



Stadtgestaltung und Stadtentwicklung

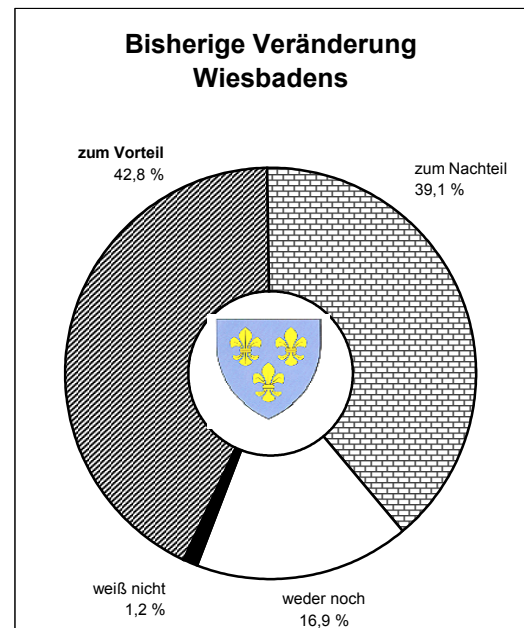
- Wahrgenommene Defizite und zukünftige Aufgabenfelder - aus der Sicht der WiesbadenerInnen

Die Aspekte der Stadtentwicklung mit all ihren Facetten des urbanen Lebens durchziehen sämtliche bisherigen Bürgerbefragungen. Ob teilräumliche, sektorale oder globale Sachverhalte, in den bisherigen Umfragen fanden sie alle ihren Niederschlag als situative, perspektivische oder auch retrospektive Fragestellung.

1. Bisherige Stadtentwicklung

Zur letzten Kategorie von Fragen gehört auch die nach der bisherigen Entwicklung der Landeshauptstadt. *"Wenn Sie jetzt Wiesbaden insgesamt vor ein paar Jahren und heute vergleichen: Hat sich die Stadt eher zu ihrem Vorteil oder eher zu ihrem Nachteil verändert?"*, auf diese Frage äußerten sich die 1 000 repräsentativ ausgewählten Personen im November/Dezember 1998 sehr differenziert. 43 % der Befragten meinten, daß sich Wiesbaden eher zum Vorteil, 39 % eher zum

Nachteil verändert hat, während 17 % weder Vorteile noch Nachteile erkennen konnten.



Zu denjenigen, die die Entwicklung Wiesbadens überdurchschnittlich **positiv** einschätzten, gehörten Angehörige der Altersgruppe zwischen 45 und 59 Jahren, leitende Berufe und qualifizierte Angestellte und Beamte, was sich auch darin ausdrückte, daß sich ökonomisch Potente in stärkerem Maße positiv zur bisherigen Entwicklung

↳ **Bisherige** Stadtentwicklung

der Landeshauptstadt äußerten als sozio-ökonomisch schwächere Bevölkerungskreise. Zu den **KritikerInnen** des städtischen Wandels waren vor allem die älteren WiesbadenerInnen ab 60 Jahren zu zählen.

Geht es um die inhaltliche Konkretisierung dessen, was an der bisherigen Stadtentwicklung als positiv bzw. negativ gesehen wurde, so stand ein Aspekt im Verkehrsbereich an der Spitze der Veränderungen, die **positiv** eingeschätzt wurden: die Busverbindungen. Sie hatten sich für 22 % der Befragten, die Wiesbaden eine vorteilhafte Entwicklung zustanden, erheblich verbessert. Ein nicht unbeträchtlicher Teil der Bürgerschaft (18,9 %) wollte sich nicht festlegen, für sie hatte sich nur das gesamte Erscheinungsbild der Stadt zum Positiven verändert, während eine fast gleich große Gruppe einen Wandel zum Positiven bei den Einkaufsmöglichkeiten (18,5 %) konstatierte bzw. im kulturellen Angebot (17 %) sah. Verbesserungen vermerkten die WiesbadenerInnen auch in der Innenstadt hinsichtlich Altstadtsanierung (14 %) und Fußgängerzone (13 %) und ganz konkret: Bei Grün- und Parkanlagen (12 %). Allerdings schlossen daraus nur wenige Befragte (7 %), daß Wiesbaden sauberer oder gepflegter geworden sei. Schöner war für einen

Teil der Befragten (10 %) die Innenstadt insgesamt geworden, einige (6 %) verwiesen explizit auf die Gestaltung einzelner Plätze.

