammenlaufen müssten“. Diese Initiative, so Pellegrino, müsse nicht von der Stadt kommen. Gefragt wäre vielmehr Selbstorganisation, um keine Abhängigkeiten zu schaffen. Dennoch solle es eine Rückkopplung zur Stadt geben. Die Kreativität, so Pellegrino, müsse gefördert werden. Auch solle man gemeinsam Handlungsfelder fokussieren; es gehe darum, vorhandene Ressourcen zu nutzen.

Nach der Mittagspause ging es ohne Frau Dr. Großmann und Herrn Englich in der Diskussion mit den anderen Referenten und Bürgern weiter.

Herr Pellegrino plädierte für eine stärkere projektunabhängige Vernetzung beispielsweise per E-Mail. Dies wurde von einigen Bürgern als zu einseitig empfunden und es wurden reale Treffen favorisiert. Es solle ein Netzwerk für Ehrenamtliche geschaffen werden, was von einer übergeordneten Institution initiiert werden müsse. Man bräuchte eine Struktur und eine Moderation. Auf die Frage, wie eine Vernetzung von Ökonomie, Ökologie und Sozialem aussehen könne, antwortete Herr Dr. Katterle, dass es schon das Dienstleistungszentrum geben würde; notwendig wäre generell ein stadtteilbezogenes Quartiersmanagement. (...)

Die Arbeitsgruppe fragte sich zum Ende der 3. Arbeitsphase: Nachhaltige Projekte in der Innenstadt, wohin soll es gehen? Stadt als Gesamtgefüge – Wie kann man institutionalisieren? Wie kann man allem gerecht werden? Wie werden gegebene Ressourcen nachhaltig genutzt? Beispiel hierfür war das Künstlerhaus im Böllberger Weg.

Mit diesen Fragen endet die Arbeitsphase und die Referenten wurden von der Moderatorin verabschiedet. (...)

Anmerkungen (rs): Sowohl in den Vorträgen als auch in den Diskussionen wurde auf die Fragen/Themen der ersten Konferenz ausführlich eingegangen. Dabei kommen nach und nach verschiedene Facetten des außerordentlich komplexen Themas in den Blick. Im Verlauf der Diskussionen kommen zunächst immer mehr Dimensionen des außerordentlich komplexen Themas in den Blick. Durch die Verbindung der Kompetenzen aller verändern sich die Diskussionen im Stil und in der Ausrichtung. Mehr noch: Es kommt zu einer fruchtbaren Zusammenführung der Diskussion. Auch wenn es zu weit ginge, von einem breiten Konsens aller Beteiligten zu sprechen, so gibt es doch einen Teilkonsens; es gibt einige grundlegende Aussagen, denen *alle* Beteiligten (auch die Referentin und die

Referenten) zustimmen können. Es zeigt sich also, dass *Stadtvertreter, Experten und Bürger einen erfolgreichen Austauschprozess* erzielen können.

(e) Präsentierte Arbeitsergebnisse der Bürger

Es gab eine, allerdings umfangreiche, Präsentation aus dieser Arbeitsgruppe:

Was alles zum Thema „Nachhaltigkeit“ gehört:

Grüne Stadt

Gerechte Stadt

Begrenzte finanzielle Ressourcen

...

Demographischer Wandel

Schrumpfende Stadt

Mobilität

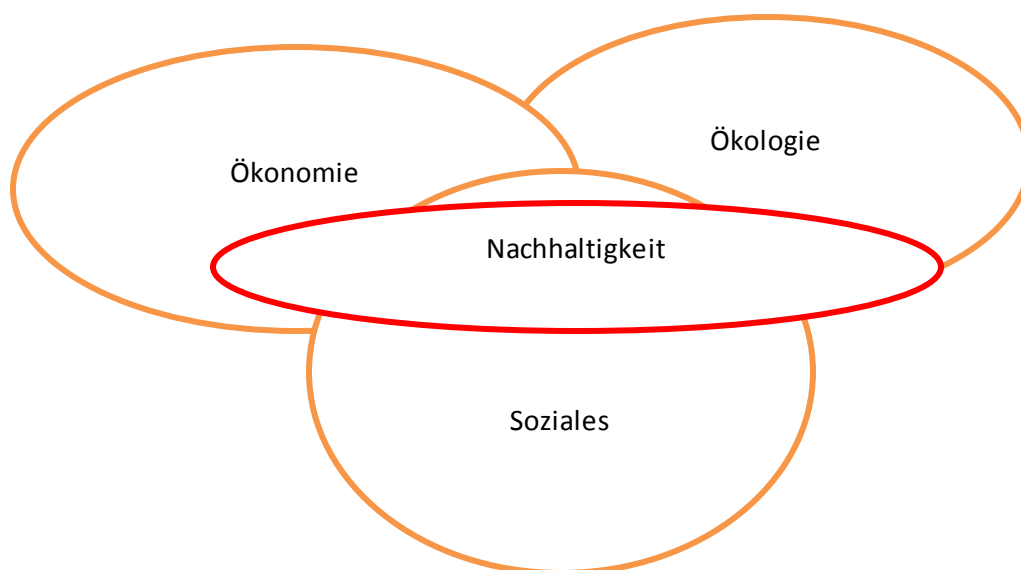
Die Stadt

als

Ganzes

Vom EVH-Rad bis zum sozialen Wohnungsbau

→ Nachhaltigkeit soll systemisch betrachtet werden:



Da Nachhaltigkeit verschiedene Dimensionen hat (oder: verschiedene Teilsysteme der Gesellschaft gleichzeitig betrifft), kann eine Handlung in einer Dimension nachhaltig und zugleich in einer anderen Dimension nicht nachhaltig sein. Abwägungen können entsprechend schwierig/aufwändig sein. Wie solche Abwägungen aussehen können, soll folgendes Beispiel verdeutlichen:

Beispiel: Abriss Künstlerhaus Böllberger Weg²⁴

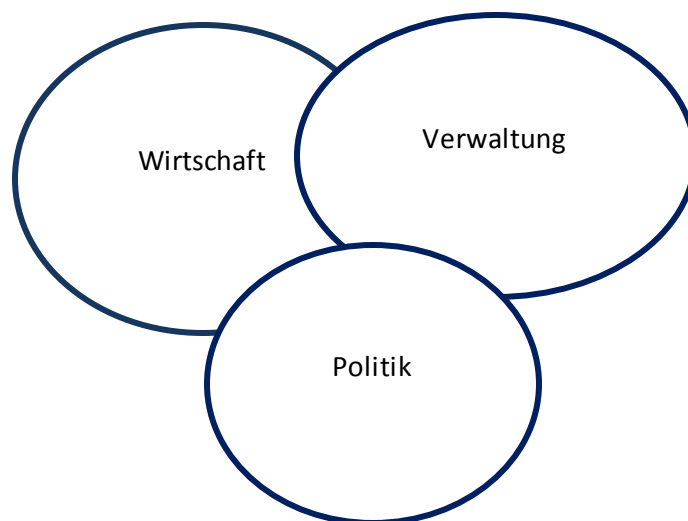
Ökonomisch: einerseits gab es den Anreiz angekündigter Fördermittel aus dem Stadtbahnprogramm, allerdings wurde das Haus vor der Entscheidung zum Abriss saniert – es handelt sich also um eine Fördermittelverschwendung

Ökologisch: vorhandene Bausubstanz („graue Energie“); Bedarf von Gebäuden an anderen Orten; Raubbau an vorhandenen Ressourcen – auch ökologisch ist der Abriss nicht nachhaltig

Sozial: Was ist mit derzeitigen Nutzungen? Das scheint unproblematisch zu sein...

Fazit: Es ist keine zufriedenstellende Abwägung unter Gesichtspunkten der Nachhaltigkeit erfolgt.

Unter systemischen Gesichtspunkten sind bei der Implementation von Nachhaltigkeitsprinzipien verschiedene Gesellschaftsbereiche und verschiedene Akteure angesproche



²⁴ Die vortragenden Bürger haben darauf hingewiesen, dass sie dieses Beispiel nur als Beispiel für Abwägungserfordernisse anführen würden; das Beispiel sollte nicht als die hauptsächliche Botschaft der Präsentation verstanden werden.

[Anmerkung (rs): Vermutlich soll die - organisierte und nicht organisierte – Zivilgesellschaft in dem Politikkreis enthalten sein ...]

