

transdisziplinäre
sicherheitsstrategien für polizei,
wohnungsunternehmen
und kommunen



Sicherheit im Wohnumfeld

● Dokumentation der Begehungen und Beobachtungen



TRANSIT – Transdisziplinäre Sicherheitsstrategien für Polizei, Wohnungsunternehmen und Kommunen

Der hier vorliegende Bericht ist in einer Reihe weiterer Berichte entstanden und stellt ein Teilergebnis des Forschungsprojektes transit dar, das in der Zeit von 2013-2016 im Rahmen des Programms „Forschung für die zivile Sicherheit“ im Themenfeld „Urbane Sicherheit“ vom Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert. Das Projekt wurde in einem Forschungsverbund unter der Federführung der Kriminologischen Forschung und Statistik des Landeskriminalamts Niedersachsen gemeinsam mit dem Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) in Berlin und unter Mitwirkung von F+B Forschung und Beratung für Wohnen, Immobilien und Umwelt GmbH in Hamburg durchgeführt.

Die Ausrichtung des Projekts konzentrierte sich auf Fragen der Kriminalprävention und (Alltags-)Sicherheit in der Stadt und hatte dabei besonders die Qualität des Wohnumfeldes und die nachbarschaftliche Perspektive im Fokus. Ziel des Projektes transit war es, transdisziplinäre Sicherheitsstrategien für die zentralen Akteure Polizei, Kommunen und Wohnungswirtschaft zu schaffen und sie so aufzuarbeiten, dass sie in die Alltagsorganisation und in das Alltagshandeln der einzelnen Beteiligten eingebettet werden können.

Für eine nachhaltige Verankerung war es schon während der Projektlaufzeit besonders wichtig, theoretisch erarbeitete Erkenntnisse auf ihre Praxistauglichkeit hin zu überprüfen. Daher wurde die Anwendbarkeit der Erkenntnisse in drei Fallstudienstädten erprobt und konnte im Anschluss direkt an die Bedarfe angepasst werden. Die erarbeiteten Sicherheitsstrategien für Polizei, Kommunen und Wohnungswirtschaft wurden in einer Handreichung so aufbereitet, dass sie auch in anderen Kommunen in die tägliche Sicherheitspraxis einfließen können (www.transit-online.info).

Um transdisziplinäre Ergebnisse zu erzielen, hat das Projektteam einen multidimensionalen Forschungsansatz gewählt. Dazu war ein Methodenmix aus quantitativen und qualitativen Instrumenten erforderlich. Um die Komplexität der Ansätze nachvollziehbar zu halten, aber auch um Interessierten einen schnellen Zugang zu den Teilergebnissen des Projekts zu ermöglichen, haben wir uns entschlossen, die Ergebnisse der einzelnen methodischen Schritte jeweils als gesonderte Broschüren zu veröffentlichen, so dass der Projektprozess auch für Außenstehende nachvollzogen werden kann. Die Teilergebnisse sind sowohl als einzelne Broschüren nutzbar, der ganzheitliche Ansatz des Forschungsprojektes wird jedoch erst in ihrer Gesamtheit sichtbar.

Folgende Broschüren sind verfügbar:

1. Theoretische Grundlagen der Kriminalprävention für ein sicheres Wohnumfeld
2. Glossar „Sicherheit im Wohnumfeld“
3. Ergebnisse des ersten Fallstudien-Workshops
4. Kleinräumige Kriminalitätslagebilder für die Fallstudienstädte (nicht öffentlich verfügbar)
5. Auswertungen der Befragung zum Sicherheitsempfinden im Wohnumfeld
6. Ergebnisse der Befragung von Wohnungsunternehmen zu sicherheitsrelevanten Themen
7. Dokumentation der Begehungen und Beobachtungen
8. Gegenüberstellung von Angsträumen und Gefahrenorten
9. Ergebnisse des zweiten Fallstudien-Workshops
10. Akteure, Netzwerke, Strategien für ein sicheres Wohnumfeld in Braunschweig, Emden und Lüneburg

Neben den Broschüren wurde zudem eine Handreichung für eine verbesserte Zusammenarbeit der Sicherheitsakteure Polizei, Kommunen und Wohnungswirtschaft erarbeitet. Alle Produkte stehen auch online auf der Homepage www.transit-online.info zur Verfügung.

Dokumentation der Begehungen und Beobachtungen in den Fallstudienstädten

Gliederung

1. Einleitung	1
1.1 Methode der stadträumlichen Bestandsaufnahme und Analyse	1
1.2 Zur Auswahl der Begehungsrouten	2
1.3 Vorgehen einer kleinräumigen Begehung	3
1.4 Ziele der Begehungen	4
1.5 Ausgewählte Kriterien zur Beurteilung sicherheitsrelevanter Aspekte	5
1.6 Kriterienliste	6
2. Braunschweig - Weststadt	11
2.1 Auswertung der Begehung am Standort Braunschweig – Route 1 Emsviertel	14
2.2 Auswertung der Begehung am Standort Braunschweig – Route 2 Donauviertel	22
2.3 Abschließende Diskussionsrunde in Braunschweig	27
3. Emden – Barenburg	29
3.1 Auswertung der Begehung am Standort Emden – Route 1 Gustav-Freytag-Straße – Eduard-Mörike-Straße – Geibelstraße	32
3.2 Auswertung der Begehung am Standort Emden, Route 2 Ludwig-Uhland-Str. – Heinrich-von-Kleist-Str. – Friedrich-Rückert-Str. - Hermann-Allmers-Straße	39
3.3 Abschließende Diskussionsrunde in Emden	46
4. Lüneburg – Mittelfeld	47
4.1 Auswertung der Begehung am Standort Lüneburg – Route 1 An der Saline	50
4.2 Auswertung der Begehung am Standort Lüneburg – Route 2 Am weißen Turm	57
4.3 Abschließende Diskussionsrunde in Lüneburg	62
5. Fazit	64
5.1 Gemeinsame, strukturierte Begehung	64
5.2 Moderation und Fragebogen	65
5.3 Mehrwert und Stundeneinsatz	65
5.4 Anlagen	67

1. Einleitung

1.1 Methode der stadträumlichen Bestandsaufnahme und Analyse

Eine (stadt)räumliche Bestandsaufnahme umfasst die Erhebung, Beschreibung und dokumentierte Untersuchung eines konkreten, definierten Raumes. Sie beschreibt die Bedingungen vor Ort und systematisiert sie nach vorgegebenen Kategorien. Ziel einer (stadt)räumlichen Bestandsaufnahme ist es, zielorientierte bzw. problemanalytische Beschreibungen vorzunehmen sowie bestimmte Merkmale systematisch zu erfassen und darzustellen.

Stadt(räumliche) Strukturen sind komplexe Konstrukte – ähnlich einem vielschichtigen Gewebe. Obwohl sie aus einzelnen identifizierbaren Bestandteilen, Elementen und Schichten bestehen (Reichert 2012 nach Jacobs) ist doch fast unmöglich, eine vollständige Bestandsaufnahme mit allen Merkmalen vorzunehmen. Alles in vollem Umfang zu analysieren ist deshalb fast aussichtslos, da sich städtebauliche Strukturen aus den kumulierten, historischen, planerischen und gesellschaftlichen Entwicklungen ergeben (vgl. Reichert 2012) und zu einem Ganzen verschmelzen. Hilfreich ist es daher, klare, zielgerichtete und problemorientierte Merkmale zu definieren und die Ergebnisbeschreibung anhand der festgelegten Beschreibungsmerkmale vorzunehmen. „Ziel einer Bestandsaufnahme und Analyse ist es, die örtlich spezifischen Gegebenheiten, Problem- und Handlungsschwerpunkte zu erkennen, und sie mit angemessenem Tiefgang zu erheben und zu bewerten.“ (vgl. Reichert 2012: 163) Im Laufe der Erfassung können Teilmerkmale modifiziert werden, das eigentliche Hauptziel der stadträumlichen Bestandsaufnahme sollte jedoch klar formuliert werden. (Stadt) räumliche Bestandsaufnahmen haben immer beschreibenden Charakter, sie sind Grundlage einer Diagnose, die auch immer individuelle Wertungen enthält (vgl. auch Frankfurth 2009). Eine Planung verläuft beispielsweise nie linear, sie ist in der Regel eine Rückkoppelung aus bestehenden und rückkoppelnden Ereignissen. Planungen sind nicht trennscharf und einer permanenten Weiterentwicklung eingebunden. "Ziel einer Bestandsaufnahme und Analyse ist es, die örtlich spezifischen Gegebenheiten, Problem- und Handlungsschwerpunkte zu erkennen, und sie mit angemessenem Tiefgang zu erheben und zu bewerten." (vgl. Reichert 2012: 163)

(Stadt)räumliche Bestandsaufnahmen einerseits und Begehungen andererseits, ermöglichen es, den sozialen und den baulichen Zusammenhang eines Ortes zu erfassen und die in ihm stattfindenden Interaktionen auszubereiten. In Form von Notizen, Fotos, Plänen und Statistiken sowie Kartierungen können wesentliche Merkmale erfasst werden. Zu erfassen

BEGEHUNG

ist nicht nur das, was man sieht, sondern es kommt darauf an, wie Dinge wahrgenommen und genutzt werden. Eine Reduzierung auf das Wesentliche und damit auf die individuelle Zielsetzung ist hilfreich. "Die Bestandsaufnahme beschreibt den Prozess der kritischen Auseinandersetzung mit baulichen und räumlichen Strukturen, Nutzung und Verflechtung sowie ihre Gestalt und Qualität..."(Reichert 2012: 163). Zu einer Bestandsaufnahme gehört die Einhaltung unterschiedlicher Blickwinkel "Diversity Perspektive. Den Ist-Zustand zu erfassen bedeutet, die städtebauliche und gestalterische Besonderheiten, Brüche, Übergänge, Vernetzungen und differenzierten Raumkonzepte systematisch und kritisch aufzunehmen. Zu untersuchen ist, ob Angebote für die unterschiedlichen Nutzerinnen und Nutzer geschaffen wurden und um die Analyse baulich-räumlicher sowie sozialräumlicher Strukturen unter sicherheitsrelevanten Aspekten. Dazu gehört eine gendersensible Analyse (vgl. Stadt Wien 2013, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin 2011) sowie die Berücksichtigung der drei Schutzdimensionen „Gestaltung und Technik, Nutzungsverantwortung und Soziales Management“¹ (vgl. Schubert 2013)².

1.2 Zur Auswahl der Begehungsrouten

BEGEHUNGSROUTEN

Die Methode der stadträumlichen Bestandsaufnahme und Analyse wurde im Rahmen des Projektes transit in drei Gebieten der Fallstudienorte Braunschweig, Lüneburg und Emden durchgeführt und auf ihre Anwendbarkeit im Rahmen fachübergreifender lokaler Sicherheitsarbeit bewertet. Zur Festlegung der Begehungsrouten wurden Erkenntnisse aus zwei vorherigen, empirischen Schritten ausgewählt, mit deren Hilfe Gefahrenorte und Angsträume innerhalb des Fallstudienortes erfasst wurden. Bei den Gefahrenorten handelt es sich um Orte, an denen tatsächlich Kriminalität und weiterer Ordnungsstörungen nachgewiesen werden können. Zu diesem Zweck hat das LKA Niedersachsen ein kleinräumiges Kriminalitätslagebild zu den jeweiligen Fallstudienorten erstellt. Über einen Zeitraum eines Kalenderjahres wurden alle raumbezogenen Delikte und Ordnungsstörungen aus dem polizeilichen Vorgangsbearbeitungssystem (VBS) erfasst und auf einer Karte sichtbar gemacht Anhand

¹ Die drei Sicherheitsdimensionen leiten sich aus der Arbeitshilfe "Sichere wohnbezogene Infrastrukturen" der Sicherheitspartnerschaft im Städtebau in Niedersachsen ab, die im Jahr 2013 entwickelt wurde und aktuell in einer Anwendungsevaluation getestet wird. Sie basiert auf einer Arbeitshilfe zu "Sicheres Wohnen und Qualitätssiegel", ein Instrument, das die SIPA seit 2010 als Kriterienkatalog bei der Beurteilung eines sicheren Wohnumfeldes in Niedersachsen einsetzt.

² Die hier aufgelisteten Kriterien sind ein Konglomerat aus unterschiedlichen Katalogen, die sich in der Vergangenheit als tragbare Analyseinstrumente zur Erfassung einer (stadt)räumlichen Situation unter sicherheitsrelevanten Aspekten für unterschiedliche Nutzungsstrukturen erwiesen hat. Dabei handelt es sich um die Kriterienkatalogen zum "Sicheren Wohnen" und zur "Wohnungsbezogenen Infrastruktur", der Sicherheitspartnerschaft im Städtebau in Niedersachsen, um Auszüge aus dem Stadtentwicklungsplan 2025 der Stadt Wien und aus dem Berliner Handbuch für Gender Mainstreaming in der Stadtentwicklung.

dieser Bilder konnten Orte festgestellt werden, an denen sich Ereignisse zur Beeinträchtigung des nachbarschaftlichen Miteinanders bündelten.

Die Angsträume umfassen dagegen all jene Bereiche, in denen sich Menschen unsicher oder unwohl fühlen. Diese Bereiche wurden mit Hilfe einer Bevölkerungsbefragung erfasst. Dazu wurden je 1000 zufällig ausgewählten Bewohnerinnen und Bewohner der Fallstudienstädte über 16 Jahren nach Straßen, Wegen oder Plätzen gefragt, an denen sie sich unsicher fühlen. Die Befragten hatten die Gelegenheit drei Standorte zu benennen, gleichzeitig konnten sie die jeweiligen Ursachen der Verunsicherung mitteilen. Anhand von 15 vorgegebenen Antwortmöglichkeiten konnten baulich-räumliche, soziale und Image-Ursachen genannt werden. Zusätzlich zu konkreten Angaben konkreter Orte mit Straßenbezeichnungen, Hausnummern oder festgelegte Bezeichnungen wurde auch eher diffuse Angaben gemacht wie „Auf dem Weg zur Haltestelle“, „Innenhof“ oder „abends im Dunkeln“.

Gefahrenorte und Angsträume sind nicht per se deckungsgleich. Aus beiden Ergebnissen konnten jedoch Routen festgelegt werden, die Orte beider Aspekte umfassten.

1.3 Vorgehen einer kleinräumigen Begehung

Eine stadträumliche Begehung unter Sicherheitsaspekten dient der Katalogisierung und fotodokumentarische Bestandsaufnahme von Qualitäten und Ordnungsstörungen in einem kleinräumigen Bereich eines Stadtteils. Anhand der kleinräumigen Betrachtung ist es möglich, konkrete ortsbezogene Hinweise auf Qualitäten und Störungen zu erhalten, darüber hinaus soll Gelegenheit gegeben werden, Themengebiete zu abstrahieren und sie auf andere Gegebenheiten zu übertragen. Die gemeinsame Begehung dient dem gegenseitigen Erfahrungsaustausch der beteiligten Akteure vor Ort und macht Netzwerkarbeit damit praxisnah und handhabbar.

VORGEHEN

Der gegenseitige Austausch der Expertinnen und Experten dient dazu, den Raum aus unterschiedlicher fachlicher Perspektive erfahrbar zu machen. Um das (Un-)Sicherheitsempfinden der Nutzenden vor Ort in die Beurteilung eines Raumes hineinzu bringen, wurden die Teilnehmenden im Vorfeld in ein künstliches Szenario versetzt. Als „Anwältin / Anwalt“ sollen sie neben ihrem Expertinnen und Expertenwissen die Nutzung des Raumes aus der Nutzungsperspektiv bewerten. Dazu wurden folgende Szenarien vorbereitet, die bei der Begehung berücksichtigt werden sollten:

1. **Szenario 1:** Sie sind eine ältere Person im Alter von 75 Jahren. Sie holen sich morgens Brötchen vom Bäcker und machen sich danach zu Fuß mit dem Rollator auf den Weg zur Bushaltestelle, da vormittags noch ein Arztbesuch ansteht. Später am

SZENARIEN

Nachmittag begeben Sie sich in einen Park in der Nähe, um sich mit einer Bekannten dort zu einem kleinen Picknick zu treffen.

2. **Szenario 2:** Sie sind eine Person im Alter von 35 Jahren. Sie haben ein Kleinkind und eine Tochter im Grundschulalter und müssen diese morgens mit dem Kinderwagen zur Kita und in die Schule bringen. Da Sie erwerbstätig sind, machen Sie sich daraufhin mit dem Fahrrad auf den Weg zur Arbeit. Nachdem ihr Partner /ihre Partnerin die Kinder abgeholt hat, können Sie sich abends noch zu Fuß auf den Weg zum Sporttraining machen und kommen später im Dunkeln wieder zurück.
3. **Szenario 3:** Sie sind eine junge Frau, ca. 20 Jahre alt. Nachdem Sie tagsüber in der Uni waren, treffen Sie sich nachmittags mit Freunden zum Shoppen in den Stadtteil. Abends besuchen Sie dann Ihre Freundin, gehen später mit ihr in eine Diskothek und wollen spätabends zu Fuß oder mit dem Bus/Bahn nach Hause fahren.
4. **Szenario 4:** Sie sind ein Kind im Alter von 10 Jahren und wohnen erst seit Kurzem im Stadtteil. In der fußläufig erreichbaren Schule haben Sie Freundschaft mit einem anderen Kind geschlossen und verabreden sich heute zum ersten Mal zum Spielen. Dazu holen sie den Freund zu Hause ab und gehen auf den nahe gelegenen Spiel- und Bolzplatz.

1.4 Ziele der Begehungen

Ziele der Begehungen sind die Überprüfung der ausgewiesenen Angsträume und Gefahrenorte. Unter Zuhilfenahme einer dafür zusammengestellten Kriterienliste zu Sicherheitsaspekten im Wohnumfeld ist die konsensorientierte Beurteilung von Stärken und Schwächen eines Stadtraumes ausschlaggebend um der gemeinsamen Zielsetzung zur Verringerung der Unsicherheiten und Reduzierung raumbezogener Kriminalität beizutragen. Über die Sensibilisierung auf eine nutzungsorientierte Sichtweise von Bewohnerinnen und Bewohner werden sicherheitsrelevante Aspekte wie Erreichbarkeit, Einsehbarkeit, Übersichtlichkeit und Transparenz anhand konkreter Kriterien vor Ort überprüft und sollen damit zu einer Verbesserung der Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner beitragen. Ganz im Sinne eines transdisziplinären Ansatzes können neue, noch nicht gedachte Lösungen generiert werden, die sich nicht von vornherein Zwängen der Wirtschaftlichkeit oder Umsetzungskomplexität unterwerfen müssen.