Neben den verbesserten Busverbindungen registrierten die BürgerInnen weitere positive Veränderungen im Verkehrsbereich: Für den Individualverkehr sah man günstigere Verkehrsbedingungen, etwa in der Verkehrsführung und der Parksituation (Tiefgarage). Auch die Verkehrsberuhigung u. a. durch mehr Umgehungsstraßen wurde wohlwollend vermerkt. Zu einer positiven Stadtentwicklung zählte für einen weiteren Teil der Befragten das Freizeitangebot und wenn man es etwas pauschal ausdrücken will: Die gesamte Lebensqualität hat sich für manchen Bürger in der Landeshauptstadt verbessert.

Gegenüber den empirischen Befunden des **WIESBADENER LOKALBAROMETERS** von 1992, dem Jahr, in dem die BürgerInnen mit derselben Frage letztmalig konfrontiert wurden, hat sich die Rangfolge der Veränderungen, die positiv eingeschätzt wurden, doch um einiges verändert. Der öffentliche Nahverkehr, allem voran die Erschließung der Quartiere durch den Bus, steht an der Spitze der Verbesserungen. Nahezu dreimal so häufig wie 1992 wurde

↳ Bisherige **Stadtentwicklung**

auf die verbesserten Busverbindungen hingewiesen. Andererseits waren die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen den BürgerInnen nicht mehr so deutlich wie 1992 in Erinnerung. Dafür hatten sich die Verkehrsbedingungen des Individualverkehrs 1998 für einen größeren Teil der Befragten zum Guten gewendet.

Die Stadtgestaltung fand hingegen bei den WiesbadenerInnen nicht mehr die starke Zustimmung wie 1992. Sowohl das allgemeine Erscheinungsbild der Stadt als auch die Innenstadt und insbesondere die City mit ihrer Fußgängerzone wurden lang nicht mehr so positiv wahrgenommen wie noch sechs Jahre zuvor. Dagegen stellten mehr WiesbadenerInnen als 1992 ein attraktiveres Angebot im kulturellen wie im Freizeitbereich fest und zum ersten Mal wurde explizit auf eine positive Gestaltung verschiedener Plätze im Innenstadtbereich verwiesen. Grün- und Parkanlagen hatten sich für etwa den gleichen Anteil der Befragten vorteilhaft entwickelt ebenso wie die Einkaufsmöglichkeiten und die Gepflegtheit der Stadt. Allerdings war die Gruppe der FürsprecherInnen des städtischen Wandels 1992 insgesamt deutlich größer (58 %) gewesen.

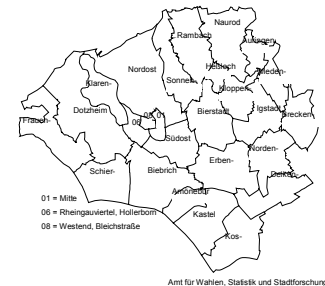
Schaut man sich in den einzelnen Bereichen die **positiv Gestimmten** an, dann läßt sich folgendes festhalten:

In der Tendenz sind es die Altersgruppe der 30- bis 44-Jährigen, Personen mit Volksschulabschluß bzw. einem Haushaltseinkommen zwischen 3 000 und 5 000 DM, die im Verkehrsbereich Verbesserungen wahrnahmen. Zum Vorteil hat sich die städtebauliche Gestaltung Wiesbadens insbesondere für die Älteren ab 45 Jahren gewandelt, während vor allem Bessergebildete, Berufstätige und in der Lebensmitte Stehende die attraktiveren Angebote im Einkaufs-, Freizeit- und Kulturbereich betonten. Auch gebürtige WiesbadenerInnen sahen dies so.