Als Empfehlungen der Arbeitsgruppe wurden schließlich angeführt:

- Kontinuierliche Formen von Bürgerbeteiligung in frühen Phasen des politischen Entscheidungsprozesses (Stadtteilkonferenzen, Runde Tische, dauerhafte Bürgerkonferenzen)
- Bündelung von Kompetenzen (gestorbenes Agendaprojekt → parallele Zielverfolgung)
- Plattform für Vernetzung (Stadt nur ein Akteur von vielen)
- Neue Steuerungsstrukturen (Outsourcing; Anreize für bürgerschaftliches Engagement)

Anmerkung (rs): Das Thema „Nachhaltigkeit“ (im weiten, systemischen Verständnis) hat viele Berührungspunkte mit den Konzepten, die die Etablierung weit gefasster Konzepte von Bürgerbeteiligung begründen (und es ist wesentlicher Bestandteil der Konzepte integrierter Stadtentwicklung). Im Folgenden werden diese Empfehlungen – mit leichten Formulierungsänderungen – übernommen.

(f) Vorschlagsformulierung für das Bürgergutachten

(30) Die Stadt Halle sollte die Entwicklung hin zu einer (in einem umfassenden Sinn) nachhaltigen Stadt/Stadtgesellschaft unterstützen.

(31) Für die Entwicklung zur nachhaltigen Stadtgesellschaft sollten Kompetenzen gebündelt werden.

(32) Die Vernetzung der verschiedenen Akteure sollte durch die Einrichtung einer Plattform unterstützt werden.

(34) Die Vernetzung und die Kooperation der verschiedenen Akteure sowie die Förderung einer allgemeinen Orientierung an Nachhaltigkeit sollten durch die Einrichtung kontinuierlicher Formen von Bürgerpartizipation (Stadtteilkonferenzen, Runde Tische, dauerhafte Bürgerkonferenzen) in frühen Phasen des politischen Entscheidungsprozesses (nachhaltig) unterstützt werden.

(35) Möglichkeiten zur Einführung neuer Steuerungsstrukturen (Outsourcing)²⁵ sollten geprüft – und möglichst genutzt werden.

(36) Die Entwicklung zur nachhaltigen Stadt sollte explizit an Entwicklungsziele der Agenda 21 [Ergänzung: und der Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt] anschließen.

²⁵ RS: Dies müsste wohl erläutert werden.

3.4 Einzelhandel und Daseinsvorsorge

(a) Fragen aus der ersten Konferenz

Das Thema „Daseinsvorsorge“ beziehungsweise das hier behandelte Thema „Schulentwicklung“ hat in der ersten Konferenz so gut wie keine Rolle gespielt.²⁶ Das Thema Einzelhandel tauchte in der ersten Konferenz mehrfach auf, allerdings wurde es nicht als eigenes Thema entwickelt.

Der Einzelhandel wurde in der ersten Konferenz einmal konkret in Hinblick auf den Mangel an Geschäften im Giebichensteinviertel angesprochen. Oft erwähnt wurde die obere Leipziger Straße, deren Probleme allerdings bereits in der zweiten Konferenz diskutiert wurden. In der ersten Konferenz war zudem mehrfach Unmut über ‚Billigläden‘ im Zentrum geäußert worden (dabei ging es noch nicht um ‚MacGeiz‘). Besonders stark war das Interesse am Leerstand und die Frage danach, was man gegen den Leerstand tun könne. Dieses Thema wurde ebenfalls in der zweiten Konferenz behandelt.²⁷

(b) Die Vorträge zum Thema

Die Zusammenfassungen der Vorträge wurden von Herrn Christoph Schubert verfasst:

Die Sitzung der Arbeitsgruppe startete mit einem Block, in welchem die Teilnehmer der Gruppe 3 Referate hörten. **Der erste Vortrag** kam von Herrn Weiske. Er sprach über die Veränderungen und **Herausforderungen der Bildungslandschaft** bzw. Bildungsinfrastruktur(-planung) in Halle angesichts der demografischen Entwicklungen. Herr Weiske benannte zwei große Herausforderungen des Bildungssystems in Deutschland allgemein. Erstens müssten, bedingt durch das Abschneiden in internationalen Vergleichen, qualitative Mängel im Bildungssystem ausgeglichen werden. Zweitens müsse jedoch auch die Gebäudestruktur der Bildungseinrichtungen permanent an die veränderte Nachfragesituation, bedingt unter anderem durch den demografischen Wandel, angepasst werden. Er gestand jedoch ein, dass diese Entwicklungen zu schnell wären, als dass adäquat reagiert werden könnte. Für die Stadt Halle benannte er darüber hinaus als besondere Situation, dass erstens 34% aller Kinder in der Stadt abhängig von Transfereinkommen sind und dass zweitens 14% aller Jugendlichen die Schule ohne Abschluss verlassen. Die Kinder in Halle hätten damit ein besonderes hohes Risiko zur Armut. Diese Situation stelle seiner Ansicht nach einen besonderen Handlungsbedarf dar. Als Reaktionsmöglichkeiten sieht er bspw. eine Intensivierung frühkindlicher Bildung oder eine Verbesserung des Übergangs ins Bildungssystem. Der demografische Wandel stellt für Halle ebenfalls eine große Herausforderung dar. Die Zahl der Einwohner wird – so wurde es prognostiziert – bis 2025 auf 210.000 sinken (seit 1990 knapp 100.000 weniger) und die Geburten werden bis 2025 um 23% zurückgehen. Es stellt sich die Frage, was die Stadt angesichts dieser Veränderungen für die Bildungsinfrastruktur (also die Gebäude) tun kann. Generell sollten dabei bestehende Gebäude effektiv und multifunktional genutzt werden. Es müsse jedoch die Nachhaltigkeit bzw. Bestandsfähigkeit einer jeden Einrichtung permanent geprüft werden. Und nur wenn es so scheint, dass ein Gebäude auch in 25 Jahren noch gebraucht wird, sollte in das Gebäude investiert werden. Wenn es nur noch kurzfristiger gebraucht würde, solle es nur Instand gehalten werden. Investitionen werden dabei vor allem im innerstädtischen Bereich erfolgen, weil das Modell der Schrumpfung vorsieht, von den Rändern

²⁶ Es war zwar erwähnt worden, doch geschah das ohne Verankerung in Diskussionen und durch Teilnehmer, die in der dritten Konferenz nicht anwesend waren.

²⁷ Auch wenn das Thema sicher nicht abschließend behandelt wurde, stand es bei der dritten Konferenz doch nicht auf der Tagesordnung.

zur Mitte hin zu schrumpfen. Die Stadt schrumpfe auch momentan schon vor allem in Halle-Neustadt, Heide Nord und Silberhöhe, wachse dagegen aber im Zentrum. Bei der Bildungsinfrastrukturplanung müssen also vor allem zwei Dimensionen berücksichtigt werden. Erstens habe man parallel wachsende und schrumpfende Stadtteile und gleichzeitig, zweitens, jüngere und ältere Stadtteile zu betrachten.

Der zweite Vortrag kam von Herrn Dr. Franke, der über **aktuelle Entwicklungen im Einzelhandel** sprach. Er begann mit einer Einschätzung über die schwierige mediale Berichterstattung zur Lage des Einzelhandels und verschiedener Geschäftsstandorte in Halle. Die Berichterstattung sei zwar positiv und negativ zugleich, er habe aber dennoch die Befürchtung, wenn man weiter mache wie bisher, „rede man die Stadt kaputt“ und der Trend in Günthersdorf oder Leipzig einzukaufen, verstärke sich. Da in Halle wenig bekannt ist, wie der Einzelhandel tatsächlich aufgestellt ist, wird er in seinem Vortrag etwas vorstellen, dass er so auch der Verwaltung der Stadt vorgestellt hat. Es existiert ein Gutachten des Dortmunder Beratungsbüros Junker und Kruse, das verschiedene Probleme identifiziert und Maßnahmen vorschlägt.²⁸

Den ersten Problemkomplex stelle die Flächen- und Immobiliensituation der Stadt dar. Die Struktur der Stadt entspricht der einer mittelalterlichen Stadt. Das heißt es gibt keine Möglichkeit große Einkaufcenter zu schaffen, die dann als „Zugpferde“ für den Einzelhandel fungieren können. Nur Kaufhof sei da. Die Strukturen des Einzelhandels entsprechen der Kaufkraft der 1930er Jahre, denn da wurden die meisten Kaufhäuser der Stadt gebaut. Das heißt, es existieren nur Läden mit kleinen und mittleren Flächen. Eine Maßnahme zur Lösung dieses Problems könne also nur die Flächenmobilisierung sein. Momentan befinde man sich in Gesprächen über zwei Flächen, die in privater Hand sind, dem Ritterhaus und der Fläche zwischen ehemaligem Wöhl und der Commerzbank. Aber auch bestehende Flächen müssten vergrößert werden. Hier soll versucht werden die Flächen des Görtzhauses und von Woolworth jeweils zu verdoppeln. All diese Maßnahmen müssen jedoch mit dem Denkmalschutz im Einklang stehen.