ZIELE

1.5 Ausgewählte Kriterien zur Beurteilung sicherheitsrelevanter Aspekte

Die Liste mit ausgewählten Kriterien zur Beurteilung sicherheitsrelevanter Aspekte speist sich aus mehreren Quellen: Ein Teil der Kriterien wurde den Handbüchern „Gender Mainstreaming in der Stadtentwicklung“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin und der Stadt Wien entlehnt. Ein Großteil der Kriterien entstammte dem Kriterienkatalog zur Auditierung sicherer Wohnnachbarschaften der Sicherheitspartnerschaft im Städtebau in Niedersachsen und wurde den Zwecken einer zeitlich begrenzten Begehung angepasst.

KRITERIEN

1. Aktueller Eindruck des Gebietes.
2. Räumliche An- und Zuordnung
3. Lesbarkeit und Orientierung
4. Verkehrsanbindung und Wegeführung
5. Überschaubarkeit und Sichtbarkeit
6. Beleuchtung
7. Zugänglichkeit und Zugangsbedingungen
8. Sichere Abstellmöglichkeiten
9. Zuletzt wurde den Teilnehmenden Platz gelassen für eigene Anregungen zu Ordnungsstörungen und Qualitäten

Mit dem Instrument der teilnehmenden Beobachtung begleitet das Forschungsteam die Teilnehmenden. Als Moderator/in greift es in das Geschehen ein, wenn es darum geht, auf eine besondere Situation hinzuweisen. Parallel werden ein Begehungsprotokoll und ergänzende Fotos für die dokumentarische Bestandsaufnahme zu bestehenden Incivilities oder Qualitäten im Gebiet angefertigt werden.

Innerhalb der Begehungsrouten wurden drei Standorte ausgewählt, an denen die Kriterienliste im Team der teilnehmenden Experten abgearbeitet werden sollte. Mit dem Hinweis darauf, dass es sich bei der Beurteilung um eine Momentaufnahme handelt, konnten die Standorte eingeschätzt und beurteilt werden.

1.6 Kriterienliste

I. Aktueller Eindruck des Gebietes	eher ja			eher nein			teils/ teils			Bemerkungen		
	S1	S2	S3	S1	S2	S3	S1	S2	S3	S1	S2	S3
Machen die Freiflächen im Wohnumfeld einen sauberen (gepflegten) Eindruck und sind frei von Graffiti, Schäden und Vandalismus?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
II. Räumliche An- und Zuordnung	eher ja			eher nein			teils/ teils			Bemerkungen		
Sind Aufenthaltsqualitäten für alle Nutzungsgruppen vorhanden und in Art und Gestaltung auf die Bedürfnisse ausgerichtet (Farbgebung, Materialien, etc.)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Sind die Gehwege ausreichend breit gestaltet, sodass sich Passanten/innen begegnen und ausweichen können?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Sind Fenster von Gebäuden auf den (halb-) öffentlichen Raum und auf die Straße ausgerichtet (insbesondere an Giebelseiten)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Sind Grenzen zwischen öffentlichen Bereichen (z.B. Straßen und Fußweg), halböffentlichen (z.B. Zugang zum Haus) und privaten Bereichen (Eingangstüren) spürbar oder erkennbar?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

III. Lesbarkeit und Orientierung	eher ja			eher nein			teils/ teils			Bemerkungen		
	S1	S2	S3	S1	S2	S3	S1	S2	S3	S1	S2	S3
Ist eine leichte Orientierung im ausgewählten Bereich möglich?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Ist die Wegeführung klar und deutlich?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Sind Straßennamen/Adresse leicht auffindbar?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Sind die Hausnummern leicht erkennbar?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

IV. Verkehrsanbindung und Wegeführung	eher ja			eher nein			teils/ teils			Bemerkungen		
	S1	S2	S3	S1	S2	S3	S1	S2	S3	S1	S2	S3
Sind durchgehende und eindeutig erkennbare Fuß- und Radwege vorhanden und sicher vom Autoverkehr abgetrennt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Kollidieren Fuß- und Radwege miteinander?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Gibt es eindeutige Routen, auf denen einzelne Ziele vom Wohnhaus erreicht werden können?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Sind Wunschgehlinien (Trampelpfade) erkennbar?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

V. Überschaubarkeit und Sichtbarkeit	eher ja			eher nein			teils/ teils			Bemerkungen		
	S1	S2	S3	S1	S2	S3	S1	S2	S3	S1	S2	S3
Sind die Wege zwischen den Gebäuden übersichtlich, gut einsehbar, gut erkennbar und frei von unübersichtlichen Nischen und wucherndem Gebüsch?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Sind Parkplätze in ausreichender Anzahl vorhanden?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Sind Parkplatzanlagen in Größe und Anzahl überdimensioniert?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Sind die rückseitigen Wege und Grünanlagen von Gebäuden einsehbar?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

VI. Beleuchtung	eher ja			eher nein			teils/ teils			Bemerkungen		
	S1	S2	S3	S1	S2	S3	S1	S2	S3	S1	S2	S3
Sind Fuß- und Radwege ausreichend beleuchtet?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Wird die Beleuchtung von Bäumen und Büschen eingeschränkt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

VII. Zugänglichkeit und Zugangsbedingungen	eher ja			eher nein			teils/ teils			Bemerkungen		
	S1	S2	S3	S1	S2	S3	S1	S2	S3	S1	S2	S3
Sind Ausweich- bzw. Fluchtmöglichkeiten auf den Wegen und Plätzen vorhanden?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Sind Wege und Plätze sowie Zu- und Eingänge ohne größere Hindernisse begehbar?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

VIII. Sichere Abstellmöglichkeit	eher ja			eher nein			teils/ teils			Bemerkungen		
	S1	S2	S3	S1	S2	S3	S1	S2	S3	S1	S2	S3
Steht eine ausreichende Anzahl von Fahrradabstellplätzen in unmittelbarer Nähe zur Wohnung und zu öffentlichen Einrichtungen mit Rahmensicherung zur Verfügung?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Sind wettergeschützte Abstellflächen für Rollatoren oder Kinderwagen vorhanden?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Ist der Abfallbereich, sowie Altglas- und Altkleidercontainer gut gestaltet, zugangskontrolliert und einsehbar?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Ist das öffentliche Mobiliar aus robusten und werthaltigen (hochwertig, nutzbar, ansprechend) Materialien?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

IX. Platz für eigene Anregungen zu Ordnungsstörungen und Qualitäten	eher ja			eher nein			teils / teils			Bemerkungen		
	S1	S2	S3	S1	S2	S3	S1	S2	S3	S1	S2	S3
Ordnungsstörungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Qualitäten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

2. Braunschweig – Weststadt

Begehung am 03.06.2015

Route 1 Emsviertel (*Elbestraße, Haseweg, Eiderstraße, Travestraße, Emsstraße*)

Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

Sandra van der Borst, (Stadt Braunschweig, Bürgerservice, Öffentliche Sicherheit, Zentrale Ordnungsdienste)

Kathrin Bock (Stadt Braunschweig, Öffentliche Sicherheit / Praktikantin)

Jens Fischer (Baugenossenschaft Wiederaufbau eG)

Michael Lehmann (Nachbarschaftstreffpunkte Weststadt)

Raphael Richter (Polizeikommissariat Braunschweig Süd)

Thomas Seliger (Stadt Braunschweig, Kinder, Jugend und Familie, Kommunalen Präventionsrat)

Moderation und Protokoll: Sabine Rebe, Dr. Holger Floeting, Dirk Behrmann

Route 2 Donauviertel (*Am Lehmanager, Lahnstraße, Möhlkamp, Am Queckenberg, Kinzigstraße*)

Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

Andreas Bogner (Stadt Braunschweig, Kinder, Jugend und Familie, Jugendhilfeplanung)

Joachim Burgdorf (AG Weststadt)

Kai-Uwe Bratschke (Polizeikommissariat Braunschweig Süd)

Andrea Haase (Polizeidirektion Braunschweig)

Andrea Knüsting (Stadt Braunschweig, Stadtplanung und Umweltschutz, Stadterneuerung)

Sarah Kierner (Stadt Braunschweig Kinder, Jugend und Familie / Praktikantin)

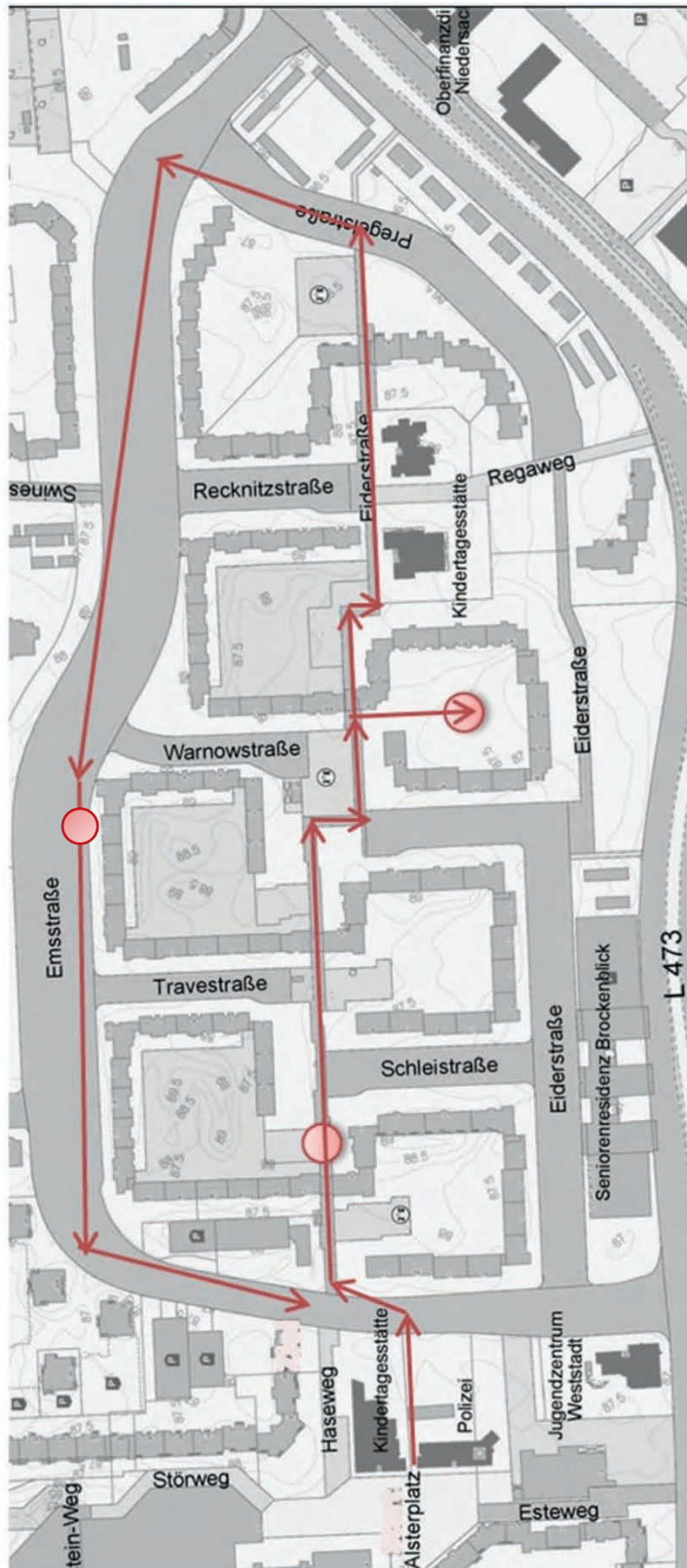
Moderation und Protokoll: Dr. Anke Schröder, Jan Abt, Andreas Schmalfeld

Abb. 1: Angsträume und Gefahrenorte in Braunschweig – Weststadt



Abb. 2: Braunschweig Route 1: Emsviertel

Emsviertel: Travestraße, Eiderstraße, Emsstraße, Haseweg



2.1 Auswertung der Begehung am Standort Braunschweig – Route 1 Emsviertel

Die Kriterienliste wurde vollständig ausgefüllt und nach Einschätzung des Protokollanten im Allgemeinen gut verstanden.

Aktueller Eindruck des Gebietes

AKTUELLER EINDRUCK

Der aktuelle Eindruck des Gebietes mit einer Wohnbebauung aus den Sechzigerjahren ist insgesamt positiv. Es existiert ein großer Unterschied zwischen den sanierten und den unsanierten Bereichen. Insgesamt ist das Gebiet sauber, Graffiti sowie Tags sind kaum vorhanden. Das Gebiet ist mittlerweile in die Jahre gekommen. Auf die Frage, ob die Freiflächen im Wohnumfeld einen saubereren (gepflegten) Eindruck machen und frei von Graffiti, Schäden und Vandalismus sind wurde insbesondere auf die Beschädigungen der Gehwege und Fahrradständer hingewiesen. Auffallend war am Standort 2 ein gemeinschaftlich genutzter Mietergarten im zentralen Hofbereich, weitere Flächen wurden von Mieterinnen und Mietern unmittelbar vor ihrem/ihrer Balkon/Terrasse eher informell angeeignet. Auf den übrigen Grünflächen wurde die Nutzung durch Verbotsschilder eingeschränkt (kein Ballspiel). Dort, wo die lokalen Wohnungsunternehmen aktiv sind, ist eine Gestaltung der Außenräume sichtbar.



Fotos: Beispiele für mangelnden Unterhaltungszustand der Außenräume (Fotos: Difu)



Fotos: Beispiele für die Neugestaltung des Außenraumes und informelle Aneignung (Fotos: LKA)

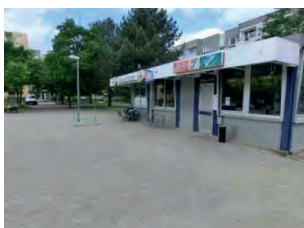
Räumliche An- und Zuordnung

Zwar finden die Teilnehmenden Aufenthaltsqualitäten im Außenraum vor; insbesondere am Standort 1 sind zahlreiche Sitzgelegenheiten und Spielgeräte jedoch defekt und nicht barrierefrei ausgestattet, so dass die Nutzung nur teilweise den Bedürfnissen der Bewohnerinnen und Bewohner entspricht. Die Gestaltung der öffentlichen Flächen ist teilweise veraltet und bietet wenige Aufenthaltsqualitäten. Vorhandene Kinderspielplätze sind teilweise nicht gut einsehbar. In einigen Innenhöfen wurden die Abstandsflächen mit Verbotsschildern versehen, die Rasenflächen wirken dort ungenutzt. Vorhandene Sitzbänke sind mancherorts verwaorlost, es fehlt an Mobiliar aus werthaltigen Materialien. Meist sind die Fenster auf den halböffentlichen Bereich oder zur Straße hin orientiert, was die soziale Kontrolle stärkt. Die Gehwege sind ausreichend breit gestaltet, so dass sich Passantinnen und Passanten begegnen und ausweichen können. Die Grenzen zwischen privaten und öffentlichen Bereichen sind teilweise erkennbar, teilweise sind die Abstufungen nicht nachvollziehbar.

RÄUMLICHE AN- UND ZUORDNUNG



Fotos: Übergänge von öffentlichen zu halböffentlichen Bereichen (Fotos LKA)



Fotos: Breite Wegführung aber ungenutzte Freiflächen mit Verbotsschildern (Fotos: LKA)

Lesbarkeit und Orientierung

LESBARKEIT UND ORIENTIERUNG

Die Lesbarkeit und Orientierung im Gebiet ist unterschiedlich zu beurteilen. Auf der Route scheint die Orientierung immer wieder schwierig zu sein. Durch den Verlauf der „Wohnschlangen“ und deren Erschließung ist die Zuordnung zur Adresse (Straßennamen und Hausnummer) schwer nachvollziehbar. Manchmal liegen unterschiedliche Hausnummern verschiedener Straßen direkt nebeneinander. Die Hausnummern sind vielerorts nicht beleuchtet und zu klein. In den sanierten Häuserzeilen wurde hier bereits nachgebessert. Angeregt wurde, die Hausnummern durch den Straßennamen zu ergänzen.

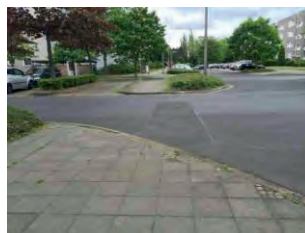


Fotos: Beispiele für Orientierungshinweise, schwer auffindbare Hausnummern und neu gestaltete Eingänge mit Straßennamen (Fotos: LKA)

Verkehrs- und Wegeführung

VERKEHRS- UND WEGEFÜHRUNG

Insgesamt wird die Verkehrserschließung und die Wegeführung als gut eingeschätzt. Um den Standort 1 und 2 herum führt eine auf den Autoverkehr zugeschnittene Straße teilweise mit Stichstraßen oder Wegen in einen Innenbereich, der autofrei ist. Eine eindeutige Trennung zwischen Fuß- und Radweg ist außen erkennbar, im Innenbereich sind sie zusammengefasst. Die Wege sind aber ausreichend breit angelegt, damit sich Menschen begegnen und bei Bedarf ausweichen können. Die einzelnen Ziele sind nach Einschätzung der Teilnehmenden leicht aufzufinden und durch eindeutige Routen gekennzeichnet. Ab und an sind „Wunschgehnlinien“ erkennbar, die eher als Abkürzungen vorhandener Wege genutzt werden und nicht dazu da sind, fehlende Wegeverbindungen zu ersetzen.



Fotos: Wegeführung im inneren, autofreien Bereich und Einmündungen von der Emsstraße (Fotos: LKA)

Überschaubarkeit und Sichtbarkeit

Die Wege zwischen den Gebäuden sowie die rückseitigen Verbindungen und Grünanlagen sind im Allgemeinen gut einsehbar und erkennbar. Vor einigen Häusern befinden sich Betonscheiben, die Nischen zum Verstecken schaffen. Das Gebüsch ist in den meisten Bereichen zurückgeschnitten, so dass sich dort keine Versteckmöglichkeiten bieten. Die Anzahl der Parkdecks und Einstellmöglichkeiten für PKW ist ausreichend, die Anlagen wirken auf die Teilnehmenden nicht überdimensioniert.

ÜBERSCHAUBARKEIT UND SICHTBARKEIT



Fotos: Beispiele für die Einsehbarkeit der rückwertigen Bereiche, Parkanlagen und Hauseingänge
(Fotos: LKA)

Beleuchtung

BELEUCHTUNG

Fuß- und Radwege sind nicht durchgehend beleuchtet, an einigen Stellen reicht die Anzahl der Lampen vermutlich nicht aus, um die Zuwegung hell zu gestalten. Mancherorts sind Bäume so hoch gewachsen, dass sie die Leuchten verdecken. Die Abstimmung zwischen der öffentlichen, wegbegleitenden und der privaten Beleuchtung (Zuwegung zum und Ausleuchtung des Gebäudes) ist durch unterschiedliche Laternen und Leuchtkörper gut erkennbar.



