

Kapitel

Initiator*innen: Kreisvorstand (dort beschlossen am: 26.06.2022)

Titel: **Kiel in neuen Strukturen denken: inklusive Quartiersentwicklung**

Text

1 Die Stadt ist für die Menschen da. In Städten leben viele Menschen auf wenig
2 geografischer Fläche. Sie wohnen und arbeiten hier, sie leben hier, genießen die
3 kulturellen Angeboten und versorgen sich, gestalten Freizeit; ja, sie machen
4 Urlaub in der Stadt.

5 Allerdings ist die Stadt, insbesondere das Kiel von heute, noch immer geprägt
6 vom Mantra der autogerechten Stadt. Für die Einwohner*innen entwickeln sich erst
7 sehr langsam offene Räume. All diese Räume konkurrieren mit dem
8 "Parkplatzhunger" und dem durch das Auto geprägten motorisierten
9 Individualverkehr im Straßenraum. Uns ist bewusst, dass das Auto auch in Zukunft
10 eine wichtige Rolle spielen wird. Die jetzige Nutzung von Pkw ist jedoch höchst
11 ineffizient und der Platz in der Stadt zu wertvoll. Wir meinen deshalb, dass der
12 Mensch mit seinen Bedürfnissen nach Wohnen, Mobilität, Arbeiten und
13 Aufenthaltsqualität wieder mehr in den Mittelpunkt gerückt werden muss. Alle
14 Verkehrsmittel und Wegebeziehungen müssen zusammen gedacht werden und Wege
15 verkürzt werden, so dass alle Wege des täglichen Lebens in 15 Minuten zu
16 erreichen sind. Wir möchten eine Stadt, in der sich alle Menschen sicher und
17 wohl fühlen. Entsprechend müssen unsere Quartiere anders gedacht, das Wohnen und
18 Arbeiten organisiert werden. Mit dem Mensch im Mittelpunkt gewinnen alle in der
19 Stadt.

20 Im Zuge von Klimakrise und sozialen Verwerfungen müssen und wollen wir die Stadt
21 der Zukunft neu denken. Damit dies gelingt und alle Menschen mitgenommen werden
22 können, müssen wir die Strukturen der Stadt neu denken. Wir möchten die Stadt in
23 Quartieren denken. Quartiere sind für uns kleinere z.T. historisch gewachsene

24 Einheiten, die auch von den Menschen vor Ort als "ihr" Kiez, als "ihr" Quartier
25 wahrgenommen werden. Daher kann auch keine vorgefertigte Größe ein Quartier
26 fassen. Wir wollen unter Beteiligung aller Menschen ganz Kiel in Quartiere
27 einteilen und diese auch als Verwaltungseinheit verankern. Dazu braucht es einen
28 groß angelegten Beteiligungsprozess gemeinsam mit den Ortsbeiräten. Das Ganze
29 soll mit Quartiersfesten flankiert werden. Diese Quartierszentrierung soll auf
30 der einen Seite auf die Bedürfnisse der Bewohner*innen (barrierearm/frei,
31 altersgerecht, energieeffizient, nachbarschaftlich) besser eingehen können und
32 zum anderen die Identifikation und das Verantwortungsbewusstsein gegenüber dem
33 eigene Quartier erhöhen. Höhere Identifikation und Verantwortung steigert die
34 Beteiligung der Menschen, die Zufriedenheit und den sozialen Zusammenhalt und
35 reduziert Probleme wie z. B. Vandalismus und Vermüllung. Es müssen Konzepte
36 überlegt werden, wie weniger engagierte Nachbarschaften sich wirklich
37 beteiligen.

38 Jedes Quartier wird von einer*einem Quartiersmanager*in (früher: Kümmer*in)
39 betreut, die*der sich um die Sorgen und Nöte der Menschen vor Ort kümmern soll.
40 Zudem sollen sogenannte Quartiershäuser oder Community Centers entstehen, die
41 Anlaufstellen für Begegnungen, aber auch für Dienstleistungen wie Reparatur-
42 Werkstätten und Sharing-Dienste sein sollen. Hierbei können die bestehenden
43 Stadtteilbüros und Anlaufstellen Nachbarschaft integriert werden.

44 Die Quartiere der Zukunft dürfen nicht nur reine Wohnquartiere sein, sondern
45 Arbeits- und Lebensraum, damit das Leitbild der 15-Minuten-Stadt Wirklichkeit
46 werden kann. In der 15-Minuten-Stadt der Zukunft können alle wichtigen Orte wie
47 Arbeitsplätze, Co-Working-Spaces, Einkaufsmöglichkeiten, Kindergärten, Ärzte,
48 Ruheorte, Parkanlagen, Kultur- und Sportangebote innerhalb von 15 Minuten zu Fuß
49 oder mit dem Rad erreicht werden. Das heißt für uns auch, dass Wohnung in
50 Gewerbegebieten möglich sein müssen. Diese Dezentralität macht kurze Wege
51 möglich, bringt Lebensqualität und Sicherheit und verhindert Staus. Dadurch wird
52 in der Stadt nicht nur Verkehr verringert, sondern sie wird auch kinder- und
53 senior*innenfreundlich (siehe Kapitel Aufenthaltsqualität in den Quartieren für
54 Kinder und Jugendliche garantieren). Durch weniger Pkw-Verkehr können sich
55 Kinder sicherer zu Fuß und mit dem Rad fortbewegen und ältere Menschen bekommen
56 mehr Raum für Pausen und können einen Großteil ihrer Besorgungen im direkten
57 Umfeld erledigen. Auch Menschen in Care-Arbeit können so kürzere Wege
58 zurücklegen, was deren Alltag erleichtert. Gleichzeitig wird damit die lokale
59 Wirtschaft gestärkt. Die 15-Minuten-Stadt ist kein Projekt, das sich in wenigen
60 Jahren umsetzen lässt. Hier ist ein Umdenken in allen Bereichen der
61 Stadtverwaltung notwendig, um sukzessive Orte des Alltags zu dezentralisieren.
62 Bei jedem Neu- und Umbauprojekt muss in Zukunft die 15-Minuten-Stadt
63 mitgedacht werden.