Das zweite Problem der Stadt seien die Problemstandorte obere Leipziger Straße und der Riebeckplatz. Hier sollten sich die Bürger der Stadt von der Vorstellung trennen, die obere Leipziger Straße stelle etwas Besonderes dar. Sie ist eigentlich nur eine normale Transitstraße, denn auch auf ihr gibt es zu kleine Verkaufsflächen, um für Läden attraktiv zu sein.

Als drittes Problem identifiziert das Gutachten das Marketing des Einzelhandels der Stadt. Hier sieht Dr. Franke für die nächste Zeit zwei konkrete Maßnahmen um die Situation der Stadt zu verbessern. Eine App zum Innenstadteinzelhandel soll entwickelt werden, ähnlich der App, die die Stadt schon hat. Und zweitens will man ab dem kommenden Jahr Kaufrauschochenenden veranstalten, eine Kombination aus Shopping und kulturellen Angeboten in Einzelhandelsläden. Zusätzlich würde man jedoch auch aktiv um Läden werben, die man als „Zugpferde“ in der Stadt gern hätte, bspw. die Modekette Zara. Gute Standorte seien dafür noch in der Großen Ulrichstraße zu finden.

Der dritte Vortrag der Arbeitsgruppe kam von Herrn Kapetsis, einem Unternehmer, Werbefachmann und Produktdesigner aus Halle. Um die **Probleme des Einzelhandels** in der Stadt darzustellen, verwies er auf das Werbewirkungsmodell AIDA. In den 4 Schritten dieses

²⁸ Den Endbericht des Büros sowie das im Oktober 2013 vom Stadtrat verabschiedete Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Halle findet man im Internet auf folgender Seite: <http://www.halle.de/de/Rathaus-Stadtrat/Stadtentwicklung/Raemliche-Konzepte/Einzelhandels-und-Z-07990/>

Modells vollziehe sich ein Einkauf. Bekanntheit (Attention) wecke ein Interesse (Interest), dem ein Verlangen (Desire) folge, welches schließlich zum Kauf (Action) führe. Aus dieser Formel ergeben sich für Halle zunächst zwei Probleme: Erstens sind Halles Händler bzw. Läden nicht bekannt genug und zweitens bedarf es eines Angebotes, das die Kunden interessiert, das sie anzieht. Leider sei das Angebot der Stadt dafür noch nicht ideal. Die Marken, die insbesondere junge Leute kaufen wollen, gäbe es einfach nicht.

Oftmals höre er die Meinung, in Halle sei alles vorhanden, es müsse nur besser vermarktet werden. Daher schlägt er einen Marketing-Mix für die Stadt vor. Zunächst müsse (1) die Stadt Halle als Einzelhandelsstandort besser entwickelt und vermarktet werden. Dazu gehöre die Bebauungsplanung genauso wie die Erreichbarkeit der Läden bzw. Verkehrsplanung intensiv zu bedenken. Danach könne (2) gezielt für den Einzelhandel geworben werden. Bspw. Aktion wie das Kaufräuschwochenende, was schon von Herrn Dr. Franke angesprochen wurde. (3) Die Positionierung der Innenstadt im Wettbewerb muss vielleicht verändert bzw. entwickelt werden. Wenn man keine Flächen für große Läden habe, müsse man eben andere Einzelhandelskonzepte entwickeln, möglichst aus Stärken, die die Stadt hat. So können bspw. mit den Absolventen der Hochschule Burg besondere, kleine, individuelle Produkte und Läden geschaffen werden. (4) Die Stadt braucht angepasste Preise für die Mieten der Einzelhandelsflächen. Diese müssen sich an die Kaufkraft der Stadt anpassen. Schließlich (5) könne man sich auch speziellen Wettbewerbern zuwenden. So ließe sich möglicherweise der Einzelhandel in der Stadt mit einem Internethandel kombinieren und entwickeln. Dazu wäre es aber auch nötig, dass Bildungseinrichtungen, wie die Universität, das entsprechende Personal ausbilde, hier also Informatiker und Hardwarespezialisten.

(c) Rückbezug auf die Fragen aus der ersten Konferenz und Kommentar

Die hier behandelten Themen waren – wie eingangs skizziert – in der ersten Konferenz gar nicht oder nur mit sehr spezifischen Akzenten angesprochen worden. Es ist also nicht verwunderlich, wenn die Bezüge zu den Fragen/Themen aus der ersten Konferenz in den Vorträgen schwach ausgeprägt sind. Man kann im Verlauf der Diskussionen sehen, wie sich die Teilnehmer der Arbeitsgruppe bemühen, in den offerierten Informationen Anschlüsse für sich zu finden.

(d) Diskussionen in den Arbeitsgruppen und Kommentar

Nach den Referaten folgte ein Block, in dem die Arbeitsgruppe ohne die Referenten diskutierte und Fragen an die Referenten formulierte.

Zum Referat von Herrn Weiske zur Bildungsinfrastruktur wurden folgende Fragen formuliert:

- Ist das Schrumpfungmodell von Außen nach Innen nicht zu pauschal, da es auch am Rand Orte gibt, die wachsen?
- Wie wird die Bildungsinfrastrukturplanung der Stadt den Unterschieden zwischen dem Norden und dem Süden der Innenstadt gerecht?
- Sind die Daten der demografischen Modellrechnung denn überhaupt zutreffend bzw. verlässlich, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Stadt doch den letzten Zahlen nach wächst?

Zu den Referaten zum Einzelhandel von Herrn Franke und Herrn Kapetsis gab es folgende Fragen:

- Wie kann man den Riebeckplatz zukünftig nutzen bzw. wie soll es mit der leerstehenden Verkaufsfläche weiter gehen?
- Offensichtlich sucht man nach viel Platz in der Innenstadt, um einen Laden zu etablieren, der als Zugpferd dienen kann. Was ist mit der großen Fläche „der Spitze“, die ja von einer öffentlichen Verwaltungseinheit belegt wird?
- Schädigt nicht ein großes Kaufhaus eher den Einzelhandel, da es den kleinen Läden die Kunden wegnimmt?
- Was ist eigentlich mit dem Hermes-Areal, kann diese Fläche nicht für ein Kaufhaus genutzt werden?
- Welche Gestaltungsmöglichkeiten ergeben sich eigentlich aus den Eigentumsverhältnissen heraus? Teilweise nutzen Besitzer ihr Gebäude nur als Abschreibungsobjekt, statt es zu sanieren.
- Werden die Experten der Universität und der Hochschulen der Stadt genutzt, um ein Marketing-Konzept zu entwickeln, das der Stadt gerecht wird? Warum werden bestehende Zugpferde, wie die Burg Giebichenstein (Hochschule für Kunst und Design) nicht als solche genutzt?
- Der Fokus der Diskussionen richtete sich bisher nur auf die Altstadt. Was ist mit Vierteln wie Giebichenstein oder Damaschkestraße, die auch zur Inneren Stadt gehören? Funktioniert dort die Grundversorgung auch in der Fläche (insbesondere Giebichenstein)?
- Sollte sich die Stadt nicht mit ähnlichen Städten vergleichen, wie Erfurt, anstatt immer nur Leipzig zum Vergleich zu nutzen?
- Wie kann der demografische Wandel auch beim Einzelhandel berücksichtigt werden? In der Stadt wird es vor allem Ältere und Studierende geben?
- Wie kann die Stadtverwaltung den Einzelhandel überhaupt steuern, da er doch privatwirtschaftlich organisiert wird?
- Es besteht der Wunsch nach mehr Unterstützung für junge Start-Ups. Die können gerade von den kreativen Burg-Absolventen kommen, die sich aber die Ladenmieten oft nicht leisten können. Wie kann die Stadt hier helfen?
- Es besteht der Wunsch nach einem Internetportal, auf dem man sich informieren kann, welche Läden, Marken oder Produkte wo in Halle zu finden sind.

Die folgenden beiden Blöcke bestanden aus Diskussionen mit den Referenten, die nun zunächst die Fragen der Zuhörer beantworten konnten. Begonnen wurde mit den Fragen an Herrn Weiske. Gefragt nach dem Nord-Süd-Gefälle in der Innenstadt erklärte Herr Weiske, dass die Stadt mehrere konkrete Infrastrukturveränderungen plane. Weil sich der Norden der Innenstadt stark verjüngt, sei ein weiteres Gymnasium am Hallmarkt geplant. Im Norden der Innenstadt wird auch eine weitere Grundschule benötigt, hier suche man seit Jahren nach einem geeigneten Objekt. Eine Möglichkeit sei es, die Weidenplan-Berufsschule umzufunktionieren, dies drohe aber an den aktuellen Anforderungen an Schulgebäude zu scheitern. Für eine Grundschule wäre eine größere Außengrünfläche nötig. Die Grundschule in der Wittekindstraße stößt ebenfalls an

ihre Kapazitätsgrenzen und das Thomas-Münzer-Gymnasium hat seit Jahren eine deutlich höhere Nachfrage als Plätze zur Verfügung stehen. Die Stadt fragt sich daher wie beides vereint oder / und erweitert werden kann. Eine mögliche Lösung könnte die Helene-Lange-Schule (Berufsschule) sein, sie scheint ein interessanter Bildungsstandort zu sein. Ein Teilnehmer der Arbeitsgruppe entgegnete dazu, dass die Verkehrssituation dort jedoch gefährlich ist und man sich möglicherweise einen Unfallschwerpunkt einhandelt. Der Standort sei geeigneter für die Burg Hochschule, die wohl auch Interesse daran habe.