Fotos: Beispiele für die (fehlende bzw. verdeckte) Beleuchtung der Wege und Parkdecks (Fotos: LKA)

Zugänglichkeit und Zugangsbedingungen

ZUGÄNLICHKEIT UND ZUGANGS- BEDINGUNGEN

Ausweich- und Fluchtmöglichkeiten sind überall vorhanden. Es existieren wenig Zäune, Mauern und undurchdringliche Abgrenzungen. Die Plätze und die Zu- wie Eingänge sind meist ohne größere Hindernisse begehbar, teilweise sind Barrieren, beispielsweise Stufen zu den Hauseingängen, vorhanden.



Fotos: Beispiele für die Zugangsbedingungen, in der Regel barrierearm, einige Eingänge zeigen Hindernisse (Fotos: LKA)

Sichere Abstellmöglichkeiten

Die Anzahl der Fahrradabstellplätze mit Rahmensicherung wird als zu gering eingeschätzt. Wettergeschützte Abstellflächen für Rollatoren und Kinderwagen sind nicht in ausreichendem Maße vorhanden. Neue „Garagen“ für Rollatoren werden auf Anfrage von einigen Wohnungsgesellschaften zur Verfügung gestellt und finden ihren Platz im halböffentlichen Bereich. Die Abstellplätze für Abfallcontainer sind in den sanierten Bereichen gut und attraktiv gestaltet, in den unsanierten Gebieten besteht hier noch Handlungsbedarf.

SICHERE ABSTELL- MÖGLICHKEITEN



Fotos: Beispiele für unterschiedlich attraktiv gestaltete Abstellmöglichkeiten für Müll, Fahrräder und Rollatoren (Fotos: LKA)

Weitere Auffälligkeiten aus Sicht der Teilnehmenden

Die Teilnehmenden bewerten die gleichzeitige Nutzung der Geh- und Radwege an enger werdenden Bereichen als Nadelöhr, bezweifeln jedoch an der Emsstraße beispielsweise die Notwendigkeit einen Radweg getrennt auszuweisen. Als Besonderheit wird auch die Zuwegung am Standort 2 als Stolperfalle bezeichnet, damit sind Unebenheiten im Bodenbelag gemeint, die es Menschen mit Gehbehinderungen erschweren, sich uneingeschränkt fortzubewegen. In den Innenhöfen existieren einerseits gestaltete Außenbereiche, die der privaten Nutzung der Erdgeschossbewohnerinnen und –bewohner dienen als auch ein Mietergarten, der schon seit vielen Jahren existiert und als

WEITERE AUFFÄLLIGKEITEN

gemeinschaftlich genutzte Fläche einen Begegnungsort für die umliegenden
Bewohnerschaft darstellt.



*Foto: Aneignung von Flächen vor Erdgeschosswohnungen und gemeinschaftlich genutzter
Mietergarten im Emsviertel (Foto Difu)*

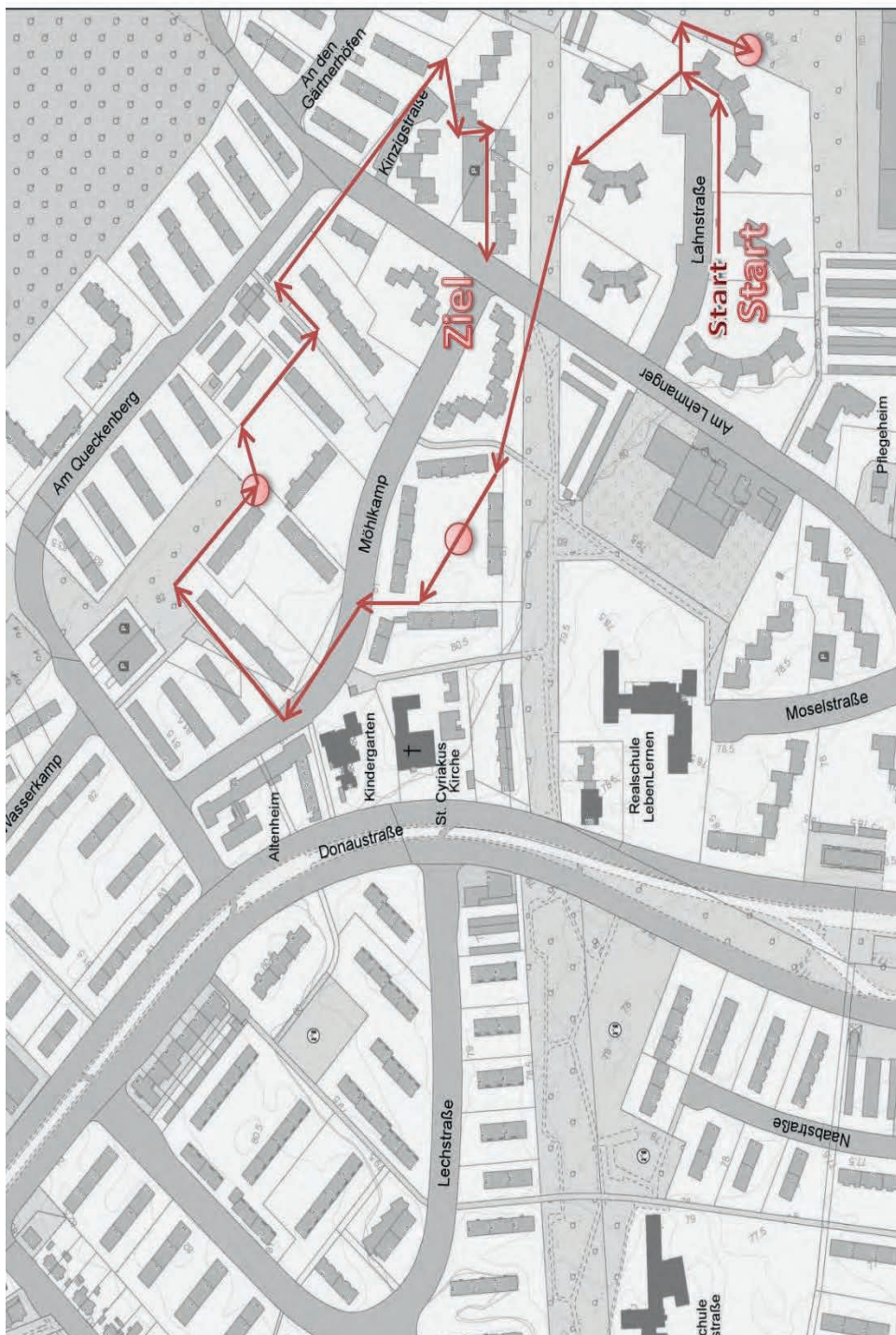
Zusammenfassung der Protokollantinnen und Protokollanten

ZUSAMMENFASSUNG

Insgesamt wurde der Fragebogen als verständlich und anwendbar eingeschätzt. Die Fragen wurden jeweils an drei Standorten beantwortet. Eine konsensorientierte Beantwortung der einzelnen Leitfragen erfolgt im interdisziplinären Diskurs, die Wertschätzung der jeweils anderen Disziplin ist gegeben. Die Protokollantin übernimmt die Aufgabe eine für alle einvernehmliche Antwort zu notieren. Diskussionsbedarf ergibt sich insbesondere in Bezug auf die unklare Zuständigkeit einzelner Bereiche sowie auf die „Rechte“ der unterschiedlichen Nutzung von Rad- und Fußwegen. Hier ist man sich einig, dass eine subjektiv und individuell geprägte Meinung vorherrscht, da die Bedarfe der Bewohnerinnen und Bewohner möglicherweise nicht in ausreichendem Maße eingenommen werden kann. Insgesamt können sich die Teilnehmenden gut in die Anforderungen älterer Menschen hineinendenken, einige Teilnehmer nehmen aber auch die gesonderten Positionen der Jugendlichen ein. Die Beantwortung der Kriterienliste erfolgt auch am Standort 3 verantwortungsvoll und ausführlich. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer hätten sich mehr Informationen zu den Angst- und Gefahrenräumen gewünscht, bemerken jedoch gleichzeitig, dass eine unvoreingenommene Begehung dadurch eingeschränkt wäre. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer nehmen den eher ungepflegten, schlecht einsehbaren Spielplatz (im Hof Eiderstraßenkehre) als Angstraum wahr. Zusätzlich beschreiben Sie das Umfeld der Hochhäuser aufgrund der unübersichtlichen Eingangssituationen und der Parkdecks als ebensolchen. Auch die Orientierungslosigkeit in den Höfen sehen sie als verunsichernde Ursache.

Abb. 3: Braunschweig Route 2 – Donauviertel

Donauviertel: Am Lehmaner, Lahnstraße, Möhlkamp, Am Queckenberg, Kinzigstraße



2.2 Auswertung der Begehung am Standort Braunschweig – Route 2 Donauviertel

Aktueller Eindruck des Gebietes

AKTUELLER EINDRUCK

Insgesamt machen die öffentlichen Flächen im Wohnumfeld einen sauberen (gepflegten) Eindruck und sind frei von Graffiti, Schäden und Verunreinigungen. Zwar sind an manchen Stellen Tags erkennbar, es liegt aber kein Müll herum. Die Gebäude sind weitestgehend in einem guten Zustand. Die Teilnehmenden sind von dem Eindruck positiv überrascht und bezeichnen das Gebiet als „überraschend grün und sauber“. Incivilities werden kaum wahrgenommen.



Fotos: Beispiele für eine saubere (gepflegte) Wohnnachbarschaft (Fotos Difu, LKA)

Räumliche An- und Zuordnung

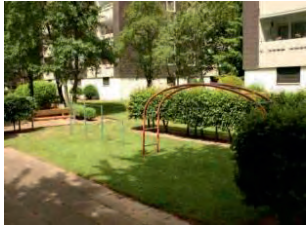
RÄUMLICHE AN- UND ZUORDNUNG

Die Außenräume im gesamten Gebiet sind sauber, machen jedoch einen eher ungenutzten Eindruck. Nicht für jede Nutzungsgruppe sind ausreichend Möglichkeiten zur Aneignung vorhanden. Zwar sind Kinderspielflächen für kleine Kinder angelegt, für ältere Kinder oder auch ältere Menschen befinden sich jedoch eher weniger Treffpunkte im Gebiet.

Grundsätzlich fehlt es an einigen Stellen an Aufenthaltsqualität (z.B. Standort 1).

Verbotsschilder für Ballspielen finden sich häufig und auch sonst werden wenige Angebote für die Nutzung der Freiflächen gemacht, so dass grüne Flächen zwischen den Gebäuden meist unbelebt bleiben.

Die Gehwege sind insgesamt breit gestaltet, so dass sich Personen mit Kinderwagen oder Rollatoren begegnen können. Im Großen und Ganzen sind die Fenster auf den halböffentlichen Bereich hin ausgerichtet. Ausweichmöglichkeiten bestehen zu allen Seiten, die Gebäude sind nicht durch Zäune sondern durch Vorgärten oder Grünflächen getrennt, dennoch sind die Grenzen zwischen öffentlichen und privaten Bereichen gut nachvollziehbar und erkennbar. Auch die Abtrennung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Außenbereich und der autofreie Innenbereich verstärken diesen Eindruck.



Fotos: die eher ungenutzten Außenbereiche mit fehlenden zeitgemäßen Angeboten für unterschiedliche Nutzungsgruppen (Fotos: LKA, Difu)

Lesbarkeit und Orientierung

Insgesamt ist die Wegführung klar und deutlich. Es bestehen ein äußerer öffentlicher Bereich und ein innerer halböffentlicher Bereich, der nicht von Autoverkehr durchzogen wird. Durch die Zuordnung der Gebäude entstehen nachvollziehbare Nachbarschaften, die allerdings so groß sind, dass sich auch Fremde im Innenhof aufhalten können, was die Übersichtlichkeit beeinträchtigt. Die Orientierung, das heißt die Auffindbarkeit der einzelnen Adressen an den ersten beiden Standorten, ist schwer nachvollziehbar. Die Hausnummern sind nur vom Straßenbereich einsehbar, dort teilweise zu klein und im Innenbereich nicht erkennbar.

LESBARKEIT UND ORIENTIERUNG



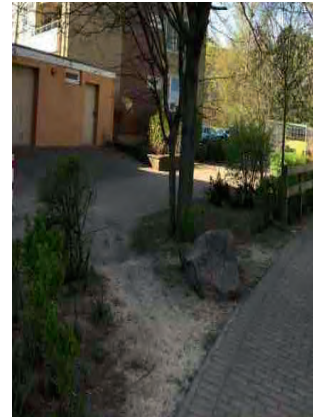
Fotos: Schilder sollen der Orientierung dienen, Adressen und Hausnummern sind schwer zuzuordnen (Fotos: LKA, Difu)

Verkehrs- und Wegführung

Fuß- und Radwege sind nicht voneinander getrennt. Der Radverkehr auf der öffentlichen Erschließungsseite muss auf der Straße oder auf den Gehwegen stattfinden. Da die Gehwege relativ breit und der Radverkehr gering ist, scheint es nicht zu Konflikten zu kommen. Die Routen im Gebiet sind klar definiert. Es bestehen Haupt- und Nebenwege. Die Wegführung scheint dem Bedarf angemessen, es existieren Wunschgehlinien in der Regel

VERKEHRS- UND WEGEFÜHRUNG

zur Abkürzung bestehender Wege, am Standort 2 wird jedoch eine fehlende Verbindung ersetzt.



Fotos: Beispiele so genannter „Wunschgehlina“ zur Abkürzung bestehender Wege und als Ersatz für fehlende Verbindungen (Fotos: Difu, LKA)

Überschaubarkeit und Sichtbarkeit

ÜBERSCHAUBARKEIT UND SICHTBARKEIT

Die Wege zwischen den Gebäuden sind aus den Wohngebäuden gut einsehbar und erkennbar sowie frei von Gebüsch und Nischen, am Standort 3 sind die Wege an manchen Stellen uneinsehbar, dafür aber gut beleuchtet. Die rückseitigen Wege und Grünanlagen sind teilweise nicht einsehbar, es existieren aber alternative Wegeführungen. Standort 1 wird als verschatteter, uneinsichtiger und unattraktiver Ort und als potentieller Angst-/Gefahrenort wahrgenommen. Hier wird ein inhaltlicher Dissens zwischen dem Aspekt der „Angsträume“ (Büsche beseitigen, Polizei) und „Rückzugsmöglichkeiten“ (insbesondere für Jugendliche, Jugendamt) zwischen verschiedenen Disziplinen deutlich.

Obwohl im Gebiet zahlreiche Stellplätze zur Verfügung stehen und gegenwärtig drei Garagenanlagen / Parkpalletten rückgebaut werden, beurteilen die Teilnehmenden die Parkplatzsituation eher als ausreichend und nicht als überdimensioniert. Der ruhende Verkehr ist im Stadtteil sehr präsent, die Autos parken in und auf den Parkplatzanlagen aber auch entlang der Straße.



Fotos: Beispiel eines einsehbaren Innenbereichs sowie Abstellflächen des ruhenden Verkehrs und Kleidercontainer (Fotos Difu, LKA)

Beleuchtung

Die Beleuchtung auf den Fuß- und Radwegen wird größtenteils als ausreichend eingeschätzt. Allerdings müsste hier eine Begehung bei Dunkelheit die tatsächliche Situation klären. Lampen stehen in ausreichender Anzahl zur Verfügung, einige Lampen sind durch Bäume jedoch abgeschattet. Die Neben- und rückwärtigen Wege sind teilweise ohne Beleuchtung.

BELEUCHTUNG

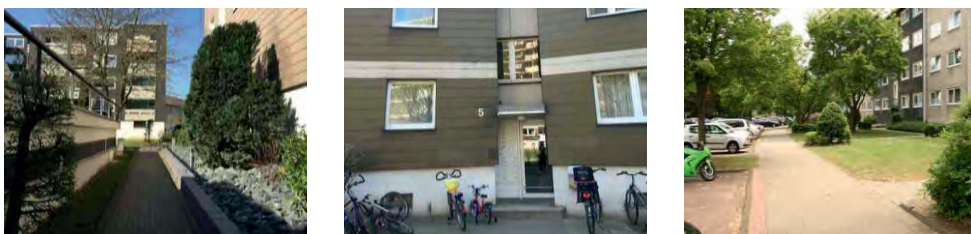


Fotos: Beleuchtung und fehlende Laternen vor den Wohngebäuden (Fotos: LKA)

Zugänglichkeit und Zugangsbedingungen

Ein- und Zugänge sind im Großen und Ganzen ohne Hindernisse begehbar, einige Eingänge sind nur über eine Stufe zu erreichen und somit nicht barrierefrei. Ausweichmöglichkeiten bestehen in der Regel zu allen Seiten, die Gebäude sind nicht durch Zäune sondern durch Vorgärten oder Grünflächen voneinander getrennt. Am Standort 1 sind Hauseingänge teilweise am Knickpunkt von verwinkelten Gebäuderiegeln verortet, so dass Engstellen entstehen, die ein Unsicherheitsgefühl begünstigen. Wenn im Gebiet eine bedrohlich erscheinende Person im Dunkeln entgegenkommt, kann man in der Regel ausweichen oder die Straßenseite ohne Probleme wechseln. Die einzigen Hindernisse sind die parkenden Autos an den Straßenrändern.

ZUGÄNLICHKEIT UND ZUGANGS- BEDINGUNGEN



Fotos: Beispiele für Ein- und Zugänge zu Wohngebäuden und für Ausweichmöglichkeiten (Fotos: LKA)

Sichere Abstellmöglichkeiten

SICHERE ABSTELL- MÖGLICHKEITEN

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder stehen nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung. Die Schließanlagen sind in der Regel nicht für die Rahmensicherung vorgesehen. Allerdings ist der Radverkehr eher gering, die Anzahl ist daher nicht als Problem zu bewerten.

Wetterschutz Unterstellmöglichkeiten für Rollatoren oder Kinderwagen sind in der Regel nicht vorhanden, aktuell können Einstellplätze von der Bewohnerschaft genutzt werden, die dann auf dem halböffentlichen Bereich untergebracht werden.

Die Abfallbereiche sind in der Regel eingefasst und zugangskontrolliert. Sie sind aber nicht unbedingt von den Gebäuden einsehbar oder beleuchtet. Das öffentliche Mobiliar fehlt weitestgehend, die Nutzung der Außenräume daher gering.