Zur Gruppe derer, die einen positiven städtischen Wandel registrierten, gesellten sich, wie schon erwähnt, **KritikerInnen** der bisherigen Stadtentwicklung. Dabei konzentrierten sich die **negativen Äußerungen** im großen und ganzen auf Bereiche, die 43 % der Befragten durchaus in positivem Licht gesehen hatten. Wie so oft, kommt es auf den Standpunkt bzw. die Betroffenheit an! D. h. Entwicklungsprozesse können ganz unterschiedlich wahrgenommen und bewertet werden.

↪ **Bisherige** Stadtentwicklung

Was ist in WIESBADEN besser/schlechter geworden?



😊 Verbesserungen	Umfrage		☹️ Verschlechterungen	Umfrage	
	1998	1992		1998	1992
Busverbindungen	22,0	7,7	verdreckter, ungepflegter Zustand der Stadt	30,7	13,0
allgemeines Erscheinungsbild der Stadt	18,9	22,9	zu viel Verkehr, zu viele Autos	23,3	27,0
Einkaufsmöglichkeiten	18,5	18,6	zu wenig Parkmöglichkeiten	15,9	16,3
kulturelles Angebot	16,6	10,1	Lebenshaltungskosten, (Miet-) Preise zu hoch	14,6	12,6
Altstadt/Innenstadt (-sanierung)	14,0	17,0	zu viele AusländerInnen	14,3	9,3
Fußgängerzone	12,6	32,6	hohe Kriminalität/ fehlende Sicherheit	13,0	10,2
Grün- und Parkanlagen	12,1	12,4	Einkaufsmöglichkeiten/ nachlassende Ladenqualität	12,5	3,3
Innenstadt schöner	10,3	17,6	Stadtbild allgemein	9,0	9,2
Verkehrsbedingungen des Individualverkehrs	10,1	4,5	Leute arrogant/unfreundlich	7,7	7,9
Verkehrsberuhigung	9,6	24,1	Verkehrsführung	7,4	5,1
Freizeitangebot	9,3	6,5	kulturelles Angebot	7,2	5,1
Sauberkeit/Gepflegtheit der Stadt	7,2	8,2	schlechte Verbindungen im ÖPNV	5,9	-
Gestaltung der Plätze	6,3	-	zu viele Menschen	5,6	11,2

Mehrfachnennungen möglich, Nennungen bezogen auf die Zahl der BefürworterInnen bzw. KritikerInnen der städtischen Veränderungen.

Quelle: Umfrage zur Stadtentwicklung 1998 und 1992; Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung

↳ Bisherige **Stadtentwicklung**

Von den KritikerInnen wurde vor allem das ungepflegte, verdreckte Stadtbild moniert (31 %); für sie waren auch zu viel Verkehr (23 %) einerseits und zu wenig Parkmöglichkeiten (16 %) andererseits vorhanden. Andere kritisierten die Verkehrsführung (7 %) und die schlechter gewordenen Verbindungen im öffentlichen Nahverkehr (6 %).

Zu den **negativen Erscheinungen** zählten auch die hohen (Miet-)Preise in Wiesbaden (15 %), die nachlassenden Einkaufsmöglichkeiten (13 %) und das Stadtbild allgemein. Insgesamt wurde auch das soziale Miteinander kritisiert. Für die einen gab es zu viele Ausländer in der Stadt (14,3 %), überhaupt zu viele Menschen (6 %), für die anderen spielte die hohe Kriminalität, die mangelnde Polizeipräsenz (13 %) eine Rolle. Weitere monierten, daß die "*Leute*" in Wiesbaden versnobt und unfreundlich (8 %) seien, während für andere wiederum das Kulturangebot lange nicht mehr so gut war wie in früheren Zeiten.

Vergleicht man die negativen Äußerungen über die bisherige Stadtentwicklung wieder mit denen von 1992, dann lassen sich auch bei diesen Einzelbeurteilungen gewisse Verschiebungen erkennen.