Eine weitere Nachfrage der Arbeitsgruppe zielte darauf ab, ob die Räume der Schule effektiv genutzt würden, was passiere mit dem Räumen am Nachmittag, wenn keine Schüler mehr drin sind? Herr Weiske wies darauf hin, dass vor allem die Sporthallen nach Schulschluss für den Breitensport und einige Schulräume von der VHS genutzt würden. Daraufhin empfahl ein Teilnehmer die Schulräume doch zukünftig Unternehmen zur Durchführung von Weiterbildungen zur Verfügung zu stellen, diese würden immer Räume suchen.

Herr Weiske wurde danach gefragt, was die Stadt dagegen tue, dass man eine so hohe Schulabbrecherquote habe und Kinder in Halle so stark von Armut betroffen seien. Er antwortete, dass Halle in den „Brennpunkten“ Stellen für 50 Schulsozialarbeiter geschaffen habe; die Wirkung dieser Maßnahme kann sich aber erst nach mehreren Jahren zeigen. Darüber hinaus sei sein Referat zwar auch für die Schulen des dritten Bildungsweges bspw. in Halle-Neustadt zuständig, Schulplanung vermöge es aber nicht „bildungsferne“ Schichten zu erreichen, sie könne nur Strukturen schaffen.

Herr Weiske betonte, dass die Bildungsinfrastruktur der Stadt keinesfalls schlecht aufgestellt sei. Halle könne von sich behaupten, eine Stadt der kurzen Wege zu sein, denn kein Grundschüler brauche länger als 15 Minuten zu Schule.

Im Folgenden bekamen die beiden Referenten zum Einzelhandel die Möglichkeit Fragen zu beantworten. Zunächst beantwortete Herr Dr. Franke an ihn gerichtete Fragen. Er wurde gefragt, wie es um den Einzelhandel jenseits des Zentrums, also bspw. im Giebichensteinviertel bestellt sei. Er bezog sich zunächst auf das Gutachten von Junker + Kruse, die der Stadt bescheinigen, dass die Versorgung mit Produkten des täglichen Bedarfs flächendeckend gegeben sei. Heute gebe es vor allem zwei Problembereiche. Einerseits könne in Giebichenstein noch etwas verbessert werden. Deswegen wird überlegt, wie am Reileck ein Versorgungszentrum entstehen könne. Das Gelände von Gravo Druck sei dafür im Gespräch. Andererseits gebe es aber am Franckeplatz eine Versorgungslücke. Hier müsste bspw. auf der Fläche neben der Saale-Klinik etwas geschehen.

Als zweites wurde Herr Dr. Franke gefragt, ob Halle als Zugpferd für den Einzelhandel wirklich ein großes Haus brauchen würde. Wäre es nicht besser auf kleine, kreative, individuelle Läden zu setzen, die aber dennoch bezahlbar sind? Für Herrn Dr. Franke stellen beide Alternativen (Großkaufhaus und kleine Läden) keine Gegensätze dar, die Stadt brauche beides. Die kleinen Läden in Halle, die bereits existierten, würden aber gut funktionieren, denn Halle bekäme in Städtevergleichen eine gute Servicequalität bescheinigt. Da aber die Flächen für große Häuser fehlen, fehlen die vielen Einkäufer, die von diesen Häusern angezogen werden und dann auch in kleine Läden gehen. Dass das Angebot der bestehenden kleinen Läden sehr gut ist, lässt sich gar nicht bestreiten, nur müssen sie durch Aktionen, wie das geplante Kaufruschwochenende, bekannter gemacht werden.

Die dritte Frage an Herrn Dr. Franke bezog sich auf die Möglichkeit neuer Handelskonzepte in der Stadt. So wurde gefragt, ob sich nicht die Beratungsqualität des Einzelhandels mit den

Vorteilen des Internethandelns (Versandgeschäft und Preisvorteile) kombinieren und zu einer neuen Betriebsform in Halle etablieren ließe. Herr Dr. Franke ist dem Interhandel gegenüber skeptisch. Denn einerseits sei noch gar nicht gewiss, ob sich der Internethandel langfristig behaupten könne, da viele Unternehmen noch nicht wirtschaftlich arbeiten. Andererseits befürchtet er, dass Einzelhändler dann nur noch zum „Probierschaufenster“ der Internethändler werden. Er nahm noch einmal Bezug auf die geplante Einkaufs-App bzw. den Internetauftritt zum Einzelhandel der Stadt: die Verbindung mit den Vorteilen des Internets (wie das schnelle Zugänglichmachen vieler Informationen) könne den Einzelhandel in Halle bereichern.

Ein Teilnehmer der Arbeitsgruppe fragte nun Herrn Dr. Franke, ob sich die Stadt nicht zukünftig auf ihre verwaltungshoheitlichen Rechte und Pflichten beschränken sollte und nur versuchen sollte zu regulieren, welches Einzelhandelsangebot gewünscht ist und nicht wie bisher über die HWG Mietkosten kleiner, kreativer Läden zu subventionieren. Herr Dr. Franke stimmte dem zu und argumentierte, dass die Politik der HWG nicht nachhaltig sei, da die kleinen, subventionierten Läden so langfristig nicht marktfähig werden und die Stadt so eher verhindere, dass sich neue Einzelhandelsstrukturen bilden.

Abschließend ging Herr Dr. Franke noch auf die Obere Leipziger Straße und den Riebeckplatz ein. Eine Möglichkeit der Umgestaltung bzw. Umnutzung der oberen Leipziger Straße wäre die Entwicklung zu einem Studentenviertel. Dazu müssten die Häuser saniert werden, sodass nur in der untersten Etage kleine Läden und Cafés ansässig sind und die Etagen darüber jeweils von Studierenden bewohnt werden. Der Riebeckplatz dagegen habe sich zu einem Dienstleistungszentrum der Stadt entwickelt. Um den Platz herum gibt es sehr viele Arbeitsplätze, der Platz sei jedoch kein Wohnstandort mehr; diese Entwicklung sollte weiter gefestigt und der Platz weiter als Dienstleistungszentrum ausgebaut werden.

Folgend reagierte Herr Kapetsis auf die Fragen. Er schlägt zunächst vor, dass sich immer mehrere kleine Künstler bzw. Händler zusammenschließen sollten, um einen Laden zu eröffnen, dann könnten sie sich die Miete für einen 40 m² Laden auch leisten. Denn auch er ist der Meinung, dass Mietsubventionen der HWG langfristig nicht funktionieren könnten und nur den Markt der Stadt verzerren würden.

Was den Internethandel betrifft, so ist Herr Kapetsis weniger skeptisch als Herr Dr. Franke. In der Entwicklung des Einzelhandels habe es schon immer Märkte gegeben, die dem Einzelhandel weggebrochen sind. In den 70er Jahren bspw. brachen durch das Aufkommen von Discountern viele kleine Lebensmittelläden und Geschäfte des täglichen Bedarfs weg. Mit der Entwicklung des Internets verhalte es sich ähnlich: es gebe Produkte bei denen es bspw. nur auf den Preis ankommt, diese lassen sich gut im Internet verkaufen. Andere Produkte dagegen sind weniger internetaffin, diese sollte der Einzelhandel vertreiben. Eine Stadt könne für den Handel aber nur Strukturen schaffen, aktiv werden und reagieren müssen immer die Unternehmer.

In einer **abschließenden Diskussionsrunde** wurden weitere Fragen an Herrn Kapetsis und Herrn Weiske gestellt. Ein Arbeitsgruppenteilnehmer stellte die Frage, ob es möglich sei, das Auftreten der City-Einzelhändler einheitlicher zu gestalten, bspw. durch gleiche Öffnungszeiten. Denn momentan bestünde die Gefahr, dass manche Läden am späten Nachmittag schon geschlossen haben und man sich so nie sicher sein könne, dass der Laden noch geöffnet ist, für den man in die Stadt fährt. Herr Kapetsis hält dies für eine Notwendigkeit, man müsse aber jedem Einzelhändler verdeutlichen, dass er davon Vorteile habe.