Fotos: unbeleuchtete Abstellplätze für Müll und dunkle Ecken mit Bänken, „Rollatorengaragen“ und Fahrradabstellplätze (Fotos: LKA)

Weitere Auffälligkeiten aus Sicht der Teilnehmenden

AUFFÄLLIGKEITEN

Angeregt wird, dass die Grünbereiche stärker als Aufenthaltsflächen ausgestattet werden. Beispielsweise stehen am Standort 1 alte, in der Regel ungenutzte Wäschestangen und Teppichklopfstangen zur Verfügung aber nur wenig Bänke oder Aufenthaltsmöglichkeiten für alle Nutzungsgruppen. Es fehlt hier an Begegnungsstätten zur Förderung des nachbarschaftlichen Miteinanders. Ballspielen ist explizit verboten. Je nach Standort ist der Pflegezustand von vorhandenen Spielplätzen und Sitzmöglichkeiten unterschiedlich (Standort 1 niedrig, Standort 2 hoch).



Fotos: Grünbereiche mit fehlenden Aufenthaltsqualitäten für unterschiedliche Nutzungsgruppen (Fotos: LKA)

Zusammenfassung der Protokollantinnen und Protokollanten

Die Kriterienliste wurde allgemein als gut verständlich eingestuft. Das Begehungsteam arbeitet sich dabei nach und nach ein, die späteren Standpunkte konnten anhand der Kriterien deutlich schneller begutachtet werden, als der erste. In der Runde wurde gerne auf die Erfahrungen der unterschiedlichen Blickwinkel der Fachleute und der Personen mit Ortskenntnis (Bewohner und Polizist) zurückgegriffen. Während der Begehung fand ein kontinuierlicher interdisziplinärer Austausch statt – Oftmals allerdings auch bilateral, etwas abseits der Gruppe. Alle Akteure waren grundsätzlich sehr offen gegenüber anderen Blickwinkeln. Auch wenn die jeweils anderen Vorschläge nicht zwingend geteilt wurden, konnte ein konsensorientierter Ansatz gefunden werden.

ZUSAMMENFASSUNG

Das Begehungsgebiet wird als grundsätzlich sicher bezeichnet, lediglich am Standort 1 wurden Verschattungen und Uneinsehbarkeiten festgestellt und er somit als potentieller Angstraum festgehalten. Weiterhin wurden die fehlenden Aufenthaltsqualitäten und fehlenden sozialen Treffpunkte der jeweiligen Hausgemeinschaften für nachbarschaftliches Miteinander bemerkt. Die Akteure beurteilen, dass der Innenhof des Standortes 2 nur aufgrund einer bereits zurückliegenden Begebenheit in der Bevölkerungsbefragung als Angstraum bezeichnet worden wäre.

2.3 Abschließende Diskussionsrunde in Braunschweig

In der abschließenden Diskussionsrunde wurde die Begehung positiv bewertet. Der Mehrwert lag nach Ansicht der Teilnehmer vor allem in der interdisziplinären Diskussion und der zielorientierten, strukturierten Durchführung. Konkrete Diskussionen bezogen sich auf die Sinnhaftigkeit der Trennung von Rad- und Fußwegen sowie auf die Frage, ob Beleuchtung immer sinnvoll ist, da sie auch störende Nutzung anziehen kann. Angeregt wurden Aspekte zur fußläufigen Straßenquerung in die Kriterienliste aufzunehmen, mit dem Hintergrund ob ausreichend Ampelanlagen, Zebrastreifen oder Verkehrsinseln zur Querung vorhanden sind¹. Es ergaben sich Fragen danach, wie der Mehrwert einer sicheren Umgebung für Jugendliche und junge Erwachsene einzuschätzen sei, da die Reduzierung zahlreicher Elemente im öffentlichen Raum auch zu einer Verödung führen könnte. Weiterhin wurde hinterfragt, ob sich alle Bedarfe der Bewohnerschaft auf der Begehung

ABSCHLIEBENDE DISKUSSION

¹ Der Aspekt wurde unter dem Aspekt „Querungshilfen“ in den folgenden Begehungen aufgenommen.

wiederfinden würden. Dazu wurde die Kombination von Instrumenten zur Ermittlung der Wünsche von Bewohnerinnen und Bewohnern (Befragung, Versammlungen usw.) und Präventionsspaziergängen gewünscht.

Angeregt wurde weiterhin, dass die Begehungen zu unterschiedlichen Tages- und Nachtzeiten erfolgen sollten. Die Begehung wurde ebenfalls als Mehrwert für eine Auseinandersetzung mit dem zukünftigen Soziale Stadt-Quartier Donauviertel angesehen.

3. Emden - Barenburg

Begehung am 24.06.2015

Route 1 *Gustav-Freytag Straße – Eduard-Mörke-Straße – Geibelstraße*

Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

Hans-Peter Ellerbroek (Stadt Emden, Quartiersmanager Emden-Barenburg)

Günther Fischer (Polizeikommissariat Emden)

Wilhelm Lücking (Stadt Emden, Fachdienst Stadtplanung, Soziale Stadt)

Holger Martin (Wohnungsgenossenschaft Selbsthilfe Emden)

Moderation und Protokoll: Sabine Rebe, Dr. Holger Floeting, Dirk Behrmann

Route 2 *Ludwig-Uhland-Straße – Heinrich-von-Kleist-Straße – Friedrich-Rückert-Straße, Hermann-Allmers-Straße*

Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

Holger Gärtner (Polizeikommissariat Emden)

Bernhard Haak (Wohnungsbaugesellschaft Gewoba Emden)

Onno Santjer (Stadt Emden, Kommunaler Präventionsrat)

Martin Schabler (Stadt Emden, Stabsstelle Sozialplanung sowie ehemaliger Quartiersmanager Emden-Barenburg)

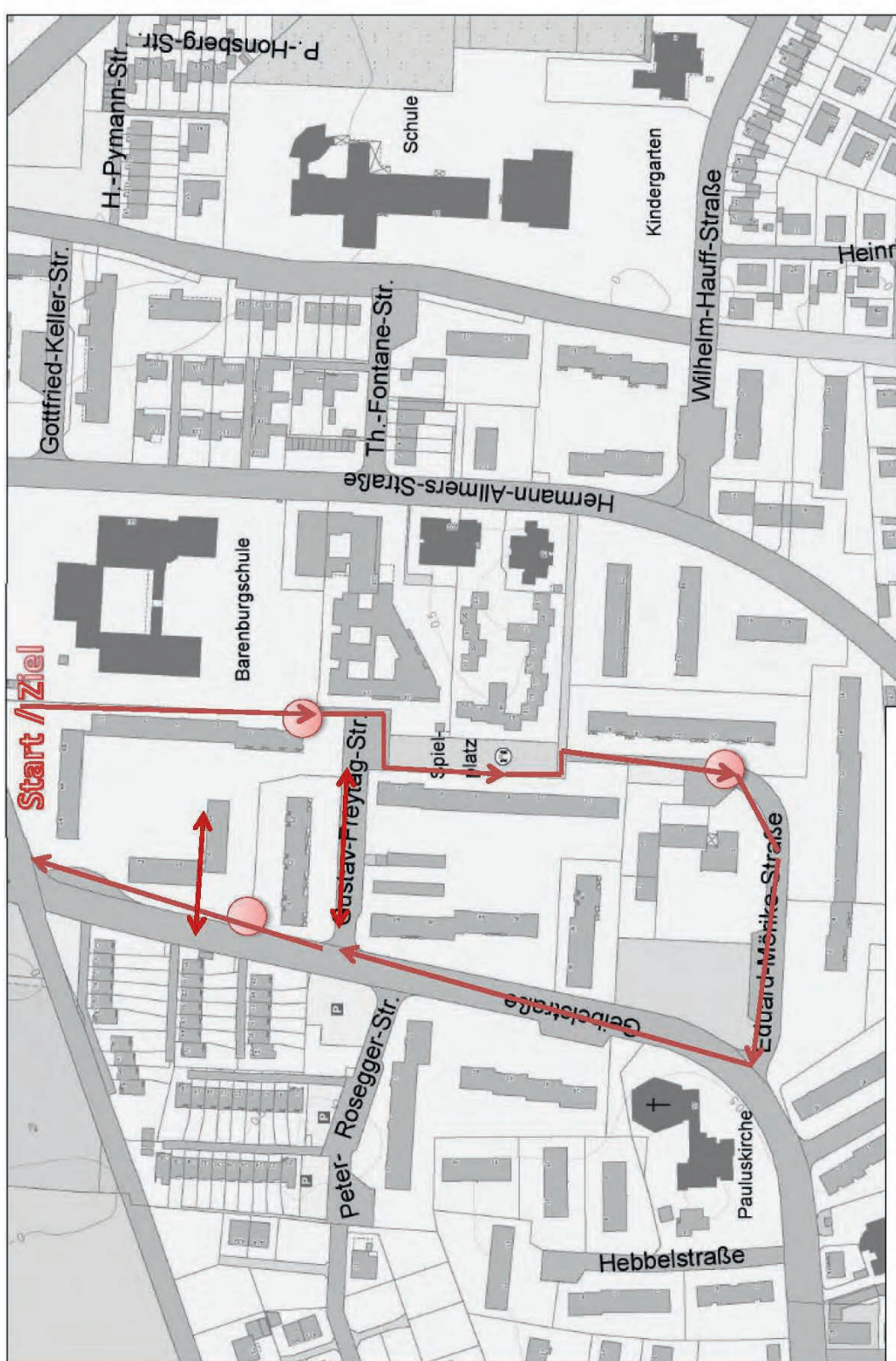
Moderation und Protokoll: Dr. Anke Schröder, Jan Abt, Andreas Schmalfeld

Abb. 4: Angsträume und Gefahrenorte in Emden - Barenburg



Abb. 5: Emden – Route 1

Gustav-Freytag-Straße – Eduard-Mörike-Straße, Geibelstraße



3.1 Auswertung der Begehung am Standort Emden – Route 1 Gustav-Freytag-Straße – Eduard-Mörke-Straße - Geibelstraße

Die Kriterienliste wurde vollständig ausgefüllt und nach Einschätzung des Protokollanten im Allgemeinen gut verstanden.

Aktueller Eindruck des Gebietes

AKTUELLER EINDRUCK

Der aktuelle Eindruck des Gebietes ist überschattet vom augenscheinlichen Müllproblem. Durch den vielfach falsch sortierten Müll werden die einzelnen Wertstoffsäcke nicht vom Müllentsorger transportiert. Somit fallen vielerorts vermüllte Plätze auf, an denen sich aufgerissene und/oder falsch gepackte Wertstoffsäcke, Papier sowie nicht verpackter Müll befinden. Die ortskundigen Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Begehung sind mit dieser Problematik vertraut und berichten über den Stand der Diskussion zwischen Bewohnerschaft, Müllentsorger und kommunalen Vertreterinnen und Vertretern. Die Freiflächen im Wohnumfeld sind durch Rasenflächen geprägt, vielfach gepflegt und übersichtlich. An einigen Haus-
eingängen sind Aneignungsspuren wie Blumen und Vorgärten erkennbar, an anderen treten Verwahrlosungstendenzen auf. Teilweise sind Graffiti an Hauswänden vorhanden.



Fotos: Beispiele für gepflegte und angeeignete Außenbereiche einerseits sowie Müllproblematik andererseits (Fotos: Difu, LKA)

Räumliche An- und Zuordnung

Die Frage bezüglich Aufenthaltsmöglichkeiten für alle Nutzungsgruppen und deren Gestaltung wird eher verneint. Nicht für alle Nutzungsgruppen stehen ausreichend Angebote zur Verfügung. Öffentliche Gehwege sind generell breit genug gestaltet, so dass sich Passantinnen und Passanten begegnen und ausweichen können. Der Zustand der Fußwegebeläge ist jedoch häufig in einem schlechten Zustand. Durch den harten Kleiboden weisen die Gehwege oft Unebenheiten auf. Fenster in den Giebelseiten sind zwar in der Regel auf den (halb-)öffentlichen Raum und auf die Straße gerichtet, jedoch bietet die kurze Nutzung des dahinterliegenden Badezimmers keine längerfristige soziale Kontrolle. Lediglich am Standort 1 sind die Giebelseiten fensterlos. Grenzen zwischen halböffentlichem und privatem Bereich sind teilweise kaum erkennbar, lediglich Rasenflächen grenzen die Fußwege ab.

RÄUMLICHE AN-
UND ZUORDNUNG

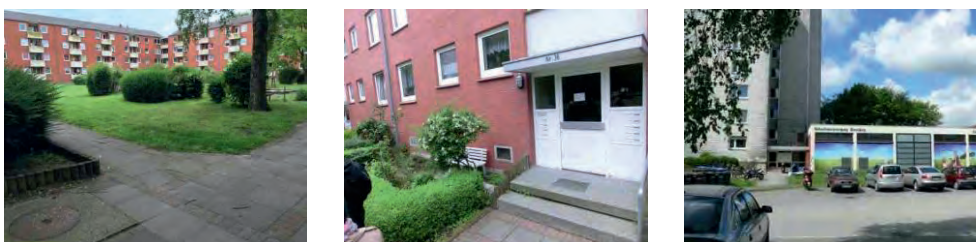


Fotos: Durch fensterlose Giebelseiten oder nur durch Nebenräume mit Fenstern fehlt die soziale Kontrolle des (halb)öffentlichen Raums, fehlende Nutzungsvielfalt im Außenraum (Fotos: LKA)

Lesbarkeit und Orientierung

Aufgrund der klaren Gebäudestruktur ist die Wegführung zwar deutlich erkennbar, trotzdem sind Straßennamen und Hausnummern teilweise schwer zuzuordnen, weswegen es insbesondere am Standort 1 und 2 zu Orientierungsschwierigkeiten kommt. Die Hausnummern werden an allen Standorten als zu klein und unbeleuchtet und somit als kaum erkennbar beurteilt.

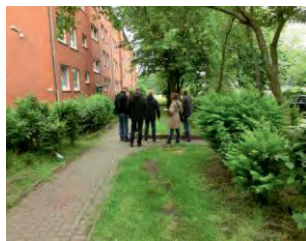
LESBARKEIT UND
ORIENTIERUNG



Fotos: Klare Gebäudestrukturen garantieren nicht zwangsläufig gute Orientierung und Adresszuordnungen (Fotos: Difu, LKA)

Verkehrs- und Wegeführung

Fuß- und Radwege sind meist eindeutig voneinander getrennt. Abgesehen von Radwegen gibt es auch einen Skaterrundweg. Dieser wurde jedoch erst wahrgenommen, als der mit der Planung befasste Teilnehmer darauf hingewiesen hat. Querungshilfen sind nach Aussage der Beteiligten ausreichend vorhanden. Es wurde angegeben, dass die stark befahrene Hermann-Allmers-Straße gut überquert werden kann¹. Teilweise wird der Radverkehr als Verkehrsberuhigung auf der Straße entlang geführt (Hermann-Allmers-Straße) und teilweise werden Rad- und Fußwege zusammengeführt, was die Gefahr birgt, dass die unterschiedlichen Nutzer in Konflikt kommen. Eindeutige Routen zu den wichtigsten Zielen im Stadtteil (ÖPNV, Einkaufsmöglichkeiten) sind generell vorhanden. Mehrere „Wunschgehlinien“ sind erkennbar.

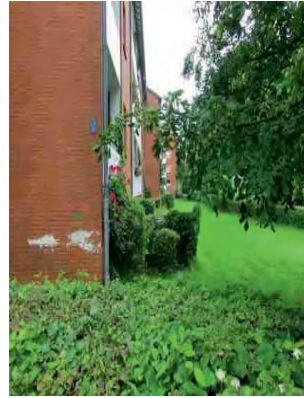


Fotos: Fuß- und Radwege, Skaterbelag sowie innere Gebäudeerschließung (Erschließungswege)
(Fotos: LKA, Difu)

Überschaubarkeit und Sichtbarkeit

Grundsätzlich sind die Wege zwischen den Gebäuden übersichtlich und gut einsehbar, eine Ausnahme stellt der Erschließungsweg entlang der Barenburgschule dar. Fehlende Pflege der Wege und Bepflanzungen sowie die Verschattung der Hauseingänge birgt das Risiko der Vermüllung. Teilweise befinden sich vor den Wohngebäuden sehr hohe Hecken, die die Einsehbarkeit beeinträchtigen. Parkplätze sind in ausreichender Anzahl verfügbar und in Größe und Anzahl nicht überdimensioniert. Die rückseitigen Grünanlagen sind bis auf einzelne Ausnahmen einsehbar.

¹ In einem Experteninterview wurde dagegen darauf hingewiesen, dass die Querung vor dem Kinder- und Jugendhaus fehlen würde:... „das, was von den Kindern am meisten frequentiert wird, hat nichts dergleichen. Und die 30er-Zone fängt direkt vor der Auffahrt an. Wir haben jetzt schon angemahnt, dass der Baum geschnitten werden muss, weil, man es gar nicht mehr sieht. Und da hat noch keiner abgestoppt. Wenn die das Schild sehen, fangen sie an, abzustoppen, aber nicht vor unserer Einfahrt.“ [Interview vom 03.07.2015].

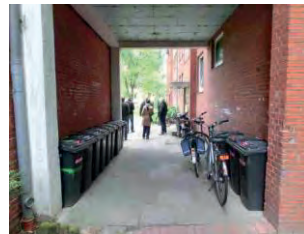


Fotos: Übersichtlichkeit zwischen den Gebäuden, teilweise versperren hohe Hecken die Sicht (Fotos: LKA, Difu)

Beleuchtung

Insgesamt ist die Beleuchtung mangelhaft. Zwar sind die Fuß- und Radwege entlang der Hauptstraßen ausreichend mit Lampen ausgestattet, in den innenliegenden Bereichen ist jedoch kein Beleuchtungskonzept erkennbar. Mancherorts werden Laternen durch Bäume oder Büsche verdeckt, die Laternen sind in der Regel auf die Straße und nicht auf den Fuß- und Radweg ausgerichtet.

BELEUCHTUNG



Fotos: Beispiele für fehlende Beleuchtung und Ausrichtung der Laternen auf die Straßen (Fotos: LKA, Difu)

ZUGÄNLICHKEIT UND ZUGANGS- BEDINGUNGEN

Zugänglichkeit und Zugangsbedingungen

Ausweich- und Fluchtmöglichkeiten sind fast überall vorhanden. Die Abgrenzung von der Straße erfolgt meist nur über Rasenkanten. Generell ist das Gebiet gut einsehbar, Ausnahmen bestätigen die Regel, wie die Zuwegung zum Parkplatz an der Geibelstraße verdeutlicht. Wege und Plätze sowie Zu- und Eingänge sind insgesamt nicht barrierefrei gestaltet und teilweise mit Stufen versehen.