64 Die Stadtplanung in den vergangenen Jahrzehnten hatte insbesondere Pendler*innen
65 im Blick, damit diese möglichst schnell von A nach B kommen. Dies hatte breite
66 Straßen zur Folge, um Autos eine möglichst fließende Fahrt mit hohen
67 Geschwindigkeiten zu ermöglichen. Dies hat sich in den vergangenen Jahren
68 bereits angefangen zu verändern. Trotzdem muss der Blick noch mehr auf die
69 Bedürfnisse der Bewohner*innen gerichtet werden und in das Zentrum der
70 Stadtplanung gerückt werden. Das bedeutet, dass zuallererst Wege für
71 Fußgänger*innen in einer integrierten Stadtplanung berücksichtigt werden müssen
72 und die soziale Funktion des Raums gefördert werden muss. Besonders während der
73 Coronapandemie wurde ersichtlich, wie wichtig ein lebenswertes Quartier mit
74 Aufenthaltsqualität und Freiräumen ist.

75 Beim Neubau von Quartieren möchten wir diese entsprechend autoarm planen. Dazu
76 soll ein Stellplatzschlüssel für Fahrradstellplätze eingeführt und die
77 Möglichkeiten, Pkw-Stellplätze zu reduzieren (bspw. durch Carsharing), aktiv
78 beworben und erweitert werden (bspw. durch eine SprottenFlotte-Station). Zudem
79 sollen Autos nicht mehr auf der Straße Platz wegnehmen, sondern in eigenen
80 Quartiersparkhäusern oder -tiefgaragen mit entsprechender Ladeinfrastruktur
81 platzeffizient parken können. Solche Parkhäuser sind essentiell für die E-
82 Mobilität, da nicht jeder heutige Parkplatz an der Straße mit einer Ladesäule
83 ausgestattet werden kann. Autoverkehr soll um die Quartiere geleitet werden, um
84 die Sicherheit und die Lebensqualität zu verbessern. Als Vorbild können die
85 sogenannten Superblocks in Barcelona dienen. Das alleine schafft Platz für
86 Aufenthalts- und Begegnungsräume, also Grünflächen, Plätze, öffentliche
87 Bücherschränke, Wickel- und Stillplätze, mehr öffentliche Toiletten,
88 Spielflächen (nicht nur Spielplätze), Bänke, Sportplätze, Kunst im öffentlichen
89 Raum, Fitnessgeräte oder Trinkwasserbrunnen. Fläche ist trotz alledem ein
90 knappes Gut. Dennoch muss bei Planungen immer ein Grünflächenfaktor mitgeplant
91 werden. Die vorhandene Fläche muss daher effizient genutzt werden. So dürfen
92 Schulhöfe nicht den halben Tag lang ungenutzt bleiben oder Dächer nur als Dach
93 genutzt werden. Wir wollen die Stadt nicht nur als Transitraum begreifen,
94 sondern als Ort, wo wir uns gerne aufhalten.

95 In einer zukunftsfähigen Quartiersentwicklung ist die Implementierung von
96 kulturellen Nutzungen unabdingbarer Bestandteil und sollte bei Planungsprozessen
97 frühzeitig miteinbezogen werden. Hier bieten sich zum Beispiel Erdgeschosszonen
98 an um die soziale und kulturelle Belebung zu fördern und dem Quartier jeweils
99 eine individuelle Identität zu geben.

100 Diese Quartiere müssen so geplant sein, dass man dort alt werden kann, also
101 barrierefrei und mit unterschiedlichen Wohneinheiten, so dass man je nach
102 Bedürfnissen in eine kleinere oder größere Wohnung im Quartier umziehen kann.
103 Dies zu organisieren, kann auch Aufgabe eines*einer Quartiersmanager*in sein.

104 Wir wollen, dass die Arbeit von Pflege- und Gesundheitsdiensten auf das Quartier
105 bezogen wird, um Menschen Hilfe anzubieten, wo sie wohnen (nach dem Bielefelder
106 Modell).

107 Zudem müssen diese Quartiere klimaneutral gebaut und bestehende zu
108 klimaneutralen Quartieren umgebaut werden (siehe Kapitel Bauen klimafreundlicher
109 gestalten). Das Quartier mit seinen begrenzten Akteur*innen ist als
110 Umsetzungsebene zwischen dem einzelnen Gebäude und dem Stadtviertel geeignet, im
111 Verbund von Gebäuden und Infrastrukturen gegenüber Einzelgebäuden
112 kostengünstigere, kosteneffiziente und innovative Maßnahmen für eine nachhaltige
113 Energieversorgung zu realisieren.

114 Dafür benötigt das bestehende Integrierte Stadtentwicklungskonzept eine
115 komplette Überarbeitung, um die Quartiersentwicklung in dem oben beschrieben
116 Sinne zu entwickeln.

117 Das MFG-5-Gelände bietet die Gelegenheit das hier Skizzierte umzusetzen, aber
118 auch auf Nachverdichtungspotentiale in der Innenstadt lässt sich unsere Vision
119 anwenden.

120 Im Zuge einer Neuschneidung von Ausschüssen und Dezernaten der Stadt möchten wir
121 prüfen, ob es sinnvoll ist, den Bauausschuss neu zuzuschneiden, um die
122 Quartiersentwicklung ganzheitlich zu betrachten.