Wenn also die Händler der Stadt nach neuen Handelskonzepten suchen – so eine weitere Frage – wäre dann nicht eine Möglichkeit den lokalen Einzelhandel mit einem Vorteil des

Internethandels zu kombinieren und einen Lieferdienst für Einkäufe zu etablieren? Herr Kapetsis hat mit solchen Modellen bereits aus anderen Städten Erfahrung und gibt an, dass so etwas von den Kunden nicht genutzt wird.

Frau Prof. Sackmann kommt noch einmal auf Vermarktungskonzepte der Stadt Halle zurück. Ein Ergebnis der ersten Bürgerkonferenz sei gewesen, dass die Stadt eine neue Identität benötige bzw. dass die Bürger der Stadt sich mit den vorherrschenden Bildern der Stadt nicht identifizieren könnten, dass sie ihre eigenen Identitätsvorstellungen darin nicht wiederfinden würden. Die Frage ist, ob denn Entwicklungskonzepte ohne eine Thematisierung von „Identität“ gut funktionieren könnten? Herr Kapetsis stimmte dem zu, auch er glaubt, dass die Identität der Stadt nicht klar sei und dass viele Hallenser selbst nicht benennen könnten, was die Identität der Stadt sei. Dabei habe die Stadt etwas zu bieten und es mangle vielmehr an Selbstbewusstsein im Umgang mit der Stadt. Er glaubt aber mit steigenden Studierendenzahlen und den verschiedenen Hochschulen entwickle sich eine neue Identität.

Frau Sackmann glaubt dagegen schon, dass sich die Bürger mit Dingen ihrer Stadt identifizieren und diese auch aufzählen können. Das Stadtmarketing (ebenso wie Politik und Verwaltung) greife diese Aspekte nur bisher nicht auf. Halle sei mehr als (nur) Händelstadt. Eine Teilnehmerin der Arbeitsgruppe stimmte dem zu, auch sie glaubt, dass Identitätsträger wie die Saline, die Halloren oder Kathi für das Stadtmarketing zu wenig präsent sind. Nun meldete sich Herr Loebner zu Wort (Leiter des Fachbereichs Planen im Geschäftsbereich Stadtentwicklung und Umwelt; Gast in dieser Diskussionsrunde der Gruppe). Er trat dafür ein, dass die Bürgerkonferenz selbst dazu da sein solle, Vorteile der Stadt zu benennen und nach außen zu tragen. Die Bürger müssten ein positives Selbstbild der Stadt zuallererst selbst verbreiten.

Herr Kapetsis wurde gefragt, was er sich von den Bürgern für die Stadtentwicklung wünschen würde. Er sagte, zuallererst müssten die Bürger selbst beginnen zu handeln, denn das Stadtmarketing habe nur ein begrenztes Budget und damit könne nicht alles gemacht werden. Wenn medial etwas Falsches über Halle dargestellt würde, dann sei es an jedem einzelnen Bürger sich dagegen zu wehren. Er benannte aber auch ein, seiner Ansicht nach, großes Problem, das häufig nicht gesehen würde: Wenn man als Fremder in die Stadt komme, dann seien alle Zugangswege, egal ob mit dem Auto oder dem Zug, wirklich hässlich. So verliere die Stadt schon an Ansehen, bevor man sie betreten habe.

Ein Teilnehmer der Arbeitsgruppe schlug vor, eine leerstehende Ladenfläche am Riebeckplatz könnte vielleicht dadurch genutzt werden, dass dort eine Stadt-/Touristeninformation einziehe, da der Zugang zur Stadt vom Bahnhof über den Riebeckplatz und die Obere Leipziger Straße ebenfalls unansehnlich sei.

In der Arbeitsgruppe wurde der Wunsch geäußert, die aktiv Handelnden, also diejenigen, die sich um das Bild der Stadt aber auch um den Einzelhandelsstandort bemühen würden, zukünftig besser zu vernetzen. Das betrifft sowohl die Verwaltung (Stadtplanung) und die Unternehmer (City-Gemeinschaft) als auch die Bürger selbst. Herr Kapetsis erklärte daraufhin, dass so eine Art Vernetzung bereits bestehe, wie die geplante Kaufrauschaktion verdeutliche, aber dass es 2 Jahre gedauert habe, um solche Strukturen zu etablieren. Er hat aber die Hoffnung, dass jetzt wo die Vernetzung besteht, die Zusammenarbeit zukünftig einfacher wird.

Aus der Arbeitsgruppe wurde daraufhin vorgeschlagen, die Stadt solle flexibler und schneller reagieren, um ihre Händler zu unterstützen. Wenn wie bspw. durch den vergangenen Sturm der Weihnachtsmarkt für einen Tag geschlossen bleibt, solle es schnell möglich sein, wenigstens die

Standmiete für diesen Tag als Kompensation des Verdienstaufschlags zu erstatten. So etwas könnte der Stadt auch positive Presse bringen.

Frau Sackmann resümierte, dass die Bürger offensichtlich zur Unterstützung, Kooperation und Vernetzung bereit seien und fragte, wie sie also die Stadt bzw. deren Händler unterstützen könnten? Herr Kapetsis antwortete, dies solle vor allem über Feedback geschehen. Die Bürger sollten den Händlern sagen, welche Produkte ihnen fehlen. Vielleicht müsse man es öfter sagen, aber letztlich würde ein guter Unternehmer darauf reagieren und die Wünsche seiner Kunden erfüllen.

Kommentare (rs): Wie man sehen kann, war es für die Arbeitsgruppe besonders schwer, einen Bezug zum Thema Schulentwicklung zu finden. Ein wichtiger Punkt und wichtiger Kostenfaktor der Schulentwicklung sind immer die Gebäude. Hier wurde durch den Hinweis auf den Raumbedarf von Firmen für Schulungen ein Ansatzpunkt gefunden. Und da ein orts- und sachkundiger Bürger in der Gruppe war, konnte eine Standortfrage – durch Bezug auf Fragen der Schulwegssicherheit – aufgegriffen werden (siehe dazu die Präsentationen der Arbeitsergebnisse). Was das Problem der Schulabbrecher anging, endeten Versuche der Thematisierung schnell. Auch die Frage der Ungleichheit im Bildungssystem tauchte in der Diskussion kurz auf, konnte sich aber ebenfalls nicht entwickeln.

Beim Thema Einzelhandel ergäben sich ebenfalls verschiedene Möglichkeiten, Anknüpfungspunkte für Diskussionen zu schaffen. Die Betonung von Wirtschaftlichkeit beziehungsweise Marktfähigkeit ist sicher richtig.²⁹ Aber was als marktfähig gelten kann, ist weit weniger klar. Große Häuser üben (bei bestimmten Altersgruppen) eine gewisse Anziehungskraft aus, weil sie Einkaufserlebnisse versprechen. Als Einkaufserlebnis kann aber Unterschiedliches gelten. Der Handel selbst zeigt jedenfalls in Deutschland momentan sowohl eine weitere Zunahme von Shopping-Centern in Innenstadtlage als auch eine Zunahme von *Monolabel-Stores*, also Läden von einzelnen Produzenten, auf. Die Gruppenteilnehmer unterstützen, wie die zweite Präsentation der Ergebnisse zeigt (siehe unten), sowohl die Idee, größere Einkaufsräume zu schaffen, als auch eine Strategie zur Förderung kleiner, eigentümergeführter, Geschäfte. Offen ist die Frage, wieweit das Angebot in Halle denn die Nachfrage/potentielle Nachfrage trifft.³⁰

(e) Präsentierte Arbeitsergebnisse der Bürger

Die Arbeitsgruppe war relativ groß, deshalb haben sich zur Formulierung und Präsentation von Ergebnissen drei Gruppen gebildet. Die ersten beiden Präsentationen beziehen sich auf die direkt behandelten Themen (Schulentwicklung und Einzelhandel); bei der letzten der drei Präsentation wird primär das Thema der Identität aufgegriffen (das generell bei verschiedenen Diskussionen der Bürgerkonferenz eine erhebliche Rolle gespielt hat).

²⁹ In Frage stellen könnte man aber, dass Marktfähigkeit mit dem Ziel maximaler Gewinne verbunden sein muss. Gewinne, ausreichende Gewinne braucht ein Geschäft (zumindest nach zwei Jahren, in denen auch eine Anschubunterstützung noch sinnvoll sein kann). Wenn die Entwicklung aber von Immobilienunternehmen auf maximalen Gewinn programmiert wird, ist das nicht unbedingt mit wirtschaftlicher Klugheit identisch.

³⁰ Diese Frage kann man nur bedingt dadurch beantworten, dass man das Angebot in Halle mit Angebotsstrukturen an anderen Orten vergleicht; auch die Ermittlung des Kaufverhaltens gibt darauf nur bedingt Antworten.