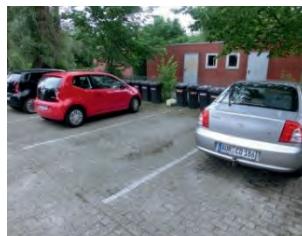


Fotos: Beispiele für Ausweichmöglichkeiten und Eingangsbereiche (Fotos: LKA, Difu)

SICHERE ABSTELL- MÖGLICHKEITEN

Sichere Abstellmöglichkeiten

Es fehlen ausreichende Fahrradabstellplätze mit Rahmensicherung und wettergeschützte Abstellflächen für Rollatoren oder Kinderwagen in unmittelbarer Nähe zur Wohnung. Abfallbereiche stellen eines der größten Probleme im Gebiet dar und sind überwiegend ungepflegt und schmutzig. z.T. sind die Müllstände auch überwuchert oder zerstört und die Aufstellung der Sammelbehälter erfolgt auf angrenzenden Flächen oder an ungeeigneten Orten (wie z.B. hinter parkenden Fahrzeugen), was den Eindruck der Ungepflegtheit verstärkt. Öffentliches Mobiliar ist außer auf den Spielplätzen nicht vorhanden.



Fotos: Beispiele für Fahrrad- und Rollatorenabstellplätze, Müll hinter parkenden Autos (Fotos: LKA, Difu)

Weitere Auffälligkeiten aus Sicht der Teilnehmenden

Im ganzen Gebiet fällt das ungelöste Müllproblem im öffentlichen Raum deutlich auf. Individuelles Fehlverhalten der Mülltrennung führt dazu, dass einzelnen Rohstoffe sowie Restmüll nicht vom Entsorgungsunternehmen mitgenommen wird. Dies vermittelt den Eindruck des „nicht-Kümmerns“ und führt im nächsten Schritt zur weiteren Müllablage bis hin zur unkontrollierten Ablage von Sperrmüll. Die Thematik wird bereits in verschiedenen Stadtteilgremien diskutiert und eine Problemlösung angestrebt. Letztendlich bleibt jedoch aktuell ein ungepflegter Eindruck des Gebiets. Wege und Straßen in der Gustav-Freytag-Straße sind in einem schlechten Zustand. Der Parkplatz an der Eduard-Mörke-Straße/ Ecke Geibelstraße wird als Angstraum bezeichnet. Da es sich aber um eine private Fläche handelt, hat die Kommune hier keinen Handlungsspielraum.

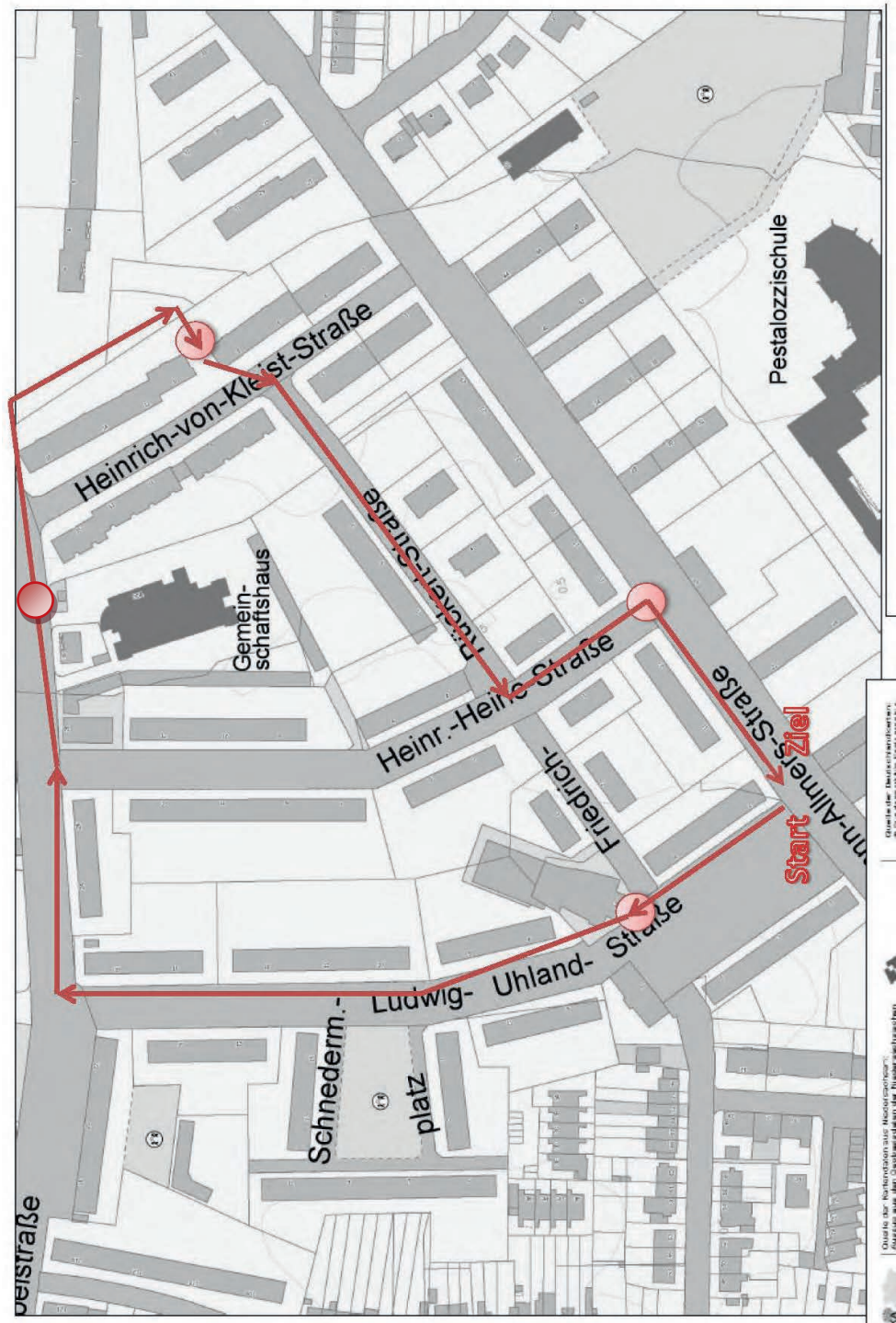
WEITERE AUFFÄLLIGKEITEN



Fotos: Beispiele für Müllablageplätze und schlechten Fahrbahnbelag (Fotos: LKA, Difu)

Abb. 6: Emden Route 2

Ludwig-Uhland-Str. - Heinrich-von-Kleist-Str. - Friedrich-Rückert-Str. - Hermann-Allmers-Str.



3.2 Auswertung der Begehung am Standort Emden, Route 2

Ludwig-Uhland-Str. – Heinrich-von-Kleist-Str. – Friedrich-Rückert-Str.- Hermann-Allmers-Straße

Aktueller Eindruck des Gebietes

Der aktuelle Eindruck des Gebietes wird von den Teilnehmenden unterschiedlich bewertet. Durch die Fördermittel im Rahmen der Sozialen Stadt sind bauliche und soziale Maßnahmen im Stadtteil erkennbar. Gleichzeitig ist aber auch ein hoher Leerstand aufgrund des teilweise schlechten Pflegezustands der Gebäude (hohe Mietnebenkosten, Schimmel) festzustellen. Durch nicht abgeholte Säcke des Dualen Systems (aufgrund falscher Befüllung) sind diese im gesamten Gebiet sichtbar, die Sammlung der Leichtverpackungen in zu dünnen Säcken führt aufgrund des häufig stark auftretenden Windes dazu, dass einzelne Verpackungen und Papier auf den Straßen liegt. Teilweise sind nach Auszug durch die ehemaligen Mieter Sperrmüllhaufen hinterlassen worden. Graffiti ist nicht auffallend erkennbar, der rote Klinker ist an manchen Stellen mit Tags versehen. Kleidercontainer, öffentliche Müllimer und Altglascontainer werden als Müllabladeflächen genutzt.

AKTUELLER
EINDRUCK



Fotos: Aktuelle Eindrücke des Gebietes, Grünräume zwischen den Gebäuden, aber auch Leerstand (Fotos: LKA)

Ludwig-Uhland-Platz

Hervorzuheben ist die neu gestaltete Fläche des Ludwig-Uhland-Platzes. Sie ist attraktiv gestaltet, der alte Baumbestand bietet Schatten und Schutz vor Regen und vermittelt einen positiven Eindruck. Bewusst befinden sich keine Bänke auf dem mittig verlaufenden Grünstreifen. In der Vergangenheit wurde der Platz von einer Gruppe eingenommen, die dort durch Lautstärke, Alkoholkonsum und Pöbeleien auffielen. Sitzmöglichkeiten sind auf kleinen Mäuerchen vor den Hauseingangsbereichen geschaffen worden. Dort und auf den Eingangsstufen sitzen die Bewohnerinnen und Bewohner gerne und nutzen ihn als Nachbarschaftstreffpunkt. Die Briefkastenanlagen befinden sich außerhalb der Häuser, teilweise sind die Eingänge neu gestaltet und beleuchtet. Neben dem Platz befindet sich ein Super-

LUDWIG-UHLAND-
PLATZ

markt zur lokalen Nahversorgung, ein kleiner Wochenmarkt ergänzt das Angebot. Versenk-
bare Glascontainer sind als kriminalpräventive Maßnahme umgesetzt worden, so dass die
Übersichtlichkeit des Platzes zugenommen hat und wilde Müllablagerungen neben den
Containern vermieden werden und Versteckmöglichkeiten entfallen. Im Ergebnis führte dies
zu einer besseren Nutzung des Wochenmarktes und somit zu einer besseren sozialen Kon-
trolle. Im Ergebnis konnten die Freilufttrinker von diesem Ort ferngehalten werden. Auch das
soziale Engagement ist im Stadtteil erkennbar. Neben dem Quartiersmanagement sind die
sozialen Träger wie der Kulturbunker, das Kinder- und Jugendhaus als auch die Jugendhil-
feeinrichtung Outlaw in die Umgestaltung des Platzes eingebunden gewesen.



Fotos: Ludwig-Uhland-Platz, Neugestaltungen im Rahmen der Sozialen Stadt (Fotos: LKA)

Räumliche An- und Zuordnung

Im Gebiet sind zahlreiche Flächen im Außenraum ungenutzt. Zwar mangelt es nicht am Platz sondern eher an Aufenthaltsangeboten. Nach Einschätzung der Experten gibt es in Emden keine ausgeprägte Kultur des Aufenthalts auf öffentlichen Plätzen. Soziales Leben findet in Vereinen oder zu Hause statt, dementsprechend werden auch öffentliche Stadt-
plätze/Quartierszentren weniger als Treffpunkte nachgefragt. Die Spielplätze im Gebiet, die im partizipativen Verfahren entwickelt wurden (im Zuge der Spielleitplanung), werden gut angenommen und sind attraktiv gestaltet. Alte Wäsche- und Teppichstangen sind zahlreich vorhanden, sind aber mittlerweile in schlechtem Zustand und vermitteln einen ungenutzten Eindruck.

Die Rasenflächen zwischen den Gebäuden sind weiträumig und gemäht, Aneignungsorte sind jedoch selten vorhanden. Die Gehwege im Gebiet sind ausreichend breit gestaltet, so dass sich Passantinnen und Passanten begegnen und ausweichen können. Im Regelfall sind die Gebäude so angeordnet, dass sie den halböffentlichen Bereich einsehen können. Die Abgrenzungen zwischen den öffentlichen und den privaten Bereichen sind meist durch Rasenflächen gegeben, nicht immer sind die Grenzen zwischen zum Nachbargrundstück sichtbar.



Fotos: Beispiele für Rasenflächen zwischen den Gebäuden und Spielplatz Schnedermannplatz (Fotos: LKA)

Lesbarkeit und Orientierung

Im Gebiet ist durch die Anordnung der Gebäude (Zeilenbebauung) eine gute Orientierung gegeben, die Straßenführung ist klar und eindeutig. Die Straßennamen und dazugehörigen Hausnummern sind durch die deutliche Struktur leicht aufzufinden. Die Größe der Hausnummern wie auch deren Beleuchtung könnten allerdings nach Ansicht der Akteure verbessert werden, damit sich beispielsweise auch Einsatzkräfte oder Notarztwagen im Dunkeln schnell zurechtfinden.

LESBARKEIT UND
ORIENTIERUNG



Fotos: Gute Orientierung durch Anordnung der Gebäude und Straßenführung (Fotos: LKA)

Verkehrs- und Wegeführung

Fußwege sind von der Autostraße abgetrennt. Der Radfahrverkehr teilt sich die Wege mit dem Autoverkehr. In der Hermann-Allmers-Straße ist ein Radweg straßenbegleitend markiert, dieser dient auch zur Geschwindigkeitsreduzierung. Die Breite der Straße macht jedoch ein Überholen möglich. In den Nebenstraßen ist Tempo 30 vorgeschrieben, Querungshilfen sind dort nicht angelegt, an der Hermann-Allmers-Straße existieren zwei Zebrastrifen jeweils an den Enden der Straße. Nach Aussage der Begehungsteilnehmer sind keine weiteren Querungshilfen notwendig (siehe Fußnote auf S. 32) Die wichtigen Routen im Gebiet sind eindeutig, Wunschgehlinien existieren in der Regel nicht und dienen wenn der Abkürzung, ersetzen aber nicht fehlende Wege.

VERKEHRS- UND
WEGEFÜHRUNG



Fotos: Unterschiedliche Pflasterung am Ludwig-Uhland-Platz, Wegbreiten und Radweg entlang der Herman-Allmers-Straße (Fotos: LKA)

Überschaubarkeit und Sichtbarkeit

ÜBERSCHAUBARKEIT UND SICHTBARKEIT

Die Wege und Grünräume auf privatem Grund zwischen den Gebäuden sind übersichtlich und einsehbar, machen aber mitunter einen ungepflegten Eindruck. Der Bewuchs der Büsche ist an vielen Stellen zu hoch. Die Parkplatzsituation ist entspannt. Es sind ausreichend Stellplätze vorhanden, die Anlagen sind nicht überdimensioniert.

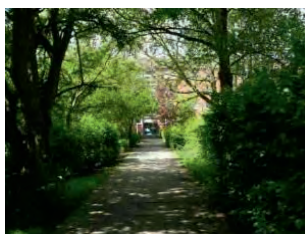


Fotos: Rasenflächen zwischen den Gebäuden, Parkbuchten entlang der Straßen (Fotos: Difu, LKA)

Beleuchtung

BELEUCHTUNG

Die Beleuchtungssituation ist nach Meinung der Teilnehmenden unbefriedigend. Lediglich die straßenbegleitende Beleuchtung am Ludwig-Uhland-Platz zeigt auf den Fuß- und Radweg, sonst sind diese auf die autobefahrene Straße gerichtet und nicht durchgehend in Betrieb. Bäume und Büsche verschatten die Beleuchtung an zahlreichen Stellen, mancherorts sind ganze Straßenzüge unbeleuchtet.



Fotos: unbefriedigende Beleuchtungssituation auch entlang der Straßen (Fotos: Difu, LKA)

Zugänglichkeit und Zugangsbedingungen

Ausweich- und Fluchtmöglichkeiten sind überall gegeben. Die Grenzen zwischen Fußwegen und Grundstücken sind meist nur durch eine Grasnarbe gekennzeichnet. Vorhandene Zäune sind niedrig und durch einen Sprung leicht zu überbrücken. Insgesamt weist der öffentliche Raum kaum Hindernisse auf. Die Zu- und Eingänge zu den Häusern sind jedoch nur teilweise barrierearm ausgebildet, Treppen vor den Eingangstüren stellen oft Hindernisse dar, grenzen den privaten Bereich dadurch jedoch deutlich ab. Problematisch ist die Pflasterung der Straßen und Fußwege: die unebene und fehlende Pflasterung stellt Hindernisse dar.

ZUGÄNLICHKEIT UND ZUGANGS- BEDINGUNGEN



Fotos: Abgrenzungen zwischen Straße und Grundstück. Kleine Zäune markieren den privaten Grund (Fotos: LKA)

Sichere Abstellmöglichkeiten

Die Anzahl der Fahrradabstellflächen in unmittelbarer Nähe zu den Wohnungen und öffentlichen Einrichtungen ist ausreichend, Rahmensicherungen für die Fahrräder sind nicht überall vorgesehen. Abstellplätze für Rollatoren oder Kinderwagen sind nicht vorhanden und stehen in den Hauseingängen oder ungeschützt vor den Häusern. Die Umstellung von alten, stillgelegten Sammelstellen auf neue Mülltonnen ist noch nicht vollzogen. Im sanierten Bereich des Ludwig-Uhland-Platzes sind absenkbarer Altglascontainer untergebracht, was für den Raum ein großer Gewinn ist, denn alle anderen Standorte für Altkleider oder Altglas sind häufig vermüllt. Dadurch entstehen auf dem Platz auch keine visuellen Barrieren und Verstecke. Der Platz wirkt übersichtlich, das Fehlen von Stadtmöblierung und Sitzgelegenheiten ist den Teilnehmenden bewusst, da es Teil des Konzeptes war, hierauf zu verzichten, um der Trinkerszene vor dem angrenzenden Supermarkt keine Anreize für einen Aufenthalt zu bieten.

SICHERE ABSTELL- MÖGLICHKEITEN



Fotos: Teilweise fehlen Fahrradabstellflächen; absenkbarer Glascontainer am Ludwig-Uhland-Platz (Fotos: Difu, LKA)

Weitere Auffälligkeiten aus Sicht der Teilnehmer

Im Laufe der Begehung merkten die Beteiligten die Missstände der Vermüllung im Gebiet an. Die Teilnehmenden diskutierten bestehende Maßnahmen, wie das Aufräumen der Straßen nach der Müllabfuhr, die in kommunaler Verantwortung liegt. Es wurde aber auch auf die fehlerhafte Mülltrennung und Entsorgung durch die Bewohnerschaft hingewiesen. Hier gäbe es weiterhin Aufklärungsbedarf. Diskutiert wurde auch die mancherorts unklare Zuständigkeit bei der Pflege der Büsche und Pflanzen im öffentlichen Raum. Weiterhin wurde die Problematik der Straßenbeläge aufgegriffen. Der harte Kleiboden in Emden verursacht eine schlechte Entwässerung und führt zu Absenkungen und Hochdrücken von Belägen. Diese werden durch das Wurzelwerk der Bäume verstärkt. Weiterhin bemerken die Teilnehmenden den Leerstand und den Sanierungsstau in den Mietbeständen der außerörtlichen Wohnungsgesellschaften.