(Erste Präsentation)

Die Verwaltung sucht einen Standort für eine neue Grundschule in Giebichenstein. Wir sind der Auffassung, dass der Standort „Helene Lange“ Schule ungeeignet ist, da dort alle Schüler einen sehr gefährlichen Schulweg hätten.

Was unternimmt die Verwaltung, um die Lücke im Einzelhandel (tägl. Bedarf) im Giebichensteinviertel zu schließen? Können die möglichen Standorte (Parkplatz „Seebener Straße“, gegenüber der Burg, oder Reileck (Gravo Druck) durch einen Bebauungsplan gesichert werden?

Der Standort Reileck ist zwar für Giebichenstein etwas abgelegen, er würde aber die dortige positive Entwicklung des Einzelhandels unterstützen...

(Zweite Präsentation:) **Einzelhandel**

Kleine, inhabergeführte, Geschäfte sollten unterstützt werden (mehr Vielfalt, mehr Individualität statt innerstädtischem Einerlei)

Shopsharing (mehrere kleine Unternehmer teilen sich ein Ladenfläche) wird als Strategie für den Neuaufbau kleiner Geschäfte empfohlen.

Generell scheinen die Mietkosten von Handelsimmobilien im Zentrum zu hoch zu sein. Gibt es Möglichkeiten der Einflussnahme?

Die Idee, historische Fassaden zu erhalten, dahinter aber durch Durchbrüche große Verkaufsflächen zu schaffen, wird unterstützt.

Gegen immer wieder auftretende und/oder hartnäckige Leerstandsprobleme sollten Quartiersmanager oder Eigentümermoderatoren eingesetzt werden.

Man sollte *affiliate marketing* einführen (Ladeninhaber kaufen für den Kunden im Internet und bekommen dafür eine Beratungs-/Dienstleistungsprovision vom Online-Händler).

So kann auch die ältere Generation in den Interneteinkauf einbezogen werden (und Läden mit Waren zum Anschauen und Anfassen bleiben so auch erhalten).

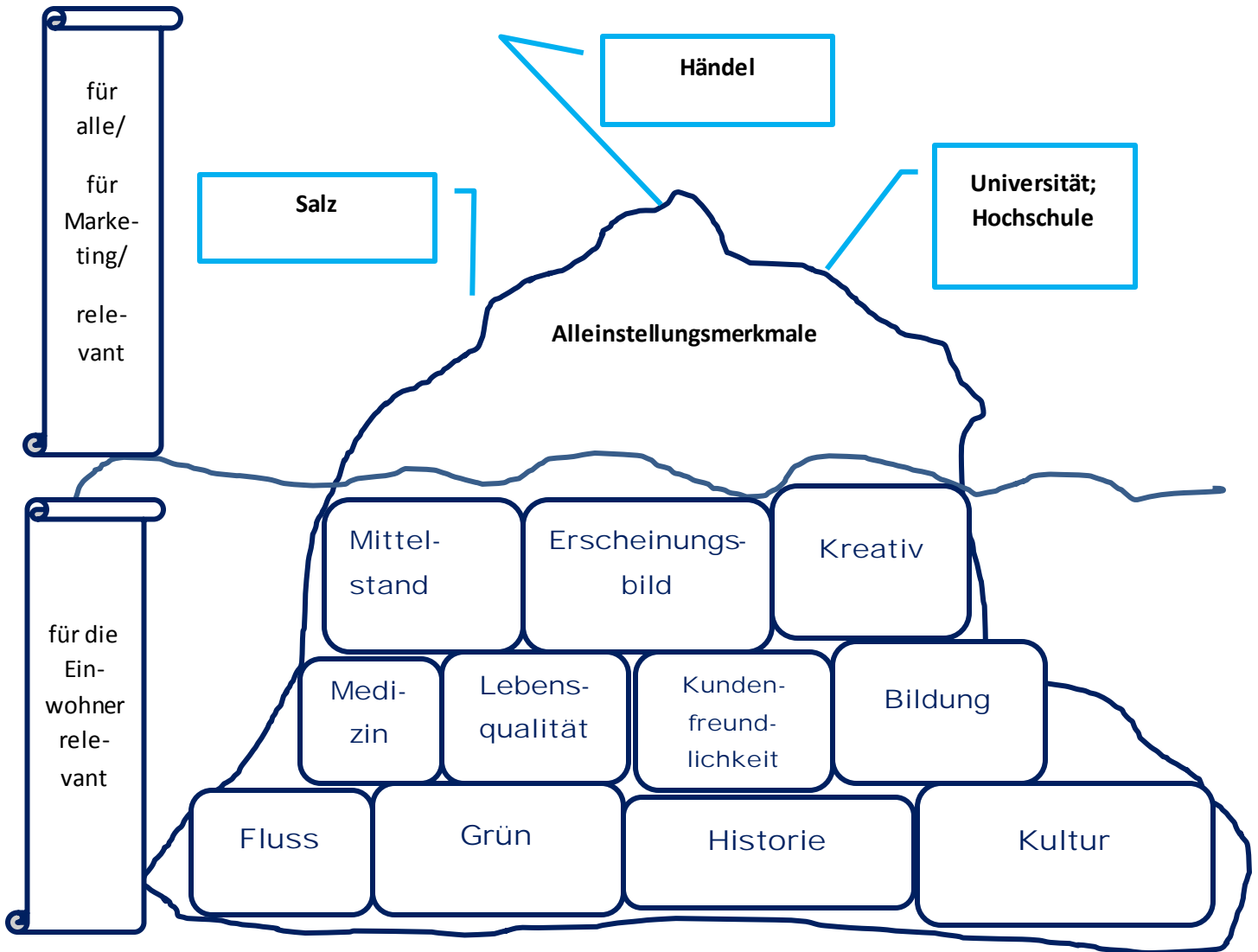
Zur Stärkung des Vertrauensverhältnisses zwischen Stadt und Händlern sollten partnerschaftliche Beziehungen aufgebaut werden. (Beispiel war hier Unterstützung bei Umsatzeinbußen, die durch Straßenarbeiten auftreten.)

Die Seitenstraßen in Halle sind zu wenig belebt, da die meisten Einkäufer auf die Hauptstraßen gelenkt werden. Eine Lösung für dieses Problem könne die in der Arbeitsgruppe vorgestellte **Einkaufs-App** bzw. ein entsprechendes **Internetportal** sein.

Informationen über Maßnahmen (etc.) sollten besser kommuniziert werden.

Der folgenden letzten Präsentation hat die verantwortliche Arbeitsgruppe zunächst die Feststellung voraus geschickt: Halle ist nicht Leipzig. Man möchte keine Vergleiche mehr hören und damit vor allem gesagt bekommen, was Halle nicht ist. Und man möchte in der Öffentlichkeit ein Bild von Halle finden, dass der realen Vielfalt der Stadt entspricht. Halle habe Alleinstellungsmerkmale, die eigentlich allen Bürgern bekannt seien, wie die Universität und die Burg Giebichenstein (Kunst-Hochschule), natürlich Georg Friedrich Händel und auch die Salztraditionen (dies sind die Themen, an die das Stadtmarketing anknüpft). Darüber hinaus habe Halle als Stadt zum Leben aber Stärken, die nicht allen Bürgern bekannt bzw. bewusst sind. Halle ist eine sehr kundenfreundliche Stadt, sagen nationale Vergleiche. Mit Halle ist eine hohe Lebensqualität verbunden, die sich bspw. in kurzen Grundschulwegen oder in der sehr guten medizinischen Versorgung (5 Krankenhäuser) äußert. Die Stadt besitzt eine gute Kulturlandschaft und eine bedeutende Historie. Außerdem gibt es viele kreative mittelständische Händler. Diese (und weitere solcher) Potentiale der eigenen Stadt sollten den Hallensern bekannter sein, damit sie sie besser und selbstbewusster nach außen tragen können. Als Bild hat die Arbeitsgruppe für ihr Anliegen einen Eisberg gewählt (siehe nächste Seite): gesehen wird (bestenfalls) die Spitze; eine stabile Basis darunter bringt diesen aber erst zum „Strahlen“.

Halles Identität



(f) Vorschlagsformulierung für das Bürgergutachten

(36) Für den potenziellen Standort „Helene Lange Schule“ ist kritisch zu prüfen, ob die Kriterien für einen sicheren Schulweg erfüllbar sind.

(37) Die Versorgung des Giebichensteinviertels mit Einzelhandelsgeschäften (tägl. Bedarf) sollte bald möglichst verbessert werden.

(38) Die Seitenstraßen in Halle sind zu wenig belebt, da die meisten Einkäufer auf die Hauptstraßen gelenkt werden. Eine Lösung für dieses Problem könnte die in der Arbeitsgruppe vorgestellte Einkaufs-App bzw. ein entsprechendes Internetportal sein.

(39) Die Idee, historische Fassaden zu erhalten, dahinter aber durch Durchbrüche große Verkaufsflächen zu schaffen, wird unterstützt.