WEITERE AUFFÄLLIGKEITEN



Fotos: Missstände im Gebiet wie fehlende Pflege der Bepflanzung und Gehwegschäden (Fotos: Difu, LKA)

Zusammenfassung der Protokollantinnen und Protokollanten

Die Kriterien werden von den Teilnehmenden insgesamt gut verstanden. Detaillierten Austausch unter den Beteiligten gibt es hinsichtlich der eigentlich bekannten Müllproblematik im Gebiet und über Zuständigkeiten an Orten, an denen die Besitzverhältnisse unklar sind und es verwildert und zugewuchert wirkt. Insgesamt ist man sich einig, dass der hohe Leerstand auf ein Problem im Gebiet, auch mit den kapitalorientierten und lokal nicht verankerten Wohnungsgesellschaften hindeutet, die hier wenig Interesse an einer Wohnumfeldgestaltung zeigen. In der Diskussion ergibt sich keine Dominanz durch einen der Teilnehmer. Allerdings kommen deutlich mehr (erläuternde) Beiträge durch die ortskundigen Bewohner und Professionen. Auch die Vor-Ort-Kenntnisse des Polizisten tragen zu einem besseren Verständnis der lokalen Situation bei. Ein interdisziplinärer Austausch findet statt, einige Akteure sind durch die ressortübergreifende Arbeit im Projektteam Soziale Stadt bereits miteinander gut bekannt und den interdisziplinären Dialog gewohnt. Alle Akteure sind grundsätzlich sehr offen und an der Meinung des anderen interessiert. Darüber hinaus kommt es zu bilateralen Gesprächen zwischen einzelnen Akteuren. Insbesondere der Kontakt zur Wohnungswirtschaft war bislang nicht in diesem Maße etabliert. Die Kriterienliste kann konsensorientiert beantwortet werden, das Instrument stößt insgesamt auf eine breite Zustimmung. Die Teilnehmenden weisen darauf hin, dass sie vor der Begehung grundsätzlich das Gefühl hatten, das Gebiet zu kennen, aber durch die Begehung das Gebiet in Detailbereichen nochmals besser kennengelernt zu haben.

Nicht im Begehungsbereich aber Teil Barenburgs ist der „Glaspalast“ ein wichtiges imageprägendes Element. Allen Akteuren ist das Gebäude bekannt und galt in der Vergangenheit als ein sehr problematischer Ort. Der Abriss des einen Gebäuderiegels gilt allen Akteuren trotz der damit verbundenen Kosten als wichtige – auch symbolische – Maßnahme. Der Begriff „Glaspalast“ soll wegen seiner Stigmatisierung nicht mehr genutzt werden – stattdessen wird für den Ort ganz bewusst die Hausbezeichnung „Klein-von-Diephold-Straße 10“ gewählt.

ZUSAMMENFASSUNG

3.3 Abschließende Diskussionsrunde in Emden

In der Abschlussrunde wird betont, dass die gemeinsame Begehung, der interdisziplinäre Austausch und die strukturierte Anwendung der Kriterienliste einen Mehrwert darstellen. Die Art der Ortsbegehung mit der Kriterienliste ermöglicht ein problemanalysierendes und zielorientiertes Vorgehen. Die Situation vor Ort zu erfassen ermöglichte es, den Eindruck des Gebietes zu vertiefen. Darüber hinaus können örtliche Gegebenheiten intensiv betrachtet und besprochen werden, das gemeinsame Tun wird von den Teilnehmenden als positiv bewertet. Allerdings fällt es den Beteiligten schwer, die von den Bürgerinnen und Bürgern genannten Verortungen der Angsträume nachzuvollziehen. Im Laufe der Diskussion stellten die Teilnehmenden mögliche Ursachen einer Verunsicherung fest, wie Tageszeit, Art der Fortbewegung (allein, in der Gruppe, zu Fuß oder auf dem Fahrrad) und die individuelle körperliche Konstitution und Mobilität.

Festgestellt wurde, dass das Gebiet einem schnellen Wandel unterliegt, auch langjährige Kenner waren über manche Veränderungen überrascht. Die Begehung des Gebietes macht diese Wahrnehmung erst möglich und wird durch die Einnahme der unterschiedlichen Perspektiven unterstützt. Einigkeit herrschte darin, dass es nach Abschluss der Fördermittel aus der „Sozialen Stadt“ im Jahr 2016 in Barenburg nun darum ginge, die Errungenschaften aus dem Programm erhalten und zu verstetigen.

Auch aus der Wohnungswirtschaft kommen positive Signale zum Umgang mit der Kriterienliste. Die Emdener Wohnungsgesellschaft möchte den Kriterienkatalog auch auf ihre eigenen Bestände anwenden (Anm. Im Nachgang zur Begehung wurde die Vorlage des Kriterienkatalogs von der Gewoba angefragt) Die Polizei bemerkt, dass es bei der Beurteilung des Gebietes weniger um kriminelle Gesichtspunkte ginge als vielmehr um alltägliche Phänomene, die nicht im alleinigen Zuständigkeitsbereich der Polizei lägen.

Angeregt wird die Begehung durch den Blickwinkel weiterer Akteure zu erweitern. Insbesondere die Bewohnerinnen und Bewohner, Kinder- und Jugendarbeit sowie Ehrenamtliche könnten einbezogen werden. Außerdem wäre eine Begehung bei Dunkelheit sinnvoll, um die Beleuchtungssituation besser einschätzen zu können.

4. Lüneburg - Mittelfeld

Begehung am 29.06.2015

Route 1: An der Saline

Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

Andrea Dittmann (Hansestadt Lüneburg, Stadtteiltreff Salino)
Gela Kulaczewski (PI Lüneburg Beauftragte für Kriminalprävention)
Arne Schmidt (PI Lüneburg, SB Strategie, Organisation, Datenschutz)
Dino Teller (Lüneburger Wohnungsbau GmbH, LüWoBau)
Jens-Rüdiger Tödter (Hansestadt Lüneburg, Stadtplanungsamt)

Moderation und Protokoll: Sabine Rebe, Heike Ehlers, Jan Abt

Route 2 Am weißen Turm

Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

Joachim Bodendieck (Hansestadt Lüneburg, Ordnungsamt)
Thomas Fischer (PI Lüneburg. KOB)
Tobias Lante (Lüneburger Wohnungsbau GmbH, LüwoBau)
Angela Lütjohann (Hansestadt Lüneburg, Amt für Soziale Dienste)

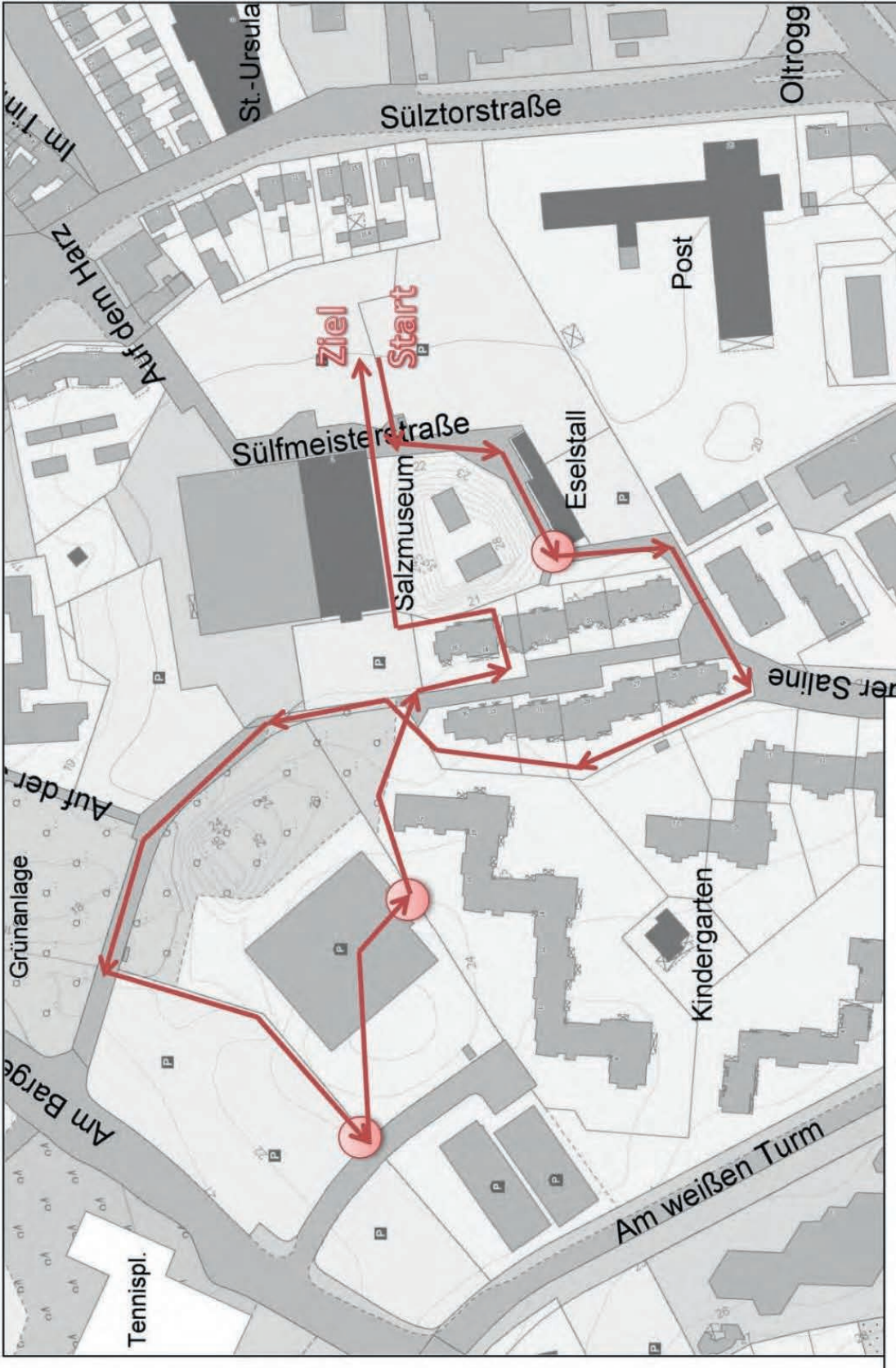
Moderation und Protokoll: Dr. Anke Schröder, Andreas Schmalfeld

Abb. 7: Angsträume und Gefahrenorte in Lüneburg – Mittelfeld



Abb. 8: Lüneburg Route 1: Hinter der Saline

Salzmeister Straße –Eselstall - Salzmuseum – Hinter der Saline - Salzmuseum



4.1 Auswertung der Begehung am Standort Lüneburg – Route 1 An der Saline

Aktueller Eindruck des Gebietes

AKTUELLER EINDRUCK

Alle Teilnehmenden sind der Meinung, dass sich in dem Gebiet in den letzten Jahren sehr viel positiv verändert hat. Der Gruppe fällt auf, dass sich im Gebiet kein Müll findet. Die Hausverwaltungen sind sehr bemüht, Müll umgehend zu beseitigen, was jedoch auch zu hohen Mietnebenkosten führt. Das Gebiet befindet sich in einem Wandel – zunehmend werden Miet- in Eigentumswohnungen umgewandelt, was im Gebiet auch an Musterwohnungen und Umzugswagen deutlich wird. Dennoch weisen die sozialorientierten Akteure darauf hin, dass sich viele Bewohnerinnen und Bewohner noch immer in sozial schwierigen Lagen befinden, die eine Unterstützung und Begleitung erfordern.



Fotos: Eindrücke des gepflegten und sauberen Wohnumfeldes (Fotos: LKA)

Räumliche An- und Zuordnung

RÄUMLICHE AN- UND ZUORDNUNG

Die Frage bezüglich öffentlicher Aufenthaltsmöglichkeiten für alle Nutzungsgruppen und deren Gestaltung wird im Gebiet unterschiedlich eingeschätzt. Generell sind zu wenig Bänke und Sitzmöglichkeiten vorhanden, die vor allem älteren Menschen eine Ruhemöglichkeit bieten.

Am zweiten Standort befinden sich Aufenthaltsmöglichkeiten für Jugendliche, es fehlen jedoch Bereiche für andere Nutzungsgruppen. Lage und Qualität der Freizeitmöglichkeiten gelten an diesen Standort jedoch allen Akteuren als verbesserungsbedürftig. Geh- und Radwege sind gemischt, aber ausreichend breit gestaltet.

Ein Anschlussweg zu den Straßen „Am Bargenturm“ sowie „Am weißen Turm“ fehlt. Fenster sind generell auf den (halb)-öffentlichen Raum und auf die Straße ausgerichtet. Im Museumsbereich (Salzmuseum) fehlt durch den vorhandenen Hügel (Sichtbarriere) einerseits und die Abwesenheit von Menschen im Gebäude andererseits die soziale Kontrolle nachts.

Die Grenzen zwischen halböffentlichem und privatem Bereich sind ausgestaltet und gut nachvollziehbar. Vereinzelt finden sich Mietergärten an den Gebäuden. Umgestaltungsmaßnahmen der (privaten) Grünflächen sind sichtbar, teilweise bestehen alte und neue Situation nebeneinander, was den Teilnehmenden den direkten Vergleich erlaubt.

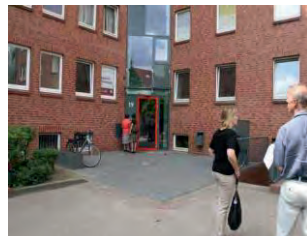


Fotos: (fehlende) soziale Kontrolle und Aneignungsmöglichkeiten im Außenraum (Fotos: LKA)

Lesbarkeit und Orientierung

Die Möglichkeit zur Orientierung im begangenen Gebiet wird insgesamt als problematisch bewertet. Die Wegeführungen sind uneindeutig. Adressen, also die Zuordnung von Straßennamen und Hausnummern sind häufig nicht nachzuvollziehen und Hausnummern sind vor allem bei Dunkelheit teilweise zu klein, in der Regel unbeleuchtet und somit schwer zu erkennen.

LESBARKEIT UND
ORIENTIERUNG



Fotos: Orientierung und Lesbarkeit, vermoostes Straßenschild, unübersichtliche Straßenführung und nicht erkennbare Eingänge und Hausnummern (Fotos: Difu, LKA)

Verkehrs- und Wegeführung

Fuß- und Radwege als Mischflächen sind weitestgehend ohne Probleme nutzbar und vom Autoverkehr getrennt. Mancherorts wird der Radverkehr über die Autostraße geführt, was von den Beteiligten aber als unproblematisch eingeschätzt wird. Am ersten Standort (Eselstall) sehen die Teilnehmenden die Gefahr, dass Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer kollidieren, da der Weg zu schmal ist. An der unübersichtlichen Ecke Eselstall – Museumseingang führt die gemeinsame Nutzung von Fuß- und Radweg zu Schwierigkeiten und stellt somit einen Gefahrenpunkt dar. Das hohe Tempo der Radfahren-

VERKEHRS- UND
WEGEFÜHRUNG

den im Bereich der rechtwinkligen Wegeführung birgt bei einer Kollision schwere Verletzungsgefahren für alle Unfallbeteiligten.

Eindeutige Routen zu den wichtigsten Zielen im Stadtteil (ÖPNV, Einkaufsmöglichkeiten) sind nur teilweise vorhanden, manchmal werden Verbindungen über „Wunschgehlinien“ hergestellt. Das neue Familienzentrum mit Kindergarten befindet sich nun nicht mehr im autofreien Areal innerhalb des Gebiets Gebiet sondern auf der gegenüberliegenden Seite der stark befahrenen Straße „Am weißen Turm“. Eine Querungsmöglichkeit vom Gebiet aus zur Einrichtung befindet sich an einer unübersichtlichen Stelle und leitet die Radfahrer auf die falsche Straßenseite. Die Teilnehmenden empfinden diesen Bereich am Standort 2 als „Rückseite“ des Gebiets, das keine Verbindung zum westlich angrenzenden Stadtgebiet sucht.



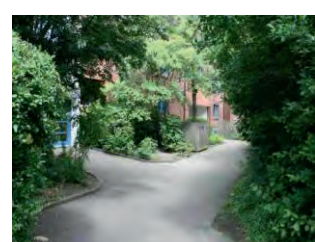
Fotos: gemeinsam genutzte Fahrrad- und Fußwege, fehlende Fußwegeverbindung (Fotos: Difu, LKA)

Überschaubarkeit und Sichtbarkeit

ÜBERSCHAUBARKEIT UND SICHTBARKEIT

Die Wege innerhalb des Gebiets, die zwischen den Gebäuden verlaufen, werden als eher unübersichtlich und nicht gut einsehbar bewertet. Sie sind häufig durch hohe Büsche sicht- eingeschränkt und die Wegeführung ist verwinkelt. Die Gebäuderiegel besitzen keine ein- deutig definierbare Vorder- und Rückseiten.

Für den ruhenden MIV sind Parkplätze in großer Anzahl verfügbar. Diese Parkplätze stehen jedoch nicht nur den Bewohnerinnen und Bewohnern sondern vor allem den Besucherinnen und Besuchern des Salzmuseums und der historischen Altstadt zur Verfügung. Größe und Anzahl der Parkplatzanlagen werden von den Teilnehmenden grundsätzlich nicht als über- dimensioniert bezeichnet. Öffentliches, freies Parken ist stark frequentiert, kostenpflichtige Einstellplätze sind hingegen wenig genutzt. Eine Parkpalette am Standort 2 ist geschlossen und soll zurückgebaut werden.

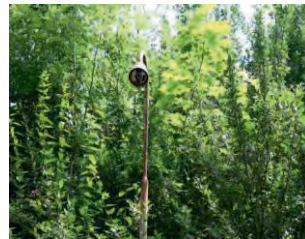
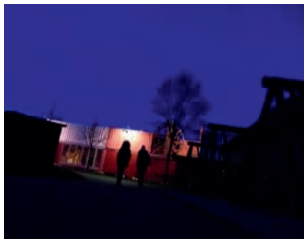


Fotos: unübersichtliche Wegeführung, Stellplatzanlagen für den ruhenden MIV (Fotos: LKA)

Beleuchtung

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer betonen, dass eine Begehung bei Dunkelheit stattfinden müsste, um die Beleuchtungssituation richtig einschätzen zu können. Dennoch lassen sich einige Umstände auch am Tage beurteilen: So wird darauf hingewiesen, dass Fuß- und Radwege insgesamt nur mangelhaft beleuchtet werden können. Beispielsweise gibt es am Fußweg am Eselstall (Standort 2) nur zwei Lampen, die häufig nicht funktionsfähig sind und zu geringe Leuchtkraft haben. Am Hauptweg von Standort 3 sind ausreichend Lampen vorhanden, dort fehlen teilweise die Leuchtmittel. Auch die Parkplätze im Gebiet sind schlecht bis gar nicht ausgeleuchtet. Die Lampen sind oft von Bäumen oder Büschen verdeckt.

BELEUCHTUNG

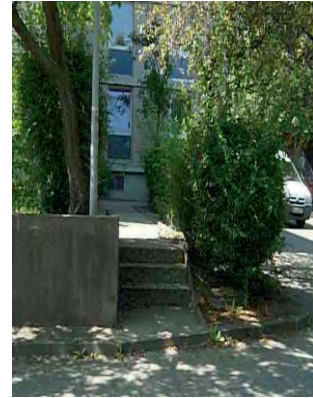


Fotos: Beleuchtungssituation, fehlende Laternen und Leuchtmittel (Fotos: LKA)

Zugänglichkeit und Zugangsbedingungen

Nicht überall bestehen ausreichend Ausweich- und Fluchtmöglichkeiten. Am ersten Standort ist lediglich ein Weg auf den Parkplatz vorhanden, der durch Zäune und Absperrungen ansonsten zur Sackgasse wird – wenn also im Dunkeln eine Person entgegenkommt, die bedrohlich erscheint, existiert keine Fluchtmöglichkeit. Ob sich diese Situation nach dem Ende der Bauarbeiten auf dem Nachbargrundstück ändern wird ist unklar. Manche Wege bzw. Zu- und Eingänge sind nicht immer ohne Hindernisse begehbar, sie sind nicht barrierearm ausgestattet, Treppen und Stufen versperren hier den Weg. Am dritten Standort ist das Straßenpflaster uneben und die Stahltreppe zum Parkdeck bei Eis aufgrund zahlreicher Stufen rutschig und daher problematisch.

ZUGÄNLICHKEIT UND ZUGANGS- BEDINGUNGEN



Fotos: fehlende Ausweich- und Fluchtmöglichkeiten, Treppen und Stufen als Barrieren (Fotos: LKA)

Sichere Abstellmöglichkeiten

SICHERE ABSTELL- MÖGLICHKEITEN

In unmittelbarer Nähe zur Wohnung sind Fahrradabstellplätze mit Rahmensicherung sowie wettergeschützte Abstellflächen für Rollatoren oder Kinderwagen nicht bzw. nicht in ausreichender Anzahl vorhanden. Die Abfallbereiche sind meist ordentlich gestaltet, allerdings kommt es durch die Anordnung der Müllcontainer am Wegesrand zu Geruchsbelästigungen entlang der Wege. Öffentliches Mobiliar ist vorhanden und Sitzmöglichkeiten bestehen.



Fotos: fehlende Abstellflächen für Fahrräder und Sammelstellen für Kleider und Altpapierentsorgung (Fotos:Difu und LKA)

Weitere Auffälligkeiten aus Sicht der Teilnehmenden

Fenster im Erdgeschoss sind teilweise durch Büsche zugewachsen, was zwar ungewünschte Einblicke verhindert, aber auch die Sicht auf (halb)öffentliche Bereiche einschränkt und potentiellen Einbrechern Versteckmöglichkeiten bietet. Insbesondere am Standort 1 wird hier eine unterschiedliche Sichtweise der Polizei (Rückschnitt, Verringerung von tatbegünstigenden Situationen) gegenüber den planerischen und sozialen kommunalen Akteuren (Privatsphäre schaffen, Einsehbarkeiten vermeiden) erkennbar.

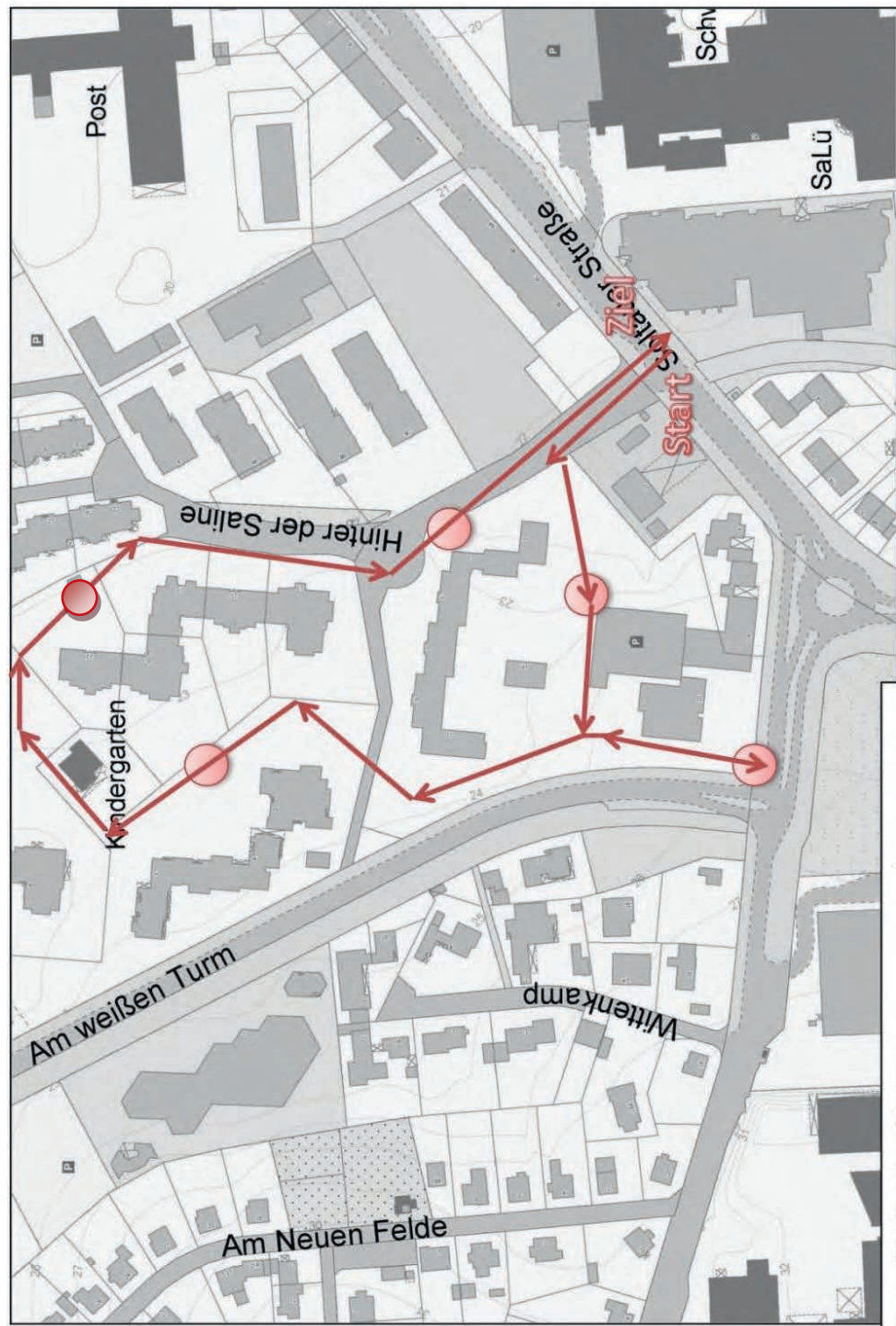
Durch die intensive Begrünung im Gebiet wird die Situation tagsüber als gut eingeschätzt, im Dunkeln können jedoch Angsträume entstehen, da durch die fehlende Einsehbarkeit und ungenügender Beleuchtung keine soziale Kontrolle der Wege ermöglicht wird. Die ruhige, begrünte und zentrumsnahe Lage des Gebietes hat insgesamt eine hohe Qualität. Durch professionelle Pflege ist der Außenraum sauber. Es liegt kein Müll auf den Freiflächen herum. Die neu gestalteten Hauseingänge sind transparent gestaltet, Briefkastenanlagen sind im Außenraum angebracht und an einigen Stellen stehen Steinbänke zum Ausruhen oder Warten. Das Gebiet wird vorwiegend als gut gestaltet betrachtet. Die Netzwerkarbeit von und mit der Kirchengemeinde und dem Kindergarten St. Michaelis wird von den lokalen Akteuren als positiv bewertet.

Zusammenfassung der Protokollantinnen und Protokollanten

Der Kriterienkatalog wird insgesamt als verständlich eingeschätzt, gelegentliche kurze Diskussionen über einzelne Kriterien führen nicht zu grundsätzlichen Verständnisfragen. Bei dieser Begehung sind die städtischen Vertreterinnen und Vertreter in der Diskussion federführend, was daran liegt, dass sie die Situation vor Ort entweder sehr gut kennen oder sich aufgrund der fachlichen Sicht schnell in die Thematik einarbeiten können. Die Wohnungswirtschaft besitzt im Begehungsbereich keine eigenen Bestände und ist in Diskussionen daher eher ergänzend. Die Vertreter und Vertreterinnen der Stadtverwaltung diskutieren viel untereinander, eine konsensuale Bewertung des Fragebogens ist aber unproblematisch. Die kommunalen Akteure sprechen eher soziale, die Polizei eher kriminal- und verkehrspräventive Aspekte an. Alle Teilnehmenden sind der Meinung, dass sich in dem Gebiet in den letzten Jahren sehr viel (positiv) verändert hat. Ihnen fällt auf, dass kein Müll herumliegt. Insgesamt wird eine starke Veränderung im Gebiet festgestellt. Der Zuzug von Studierenden, die Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen führt zu Ängsten vor Verdrängung der alteingesessenen Bevölkerung. Alle Beteiligten achten stark auf die Bedürfnisse von älteren Menschen, weniger auf die der anderen Nutzungsgruppen. Es wird darauf hingewiesen, dass es durch die baulichen Veränderungen nicht zu einer Veränderung der sozialen Probleme der Bewohnerschaft gekommen ist, das Gebiet sei immer noch ein Schwerpunkt der sozialen Arbeit. Abschließend wurde die Auswahl der Route entlang zahlreicher Parkplätze kritisch hinterfragt. Gleichzeitig wird jedoch deutlich, dass sich die Akteure mit diesem Gebietsteil bisher nicht oder nur wenig beschäftigt haben.

Abb. 9: Lüneburg Route 2: Am weißen Turm

Soltauer Straße - Hinter der Saline - Am weißen Turm.



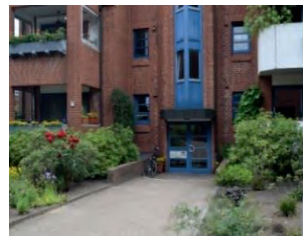
4.2 Auswertung der Begehung am Standort Lüneburg – Route 2

Am weißen Turm

Aktueller Eindruck des Gebietes

Der aktuelle Eindruck des Gebietes ist überwiegend positiv. Die Freiflächen im Wohnumfeld machen grundsätzlich einen sauberen und gepflegten Eindruck ohne Graffiti oder sonstige Schäden. Zu Beginn der Begehung an Standort 1 wurde auf die mangelnde Pflege mancher Grün- und Außenbereiche hingewiesen, besonders augenfällig waren die zahlreichen Wunschgehnlinien im Gebiet, die auf eine andere Gehrichtung hinweisen als die Straßen und Wege vorgeben.

**AKTUELLER
EINDRUCK**



Fotos: gepflegter öffentlicher Außenraum, vorhandene Wunschgehnlinien (Fotos: LKA)

Räumliche An- und Zuordnung

Im öffentlichen Außenraum fehlen generell Aufenthaltsmöglichkeiten für alle Nutzungsgruppen. Auf den Parkdecks am ersten Standort (Weißer Turm) befinden sich zwar Begrünungen, diese weisen jedoch eher geringe Aufenthaltsqualitäten auf. Allgemein betrachtet, mangelt es an allen Standorten an ausreichend Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten. Die Gehwege sind nur teilweise breit genug gestaltet. Hinter der Saline sind Gehwege zu schmal und zugewachsen, sodass sich Passanten dementsprechend nicht begegnen bzw. ausweichen können. Fenster von Gebäuden sind meist auf (halb)-öffentliche Räume sowie Straßen ausgerichtet und ermöglichen somit eine soziale Kontrolle. Unterschiede zwischen öffentlichen, halböffentlichen und privaten Bereichen sind erkennbar und gegebenenfalls gekennzeichnet.

**RÄUMLICHE AN-
UND ZUORDNUNG**



Fotos: schmale Gehwege mit fehlenden Ausweichmöglichkeiten, Aneignungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums (Fotos: LKA)

LESBARKEIT UND ORIENTIERUNG

Lesbarkeit und Orientierung

Bei der Lesbarkeit und Orientierung gibt es innerhalb der begangenen Route Unterschiede. Am dritten Standort ist eine leichte Orientierung durch eine deutlich erkennbare Wegführung und leicht auffindbare Adressen möglich. Bei den vorherigen beiden Standorten ist dies nicht gegeben, was unter anderem an unübersichtlichen Verläufen der Gehwege und an der uneindeutigen Adresszuordnung durch fehlende Beschilderung liegt. Durchgänge sind außerdem nicht immer erkennbar. Hausnummern und Straßennamen sind unzureichend beleuchtet und vielerorts zu klein oder fehlten sogar (Bsp. Bögelstraße 10).



Fotos: klare Wegführung aber schlecht erkennbare Unterführungen, fehlende Hausnummern (Fotos: LKA)

VERKEHRS- UND WEGEFÜHRUNG

Verkehrs- und Wegführung

Die Fuß- und Radwege sind eindeutig erkennbar und überall sicher vom Autoverkehr getrennt, kollidieren jedoch mancherorts miteinander. Generell sind ausreichende Querungshilfen vorhanden. Nach Aussagen der Beteiligten hat sich der Neubau einer Verkehrsinsel zu Lasten eines Zebrastreifens an der Soltauer Straße gelohnt: Es kommt zu weniger Verkehrsunfällen an dieser Stelle. Zwei unübersichtliche Situationen sind im Kreislauf Soltauer Straße / Bögelstraße und im weiteren Verlauf Soltauer Straße / Am weißen Turm zu finden. Durch die erhöhte Geschwindigkeit der Radfahrenden aufgrund des abschüssigen Geländes an der Kreuzung Bögelstraße / Soltauer Straße ist eine besondere Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden gefragt. Im weiteren Verlauf ergibt sich aus Fußgängersicht eine schwer einzusehende Situation für die Querung von „Am weißen Turm“ Richtung Krankenhaus. Durch die Hecke auf der Ecke besteht eine Sichtbehinderung für kleine Menschen, Kinder oder Rollstuhlfahrende. Der nahende Autoverkehr kann nicht rechtzeitig wahrgenommen werden. Ein Zebrastreifen ist hier nur teilweise vorhanden. Die Einmündung aus der Soltauer Straße vom Krankenhaus kommend ist ebenfalls uneinsichtig. Auch der Radverkehr muss an dieser Stelle auf die linke Seite ausweichen, was nicht von allen nachvollziehbar ist. Eindeutige Routen zu wichtigen Zielen im Stadtteil (u.a. ÖPNV, Einkaufsmöglichkeiten) sind oft nicht erkennbar. Wunschgehlinien sind vorhanden, unter anderem auch an Stellen wo diese nicht erwartet werden.

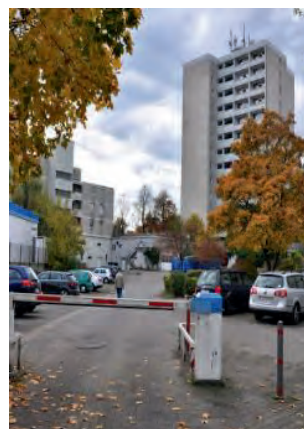


Fotos: Querungen Soltauer Straße und Am weißen Turm (Fotos: LKA)

Überschaubarkeit und Sichtbarkeit

Die Überschaubarkeit und Sichtbarkeit wird von den Teilnehmenden prinzipiell als gut bewertet. Die Wege zwischen den Gebäuden werden als gut erkennbar und einsehbar beurteilt obwohl die Orientierung schwerfällt. Auf dem Verbindungsweg zwischen dem Parkplatz hinter der Tankstelle und Am weißen Turm mangelt es an angemessener Beleuchtung und Übersichtlichkeit. Eine Treppe Am weißen Turm ermöglicht eine Abkürzung, ist aber für Menschen mit eingeschränkter Mobilität nicht nutzbar. Problematisch wurden einige vorgegebene Wege eingeschätzt, die nicht als Verbindungswege ausgebildet sind und „im Nichts“ enden. Die Anzahl der Parkplätze wird als ausreichend eingestuft, wengleich die kostenfreien Parkplätze stark ausgelastet sind. Die gebührenpflichtigen Parkplätze stehen hingegen leer. Insgesamt nimmt der ruhende Verkehr einen großen Platz in Anspruch. Entlang der Straße „Am weißen Turm“ parken die Autos an der Straße. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer gehen davon aus, dass die Stellplätze eher von Erwerbstätigen genutzt werden und weniger von der Wohnbevölkerung. Die rückseitigen Wege und Grünlagen von Gebäuden sind insgesamt überschaubar wenn auch nicht ausreichend ausgeleuchtet.

ÜBERSCHAUBARKEIT UND SICHTBARKEIT



Fotos: Parksituation „Am weißen Turm“, übersichtliche Wegführung zwischen den Gebäuden, Park- und Garagenhof zur Tankstelle „Hinter der Saline“ (Fotos: LKA)

BELEUCHTUNG

Beleuchtung

Die Neben- und rückwertigen Wege sind teilweise ohne Beleuchtung, auf den Fuß- und Radwegen wird sie aber größtenteils als ausreichend eingeschätzt. Allerdings müsste hier eine Begehung bei Dunkelheit die tatsächliche Situation klären. Lampen stehen in ausreichender Anzahl zur Verfügung, einige Lampen sind durch Bäume jedoch abgeschattet.



Fotos: Beleuchtung und fehlende Laternen vor den Wohngebäuden (Fotos: LKA)

ZUGÄNLICHKEIT UND ZUGANGSBEDINGUNGEN

Zugänglichkeit und Zugangsbedingungen

Ausweich- und Fluchtmöglichkeiten auf Wegen und Plätzen wurden von den Teilnehmenden als durchgehend ausreichend vorhanden eingeschätzt. Generell sind Wege und Plätze sowie Zu- und Eingänge ohne große Hindernisse begehbar. Am dritten Standort sind die Hauseingänge nur über Treppenanlagen erreichbar. Die neu gestalteten Eingänge sind transparent, so dass eine Blickbeziehung zwischen Innen und Außen besteht. Entlang der Soltauer Straße wurden die Grundstücke Am weißen Turm kürzlich neu umzäunt

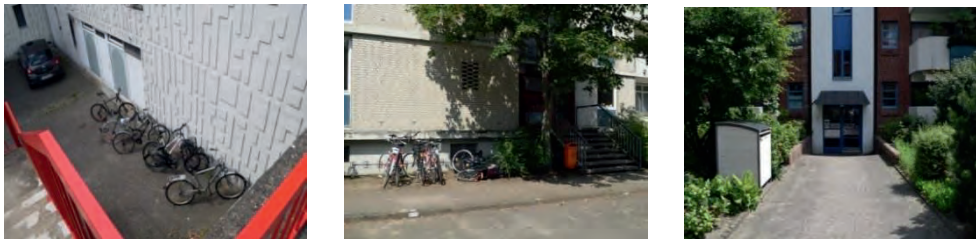


Fotos: Abgrenzung zur Straße Am weißen Turm, Eingangssituationen alt und neu (Fotos: LKA)

Sichere Abstellmöglichkeiten

Die Anzahl der Fahrradabstellplätze in unmittelbarer Nähe zur Wohnung wurde nur am ersten Standort als ausreichend eingeschätzt. Rahmensicherungen sowie wettergeschützte Abstellflächen für Rollatoren oder Kinderwagen sind allerdings insgesamt zu wenig vorhanden. Ein privater Rollatorplatz wurde im halbprivaten Bereich vor der Eingangstür installiert. Die Abfallbereiche sind insgesamt sauber und Abfallcontainer ordentlich aufgestellt bzw. zugangskontrolliert. Im Hinterhof von Standort 1 mangelt es jedoch an Einsehbarkeit sowie in der Bögelsstraße an angemessener Beleuchtung des Abfallbereichs.