4. Rückblick und Ausblick

Schaut man auf die Ergebnisse der drei Konferenzen zurück, so ist zunächst festzuhalten, dass die Konferenzen vom Engagement der beteiligten Bürger und der Referenten (inklusive ihrer sachkundigen Kolleginnen und Kollegen, die für Diskussionen zur Verfügung standen) getragen wurden. Besonders beeindruckend ist dabei die Ausdauer, mit der sich die Bürgerinnen und Bürger auf den Austausch eingelassen haben, und die Energie, mit der sie ihre Anliegen – immer wieder – vermittelt haben. Kommunikationsprozesse brauchen ganz wesentlich auch Ausdauer und die Bereitschaft, etwas noch einmal ins Gedächtnis zu rufen, etwas neu zu formulieren, weil es vielleicht noch nicht verstanden wurde, usw.

Neben diesen grundlegenden Voraussetzungen lassen sich im Rückblick weitere Aspekte identifizieren, die zum guten (oder auch mal weniger guten) Verlauf der Diskussionsprozesse beigetragen haben:

- Wenn auf allen Seiten die Bereitschaft, sich auf Austausch einzulassen, vorhanden ist, können gute Arbeitsergebnisse erzielt werden.
- Die Chancen auf fruchtbaren Austausch steigen, wenn verschiedene Akteure beteiligt sind und sich nicht nur Bürger und Vertreter der Verwaltung gegenüber stehen.
- Günstig hat sich ausgewirkt, dass die Themen von den Konferenzteilnehmern in der ersten Konferenz selbst generiert wurden. Und wenn die ReferentInnen auf die in der ersten Konferenz formulierten Fragen eingegangen sind, dann hat dies auf jeden Fall positiv gewirkt.
- Besonders problematisch war es, wenn Referenten auf die Themen der Konferenzteilnehmer nicht eingegangen sind (und noch einmal schwieriger, wenn sie die Relevanz der Themen generell – und ohne den Fokus auf akzeptable ‚Ersatzthemen‘ zu verschieben – in Frage gestellt haben).
- Genügend Zeit für Diskussionen ist wichtig (ein schlechtes Zeitmanagement entsprechend problematisch).
- Wie oben bereits angemerkt, hat sich der Puffer zwischen Vorträgen und Diskussion bewährt; die Asymmetrie in der Beziehung zwischen ExpertInnen und Laien kann dadurch gemildert werden, die BürgerInnen können sich dadurch leichter ihres eigenen Expertenstatus (als Konsumenten, Stadtbewohner, Radfahrer und Fußgänger, usw.) bewusst bleiben.

Soweit der Rückblick als knappes Streiflicht. Eine Zusammenfassung der Themen soll hier nicht vorgenommen werden. Die damit immer verbundene Hervorhebung bestimmter Aspekte soll hier vermieden werden; diese Aufgabe bleibt der Konferenz vorbehalten.

Der Blick nach vorn fällt natürlich auf die vierte und letzte Konferenz. Diese wird insgesamt (mit Mittagspause) fünf Stunden dauern (Beginn um 10.00 Uhr). Sie hat zwei Tagesordnungspunkte:

- 1) Diskussion und Verabschiedung des Bürgergutachtens und
- 2) Präsentation der Ergebnisse und Übergabe des Bürgergutachtens an den Beigeordneten der Stadt Halle für den Geschäftsbereich II, Stadtentwicklung und Umwelt, Herrn Stäglin.

Die Diskussion der Arbeitsergebnisse wird zunächst durch die Diskussion der in den Dokumentationen vorgelegten Formulierungsvorschläge für Empfehlungen und Anregungen erfolgen.

Da acht Themen behandelt wurden, wird jede der vier Arbeitsgruppen sich mit zwei Themen beschäftigen:

Themenaufteilung und Zuordnung der Themen zu Moderatoren

- Revitalisierung der Innenstadt und Einzelhandel (inklusive Schule) [Haufe]
- Kreative Stadtentwicklung und Wohnen/soziale Mischung [Ro. Sackmann]
- Verkehr und Nachhaltigkeit [Re. Sackmann]
- Grünes Halle und Stadt der Wissenschaft [Sorge]

Zu prüfen sind zunächst die einzelnen Vorschläge zu einem Themenbereich:

Soll der Vorschlag generell in das Gutachten?

Ist der jeweilige Vorschlag verständlich und präzise formuliert? Bringt er zum Ausdruck, worum es den Konferenzteilnehmern geht?

Dann ist der gesamte Themenbereich zu betrachten:

Reihenfolge der Vorschläge (möglichst allgemeine Aussagen erst, dann konkrete Vorschläge...)

Sollen zu dem Themenbereich noch weitere Vorschläge formuliert werden?

Sind verschiedene Dimensionen berücksichtigt, insbesondere: werden allgemeine Aussagen **und** konkrete Projektvorschläge gemacht?

Anschließend sollten noch zwei weitere Themen besprochen werden:

(1) Ganz allgemeine Empfehlungen/allgemeine Leitlinien für die Stadtentwicklung.

(2) Bewertung der Bürgerkonferenz³¹

Nach diesen Arbeiten in Gruppen werden die Ergebnisse dem Plenum zur Abstimmung vorgelegt. Dabei werden aus einstimmig angenommenen Statements Empfehlungen und aus den anderen Anregungen.

Danach erhalten die Teilnehmer individuell die Möglichkeit die Themen nach ihrer Bedeutung zu gewichten.

Nach der Mittagspause wird dann das Gutachten im öffentlichen Plenum vorgestellt und ein Ausdruck der Ergebnisse an Herrn Stäglin übergeben.

Auf den folgenden Seiten werden die Themen (nach Arbeitsgruppen) zusammengefasst:

³¹ Hier ist die Evaluation gemeint; die wird wieder über Fragebögen erfolgen. Hier geht es um eine allgemeine Einschätzung, die man bei der Übergabe des Gutachtens präsentieren möchte.

ANHANG: ÜBERSICHT ÜBER DIE FORMULIERUNGSVORSCHLÄGE ZUM BÜRGERGUTACHTEN

Arbeitsgruppe 1 bei der vierten Konferenz: Revitalisierung der Innenstadt und Einzelhandel (inklusive Schule)

Revitalisierung der Innenstadt
(1) Im Stadtentwicklungskonzept sollte die Kooperation zwischen unterschiedlichen Gruppen als grundlegendes Prinzip der Stadtentwicklung verankert werden.
(2) Insbesondere in der Quartiersentwicklung ist eine breite Kooperation unverzichtbar.
(3) Zwischennutzungen von leerstehenden Läden, Gebäuden und Brachen/Baulücken sollten grundsätzlich zugelassen und auch ausdrücklich ermutigt werden.
(4) Partizipative Stadtentwicklung braucht ein hohes Maß an Transparenz. Und diese Transparenz erfordert besondere Formate der Informationsaufbereitung und Informationsverbreitung. Eine Kooperation verschiedener Akteure sollte ein Konzept dazu entwickeln...
(5) Das in Glaucha verfolgte Modell der Eigentümermoderation sollte auf andere Gebiete übertragen werden. Dabei sollten auch kreative, soziokulturelle Projekte eine deutliche Unterstützung erfahren.
(6) Das Stadtentwicklungskonzept sollte die Förderung von Selbstnutzern enthalten.

Schulentwicklung; Einzelhandel
(36) Für den potenziellen Standort „Helene Lange Schule“ ist kritisch zu prüfen, ob die Kriterien für einen sicheren Schulweg erfüllbar sind.
(37) Die Versorgung des Giebichensteinviertels mit Einzelhandelsgeschäften (tägl. Bedarf) sollte bald möglichst verbessert werden.
(38) Die Seitenstraßen in Halle sind zu wenig belebt sind, da die meisten Einkäufer auf die Hauptstraßen gelenkt werden. Eine Lösung für dieses Problem könne die in der Arbeitsgruppe vorgestellte Einkaufs-App bzw. ein entsprechendes Internetportal sein.
(39) Die Idee, historische Fassaden zu erhalten, dahinter aber durch Durchbrüche große Verkaufsflächen zu schaffen, wird unterstützt.

Weitere Statements:

Riebeckplatz und obere Leipziger Straße und auch der Marktplatz stellen besondere Probleme dar, mit denen sich die Öffentlichkeit wie auch die Stadtplanung immer wieder beschäftigen. Die Bürgerkonferenz gibt dazu folgende Anregungen weiter: Für die obere Leipziger Straße wäre zu prüfen, ob diese anders denn als Einkaufsstraße zu entwickeln wäre. Für den Marktplatz wäre zu prüfen, ob gestalterische Bezüge auf das alte Rathaus das Problem der offenen Kante, unter dem der Platz leidet, mildern könnten (womit zugleich eine Identitätsstärkung verbunden sein könnte).