SICHERE ABSTELL- MÖGLICHKEITEN



Fotos: fehlende sichere Abstellflächen in der Nähe der Wohnhäuser (Fotos: LKA)

Zusammenfassung der Protokollantinnen und Protokollanten

Die Kriterienliste wurde allgemein als gut verständlich eingestuft. Da nicht immer alle Aspekte des Erhebungsbogens für ein Quartier relevant sind, wurde angeregt, den Erhebungsbogen um die Kategorie „nicht zutreffend“ o.ä. zu ergänzen. Einzelne Kriterien wurden intensiver diskutiert, z.B. kam es aufgrund der ungleichen Besetzung der Parkplätze (umsonst vs. kostenpflichtig) zu der Frage, aus wessen Sicht (Nutzer und Nutzerinnen vs. Planende/Anbietende) der Aspekt „ausreichend“ zu beantworten ist. Eine weitere Diskussion entfacht sich anhand der Einsehbarkeit des öffentlichen Raumes von den Häusern aus. Nicht immer konnte in der Diskussion genau geklärt werden, ab wann etwas aus dem Haus heraus „einsehbar“ ist. Zum Beispiel war man sich nicht sicher, ob die Entfernung nicht teilweise zu groß ist, welche Nutzung ggf. hinter den Fenstern ist (Bad, Treppenhaus, „schaut da überhaupt jemand raus?“) und ob die Haushalte im Hochhaus auf Grund der Lage der Wohnungen überhaupt einen Blick auf die Fläche haben.

ZUSAMMENFASSUNG

Während der Begehung fand kontinuierlich ein interdisziplinärer Austausch statt; keine Berufsgruppe trat als dominant in Erscheinung, obwohl die Wohnungswirtschaft wegen der Teilnahme an einem Audit der Sicherheitspartnerschaft im Städtebau in Niedersachsen einen Wissensvorsprung hat. Die unterschiedliche Nutzungsperspektive wurde nicht ausdrücklich eingenommen. Die Kriterienliste konnte konsensorientiert ausgefüllt werden, aufgrund der Professionalität erfolgt seitens der Stadtverwaltung – Soziale Dienste ein besonderer Blick im Hinblick des Aspekts der Barrierefreiheit (Straßenquerung, Hauseingänge).

Das Instrument der Begehung fand allgemeine Zustimmung, die Umgebung und der interdisziplinäre Austausch wurde intensiver wahrgenommen als üblicherweise.

4.3 Abschließende Diskussionsrunde in Lüneburg

Im Abschlussgespräch wird erstaunt auf die deutlichen Veränderungen im Gebiet hingewiesen. Der Eindruck des Gebietes auf Gebietsfremde wird als positiv beurteilt. Die auf den zweiten Blick sichtbaren negativen Dinge, wie beispielsweise die Beleuchtungssituation oder die schlechte Auffindbarkeit der Adressen, sind eher für die Bewohnerinnen und Bewohner und deren Besucherinnen und Besucher spürbar. Beispielsweise sind die Nebenkosten der bisher unsanierten Wohnungen weiterhin sehr hoch. Es wird darauf hingewiesen, dass es aufgrund der schnellen Veränderungen möglicherweise zu Verdrängungsprozessen der alteingesessenen Bevölkerung kommt. Spürbar wird dies an unterschiedlichen Stellen, z.B. ergibt sich durch den Umzug des Kindergartens in das neue Familienzentrum ein Einschnitt in bestehende Strukturen. Ein neu eingerichtetes Familienzentrum der freikirchlichen Michaelisgemeinde setzt nicht mehr so stark auf multikulturelle Aspekte und wird von den Bewohnerinnen und Bewohnern des Gebiets auch nicht mehr in der Weise als Betreuungs- und soziale Einrichtung genutzt. Den Anwesenden wird deutlich, dass der Standort des neuen Familienzentrums auf der anderen Straßenseite quasi außerhalb des Gebietes liegt und damit für die Bewohnerinnen und Bewohner aufgrund nur indirekter Wegebeziehungen nicht gut erreichbar ist. Angemerkt wird weiterhin, dass es keine formellen oder informellen sozialen Treffpunkte im Gebiet gibt. Lediglich der Platz vor dem Supermarkt kann als Treffpunkt angesehen werden. Der Eigentümerwechsel und von den neuen Eigentümerinnen und Eigentümern durchgeführten Sanierungs- oder Pflegemaßnahmen sowie ein beginnender Wandel der sozialen Zusammensetzungen haben dazu geführt, dass es beim Ordnungsamt weniger Meldungen zu Ordnungsstörungen wie Lärmbelästigungen und Sachbeschädigungen kommt.

In der Gruppe wird konkret über eine veränderte fußläufige Querung an der Soltauer Straße gesprochen. Die Begehungsteams stufen die Straßenquerung Am weißen Turm als wenig problematisch ein, die Stadtplanung weist auf die Bedeutung von Fuß- und Radwege-Verbindungen hin. In kurzer Zeit werden durch die anwesenden unterschiedlichen Expertinnen und Experten verschiedene Aspekte zum Thema beigetragen und gemeinsam diskutiert, so dass in kurzer Zeit eine gemeinsame Position gefunden werden kann, die sonst nur durch ein aufwändiges Verfahren hätte erreicht werden können. An dieser Stelle wird der positive Effekt einer interdisziplinären und mit dem Ort vertrauten Arbeitsgruppe deutlich. Eine hohe Relevanz wurde dem Austausch mit anderen fachlichen Perspektiven eingeräumt. Insbe-

sondere diejenigen Akteure, die nicht lokal tätig sind, merken an, dass ein Einblick in die lokalen, sozialen Zusammenhänge für ihre Arbeit hilfreich ist und sich durch die Begehung ein sehr detailreicher Eindruck des Gebietes gewonnen wurde, der sich sonst nicht ergeben hätte. Es wird angeregt, die Methode der Begehung durch verschiedenen Experten und anhand von Kriterien auf andere Gebiete zu übertragen. Unklar bleibt den Anwesenden jedoch der Zusammenhang der besichtigten Orte mit den Angaben der Bevölkerung zu Angsträumen.

5. Fazit

FAZIT

Am Ende der jeweiligen Begehung wurden die Teilnehmenden gebeten, einen Evaluationsbogen auszufüllen, der Fragen zur Methode mit und ohne Kriterienliste und Begleitung sowie zur eigenständigen Durchführbarkeit stellte. Weiterhin wurden die Teilnehmenden nach dem konkreten Mehrwert der Methode und dem möglichen Stundeneinsatz für die Anwendung befragt. Die Befragten konnten entweder eine positive oder eine negative Antwort geben. Offene Antwortmöglichkeiten standen für die Angabe der Stundenzahl im Monat und für Anregungen zur Verfügung.

Insgesamt wurde die Begehung von den Teilnehmenden als positiv bewertet. Ausnahmslos alle Teilnehmenden bewerteten die Begehungen als Mehrwert für ihr Arbeitsfeld und können sich vorstellen, diese Art der Begehungen unter den gegebenen Rahmenbedingungen im eigenen Tätigkeitsfeld anzuwenden.

5.1 Gemeinsame, strukturierte Begehung

GEMEINSAME BEGEHUNG

Aus den Abschlussrunden aller Begehungen wurde der Mehrwert gleichermaßen an drei Punkten festgemacht:

- interdisziplinärerer Austausch
- das Arbeiten vor Ort, gemeinsame Begehung
- strukturierter Ablauf mit Zielsetzung anhand einer Kriterienliste

29 von 31 Teilnehmenden befanden, dass eine **gemeinsame** Begehung **ohne** Kriterienliste nicht in dem Maße effektiv durchführbar gewesen wäre. Die Kriterienliste ist vor allem für die zieldefinierte Orientierung wichtig und gewährleistet eine Heterogenität der Blickwinkel. Allerdings wurde auch argumentiert, dass die Begehung mit Kriterienliste weniger „offen“ war und man spontane Eindrücke mit dieser Form eher unterdrückt.

Auch eine Begehung **alleine** und **mit** Kriterienliste wäre für fast alle Befragte (28 von 31) nicht so gut durchführbar gewesen. Es wäre kein Gespräch in der Gruppe zustande gekommen und Hinweise anderer Gruppenmitglieder, die als äußerst bereichernd bewertet wurden, hätten gefehlt. Die unterschiedlichen Sichtweisen der Teilnehmenden haben somit zu neuen Denkanstößen und zu neuen Erkenntnissen geführt.

5.2 Moderation und Fragebogen

Die Frage, ob eine Begehung auch ohne Moderation hätte stattfinden können, wird von mehr als der Hälfte der Befragten verneint. Anders herum formuliert konnten sich ein Teil der Beteiligten durchaus vorstellen, eine Begehung ohne Moderation durchzuführen, was darauf hinweist, dass die Thematik für die Beteiligten nicht fremd ist oder auch, dass der Umgang mit der Kriterienliste selbsterklärend ist.

Einige Befragten gaben an, dass ihr eigenes Fachgebiet aus ihrer Sicht in ausreichendem Maße abgebildet war, dass eine Beurteilung über die Vollständigkeit anderer Sachgebiete jedoch nicht getroffen werden kann. Möglicherweise bietet sich hier an, den eigentlichen, ausführlichen Fragebogen der Sicherheitspartnerschaft im Städtebau in Niedersachsen als Grundlage an die Teilnehmenden zu senden, um zu erfragen, ob Ihnen Aspekte fehlen.

Die Beteiligten waren sich in der Mehrheit (27 von 31) einig, dass die Kriterienliste alle wesentlichen sicherheitsrelevanten Kriterien umfasst. Diejenigen, die dem nicht zustimmen konnten, regten an, folgende Kriterien hinzuzufügen:

- stärkere Betrachtung der Einkaufsmöglichkeiten und ÖPNV sowie deren Erreichbarkeiten.
- Berücksichtigung von Querungshilfen (Zebrastreifen, Ampeln, Verkehrsinseln etc.).
- Unterscheidung der Beurteilung bei Tag / Nacht.
- stärkere Berücksichtigung von Kinder- und Jugendthemen.
- stärkere Differenzierung in Hinblick auf Alter und unterschiedliche Bedarfslagen.
- verstärkter Augenmerk auf den öffentlichen Personennahverkehr.
- Einbeziehung der Anwohnerinnen und Anwohner.
- Berücksichtigung von Treffpunkten, „Zusammensein im halböffentlichen Raum“.

Rund drei Viertel der Befragten konnten der Frage zustimmen, dass die eigene Meinung aufgrund anderer Expertisen hinterfragt oder angepasst wurde.

5.3 Mehrwert und Stundeneinsatz

Über die Einschätzung, dass eine Begehung einen Mehrwert für die tägliche Arbeit darstellt, gaben ausnahmslos alle Teilnehmenden an, sich vorstellen zu können, diese Art der Begehungen unter den gegebenen Rahmenbedingungen im eigenen Tätigkeitsfeld anzuwenden. Auf die konkrete Frage, wie umfangreich eine Beteiligung ausfallen könnte, wurden jedoch unterschiedliche Angaben gemacht. Ein Großteil gab den Umfang von ½ -5

Stunden monatlich für diese Art von Begehungen an, je nach Aufgabenfeld wurden auch 10 Stunden monatlich genannt. Es gab einen Hinweis darauf, dass es sinnvoll sei, die Begehungen anlassbezogen durchzuführen.

Angemerkt wurde, dass die Begehung konkrete Anregungen für das eigene Tätigkeitsfeld erbracht haben. So können die neu errungenen Blickwinkel als auch die konkreten Kriterien hilfreich sein, um sicherheitsrelevante Aspekte beispielsweise bei der Kinder- und Jugendarbeit einzuarbeiten. Auch für polizeiliche Aspekte im Einsatz und Streifendienst oder zu konkreten Themen wie Wohnungseinbruchdiebstahl können die Kriterien einen Mehrwert zu liefern.

Abschließend kann festgehalten werden, dass die fachübergreifende Arbeitsweise durch die multiperspektivische Betrachtung nach Meinung der Teilnehmer aller drei Fallstudienstädte einen deutlichen Mehrwert darstellt. Insbesondere Veränderungen im Stadtteil werden durch die praktikable und methodische Aufbereitung, die differenzierte Kriterienliste sowie durch eine professionelle Vorbereitung gezielt und genau erkennbar. Angemerkt wurde abschließend, dass ein Vergleich zwischen Expertinnen- und Expertenmeinungen sowie Zielgruppenmeinung im Prozess sinnvoll sei und weitere Aufschlüsse für die Akteure ermöglichen würden.

5.4 Anlagen

Zeitplan der Begehungen

03.06.2015 **Braunschweig - Weststadt**

24.06.2015 **Emden - Barenburg**

29.06.2015 **Lüneburg - Mittelfeld**

Ablauf

10.00 Uhr

- Treffen in den Polizeidienststellen (PK Süd in Braunschweig, PK Emden und PI Lüneburg)
- Theoretische Einführung in die Begehungen und Beobachtungen
- Einführung in die Nutzung der Kriterienliste
- Sensibilisierung zur alltagstauglichen Nutzung in Form von Szenarien, Aufteilung der Gruppe nach Routen in Teams

11:00 -13:00 Uhr

- Begehung der Routen mit Moderatorinnen, Protokollantinnen und Protokollanten sowie Beobachtern der örtlichen Vertreterinnen und Vertreter

13.00 – 14.00 Uhr

- Abschlussrunde und Evaluation der Methodik

Evaluationsbogen

transdisziplinäre
sicherheitsstrategien für polizei,
wohnungsunternehmen
und kommunen



GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

EVALUATIONSBOGEN BEGEHUNG

Name: _____

Braunschweig – Weststadt am 03.06.2015

Bemerkungen

Wäre die Begehung alleine und mit Kriterienliste genauso gut durchführbar gewesen?	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	
Wäre die gemeinsame Begehung ohne Kriterienliste genauso gut durchführbar gewesen?	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	
Können Sie sich die Begehung auch ohne Moderation vorstellen?	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	
Umfasste die Kriterienliste aus Ihrer Sicht die wesentlichen sicherheitsrelevanten Aspekte?	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	
Welche Aspekte fehlten Ihnen in der Kriterienliste?			
Stellen solche Begehungen einen Mehrwert für Ihr Arbeitsfeld dar?	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	
Können Sie sich vorstellen, diese Art der Begehungen unter den gegebenen Rahmenbedingungen in Ihrem Tätigkeitsfeld anzuwenden?	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	
Wieviel Zeit könnten Sie sich vorstellen in Begehungen zu investieren?	Geschätzte Stundenzahl im Monat		
Haben Sie Ihre Meinung aufgrund der anderen Expertisen hinterfragt oder angepasst?	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	
Was nehmen Sie für Ihre eigene Arbeit aus der gemeinsamen Begehung mit?			

VIELEN DANK FÜR IHRE MITARBEIT

Danksagung

Ohne Unterstützung kann ein transdisziplinär angelegtes Forschungsprojekt nicht umgesetzt werden. Daher möchte sich das Projektteam des Landeskriminalamts Niedersachsen, des Deutschen Instituts für Urbanistik sowie des Forschungsinstituts F+B Forschung und Beratung für Wohnen, Immobilien und Umwelt GmbH an dieser Stelle ausdrücklich für die vielseitige Unterstützung bei allen Beteiligten bedanken. Natürlich danken wir dem Bundesministerium für Bildung und Forschung für die Förderung des Projektes und dem Projektträger vdi für die operative Unterstützung. Insbesondere bedanken wir uns bei den beteiligten Akteuren aus der Polizei, den Wohnungsunternehmen, den Kommunalverwaltungen sowie den kommunalen Präventionsräten aus den Fallstudienstädten Braunschweig, Emden und Lüneburg. Weiterhin bei den assoziierten Partnern dem Verband der Wohnungswirtschaft Niedersachsen und Bremen, dem Niedersächsischen Städtetag sowie den wissenschaftlichen Partnern aus der University of Salford (Design Against Crime Solution Centre), der Magistratsdirektion der Stadt Wien (Geschäftsbereich Bauen und Technik, Stadtbaudirektion), dem Laboratorio Qualità urbana e Sicurezza der Politecnico di Milano, und der Polizeiakademie Niedersachsen.

Wir danken Frau Dipl.-Ing. Sabine Rebe und Dr. Olga Siegmunt für die wissenschaftliche Unterstützung, Alissa Kniesburgs und Jürgen Gohlke sowie allen Praktikantinnen und Praktikanten des LKA für die studentische Zuarbeit und tabasco.media für die grafische Umsetzung der Ideen. Weiterhin danken wir den deutschen und europäischen Interviewpartnern und unseren Kolleginnen und Kollegen in den Institutionen.

Zitierweise

Verbundprojekt transit
Landeskriminalamt Niedersachsen
Dokumentation der Begehungen und Beobachtungen
in den Fallstudienstädten
Hannover 2015

Herausgeber

Verbundprojekt transit
Landeskriminalamt Niedersachsen

Autorinnen und Autoren

Anke Schröder unter Mitarbeit von Jan Abt,
Holger Floeting, Sabine Rebe und Andreas Schmalfeld

Landeskriminalamt Niedersachsen

Am Waterlooplatz 11, 30169 Hannover
E-Mail: kfs@lka.polizei.niedersachsen.de
Verbundkoordinatorin: Dr. Anke Schröder

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH

Zimmerstraße 13-15, 10969 Berlin
E-Mail: urbane-sicherheit@difu.de
Projektleiter: Dr. Holger Floeting

Unterauftragnehmer

F+B Forschung und Beratung für Wohnen,
Immobilien und Umwelt GmbH
Adenauerallee 28, 20097 Hamburg
E-Mail: service@f-und-b.de

www.transit-online.info