Arbeitsgruppe 2: Kreative Stadtentwicklung und Wohnen/soziale Mischung

Kunst, Kultur, Sport und kreative Stadtentwicklung
(7) Leerstände sollten für Kreative nutzbar gemacht werden.
(8) Im Rahmen des Dienstleistungszentrums (DLZ) sollte eine besondere Anlaufstelle „kreative Stadtentwicklung“ geschaffen werden.
(9) Die Aufgaben einer der Anlaufstelle beim DLZ sollten mit den Kreativen, die von dieser Einrichtung profitieren sollen, besprochen werden, damit Angebot und Nachfrage in eine möglichst breite Übereinstimmung gebracht werden können.
(10) Es sollte geprüft werden, ob es für innovative Formen des Projektmanagements (wie die Einbindung spontan organisierter Freiwilligenarbeit) eine Realisierungschance (in Form eines Pilotprojektes) geben kann.

Wohnen; soziale Mischung
(15) Die Stadt sollte darauf achten, dass sozial Schwache in allen Wohngebieten Halles wohnen können.
(16) Die Stadt sollte Eigentums- und Genossenschaftsbildung für alternative Wohnformen unterstützen. Dafür sollte ein Vorschlag erarbeitet werden.
(17) Die Stadt sollte das generell angestrebte Ziel der Aufrechterhaltung der sozialstrukturellen Mischung präzisieren (...)
(18) Interkulturelle Schulungen sollten für Bedienstete der Stadt und für Beschäftigte von Unternehmen im städtischen Eigentum obligatorisch sein.
(19) Bei der Gestaltung des öffentlichen Raums in der Inneren Stadt sollten mehr Orte geschaffen werden, an denen Verweilen möglich ist. (-> Ältere; Kinder)

Weitere Statements:

Die Stadt Halle verfügt, beispielsweise in der Wohnungsmarktbeobachtung, über Sammlungen aussagekräftiger Daten. Es wäre zu prüfen, ob diese (in entsprechender Aufbereitung) den Bürgern einfacher zugänglich gemacht werden könnten. Von besonderem Interesse wären dabei Entwicklungsdaten.

Arbeitsgruppe 3: Verkehr und Nachhaltigkeit

Verkehr; Schwerpunkt Rad- und Fußwege
(20) Es sollten intensiv Lösungen für neuralgische Verkehrswege und Plätze (wie den J.-Curie-Platz) gesucht werden.
(21) Die gleichberechtigte Behandlung aller Verkehrsteilnehmer sollte ein Leitprinzip des Verkehrskonzeptes der Stadt Halle sein. Das sollte sich beispielweise auch bei der Schneeräumung/Säuberung von Radwegen zeigen.
(22) Dort, wo das „Miteinander“ verschiedener Verkehrsarten gewünscht ist, sollte dieses z.B. durch Piktogramme oder durch farbliche Markierungen sichtbar gemacht und so gefördert werden.
(23) Zur besseren Einsichtnahme an unübersichtlichen Kreuzungen sollten Hilfsmittel angebracht werden. [Anm. rs: hier wäre eine Präzisierung sinnvoll]
(24) Für die Instandsetzung von Fußwegen sollte ein Etat bereitgestellt werden. Fußwege in der Stadt sollten nicht nur ohne besonderes Verletzungsrisiko sondern ohne besondere Mühen von allen Bürgern genutzt werden können.

Nachhaltige Stadt
(30) Die Stadt Halle sollte die Entwicklung hin zu einer (in einem umfassenden Sinn) nachhaltigen Stadt/Stadtgesellschaft unterstützen.
(31) Für die Entwicklung zur nachhaltigen Stadtgesellschaft sollten Kompetenzen gebündelt werden.
(32) Die Vernetzung der verschiedenen Akteure sollte durch die Einrichtung einer Plattform unterstützt werden.
(33) Die Vernetzung und die Kooperation der verschiedenen Akteure sowie die Förderung einer allgemeinen Orientierung an Nachhaltigkeit sollten durch die Einrichtung kontinuierlicher Formen von Bürgerpartizipation (Stadtteilkonferenzen, Runde Tische, dauerhafte Bürgerkonferenzen) in frühen Phasen des politischen Entscheidungsprozesses (nachhaltig) unterstützt werden.
(34) Möglichkeiten zur Einführung neuer Steuerungsstrukturen (Outsourcing) sollten geprüft – und möglichst genutzt werden.
(35) Die Entwicklung zur nachhaltigen Stadt sollte explizit an Entwicklungsziele der Agenda 21 [Ergänzung: und der Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt] anschließen.

Weitere Statements:

Das ÖPNV-Konzept wäre zu prüfen, da teilweise die Passung mit dem Bedarf fraglich ist.

Zu überdenken wäre, wie man das Sicherheitsempfinden der ÖPNV-NutzerInnen stärken könnte.

Arbeitsgruppe 4: Grüne Stadt und Stadt der Wissenschaft

Grüne Stadt
(25) Begrünung von (hässlichen) Fassaden, baulichen Schandflecken, Gleisbetten sollte aus ästhetischen, gesundheitlichen und ökologischen Gründen als Strategie gefördert und unterstützt werden.
(26) In der Inneren Stadt sollten – durch eine entsprechende Grüngestaltung – mehr Orte zum Verweilen geschaffen werden.
(27) Auch im Bereich der Freiraumplanung sollte die Informationsübermittlung verbessert die Bürgerbeteiligung gestärkt werden.
(28) Bei der Erschließung des Saaleufers sollte in Hinblick auf Versiegelung und Bebauung sensibel/zurückhaltend vorgegangen werden.
(29) Für den Holzplatz ist eine Gestaltung als Park oder eine naturnahe Begrünung der Errichtung von Bürogebäuden vorzuziehen.

Stadt der Wissenschaft
(11) Ein Projekt ‚Wissenschaft zum Anfassen‘ außerhalb von Ausstellungsräumen könnte nicht nur eine Bindung an die Universität bewirken, es könnte auch die Orte beleben, an denen entsprechende Objekte/Apparate aufgebaut würden. Die Realisierungsmöglichkeiten eines solchen Projektes sollten geprüft werden.
(12) Die Universität sollte prüfen, ob sie ihre Einbindung in die Stadt und in die Region verbessern kann. Insbesondere sollte geprüft werden, ob (und unter welchen Bedingungen) vorhandene Beziehungen (zur Wirtschaft, zu Schulen und generell zu anderen Bildungseinrichtungen) weiter ausgebaut werden können.
(13) Stadt- und Hochschulmarketing sollten den Vorschlag, bei der Anwerbung von Studenten mit Wirtschaftsunternehmen zu kooperieren, prüfen.
(14) Das (mit dem MMZ verbundene) Image Halles als Film- und Medienstadt sollte gepflegt und weiter entwickelt werden.

Weitere Statements:

Auch wenn der ökonomische Nutzen der wissenschaftlichen Einrichtungen sehr wichtig ist, sollten Universität und Hochschule in ihrer Außendarstellung stärker ihre besondere, unersetzliche, Bedeutung für die Gesellschaft deutlich machen.

Wenn seitens der Universität tatsächlich die Verbundenheit der Bürger – nicht nur der politischen Spitze – mit der Universität als zu gering eingeschätzt wird, sollte präzise formuliert werden, welche Unterstützung erwartet wird.

Akteure, die sich für das Themas „essbare Stadt“ interessieren, sollten die Möglichkeit der Kooperationen mit Kleingärten und Schulen prüfen.

Statements ohne eindeutige thematische Zuordnung:

- Da Vernetzungen allen daran Beteiligten Vorteile bringen können (vorausgesetzt die Vernetzungen haben die für den jeweiligen Zweck richtige Form), wäre es wünschenswert, den Kreativen - beziehungsweise generell allen Akteuren der Stadtentwicklung Anreize zur Netzwerkbildung zu geben.

Diese Anreize dürfen keinen Verpflichtungscharakter annehmen.

- Man sollte mehr Möglichkeiten suchen, um das freiwillige Engagement – auf das unsere Gesellschaft kaum noch verzichten kann – durch offizielle institutionelle (im Wesentlichen symbolische) Rahmung sichtbar zu machen. Damit erfährt die Arbeit zusätzliche Wertschätzung; zugleich wird die institutionelle Vernetzung gefördert.
- Anzustreben wäre eine (weitere) interkulturelle Öffnung der Verwaltung.
- Eine offene Frage ist, welche Konzepte für die weitere Zukunft der Stadtentwicklung (jenseits der augenblicklich zu verabschiedenden Pläne) leitend sein sollten. Sich bereits früh damit auseinanderzusetzen ist sinnvoll, weil andernfalls ständig Fakten geschaffen werden, die Handlungsspielräume einschränken.