Die unsaubere, ungepflegte Stadt beunruhigt doch wesentlich mehr KritikerInnen als vor sechs Jahren und auch die Einkaufsmöglichkeiten werden von mehr Personen negativ eingeschätzt. Dagegen wurde ein starkes Verkehrsaufkommen, insbesondere des Individualverkehrs, von weniger Personen wahrgenommen. Dafür scheint das zwischenmenschliche Verhältnis problembehafteter als vor sechs Jahren zu sein (zu viele Migranten, hohe Kriminalität). Während der Anteil der Personen, die Kritik an den Parkmöglichkeiten, dem Stadtbild und der (unfreundlichen) Bevölkerung in Wiesbaden übten, in etwa gleichgeblieben ist, läßt sich hinsichtlich der Lebenshaltungskosten, des kulturellen Angebotes und der Verkehrsführung für den Individual- wie für den öffentlichen Nahverkehr eine leicht zunehmende Tendenz kritischer Äußerungen erkennen. Insgesamt sind von mehr BürgerInnen als 1992 die Erscheinungen des städtischen Wandels negativ wahrgenommen worden.

Wie lassen sich nun die **KritikerInnen der bisherigen Stadtentwicklung** näher charakterisieren? Das ungepflegte Stadtbild der Landeshauptstadt erregt vor allem bei Frauen, Personen mit mittlerer Schulbildung bzw. einem Haushaltseinkommen zwischen 3 000

↳ Aktuelle Probleme

und 5 000 DM und alteingesessenen WiesbadenerInnen Unwillen. Auch ältere Befragte ab 45 Jahren und Nichtberufstätige, insbesondere RentnerInnen fanden die Situation un schön. Ein zu starkes Verkehrsaufkommen durch PKW's monierten in stärkerem Maße Männer, Familien mit Kindern und City-BewohnerInnen, auch Bessergebildete gehörten dazu.

Es war kennzeichnend, daß sich in den anderen als defizitär wahrgenommenen Teilfeldern des Verkehrsberreichs Männer besonders hervortaten: Ob bei den negativen Aussagen zu den Parkmöglichkeiten, der Verkehrsführung oder zur Infrastruktur für Autofahrer überhaupt, das männliche Geschlecht äußerte sich hier immer besonders kritisch, was wohl damit zusammenhängt, daß Männer von der Verkehrssituation, insbesondere als Autofahrer stärker betroffen sind.

Der Stadtentwicklungsprozeß wurde von mehreren Befragten auch als (zunehmende) Belastung der zwischenmenschlichen Beziehungen gesehen, insbesondere gebürtige und alteingesessene WiesbadenerInnen, Personen mit Volksschulbildung, BewohnerInnen des Sozialen Wohnungsbaus und Ältere ab 60 Jahren nahmen ihn als Wandel hin zu *"zu vielen Ausländern und*

steigender Kriminalität" wahr. Unter den hohen Lebenshaltungskosten (Mietpreise, Preisniveau im ÖPNV) litten vor allem Jüngere (18 bis 44 Jahre), Männer und WiesbadenerInnen, die vor 5 bis 20 Jahren in die Landeshauptstadt zugereist waren, während vor allem Frauen und Bessergebildete die schlechter gewordenen Einkaufsmöglichkeiten beklagten.

Insgesamt wurden die Folgeerscheinungen der Stadtentwicklung in den letzten 10 Jahren zunehmend negativ bewertet, denn der Anteil der Befragten, die der Meinung waren, daß sich die Landeshauptstadt eher zum Nachteil verändert hat, ist von 21 % im Jahre 1988 auf 39 % 1998 gestiegen.

2. Aktuelle Probleme

Neben den Informationen über die wahrgenommenen Veränderungen aus dem bisherigen Stadtentwicklungsprozeß verschafft sich eine bürgernahe Stadtgestaltung auch Einblick in die aktuelle *"Problemlandschaft"*, setzt sich mit den aus der Sicht der Bürgerschaft als vordringlich empfundenen Problemfeldern auseinander. Denn erhebliche Defizite in einzelnen Daseinsbereichen beeinflussen nicht nur die allgemeinen Lebensbedingungen,

sondern auch die soziale Lebenslage spezifischer Bevölkerungsgruppen in der Stadt. Darum ist die Frage nach den aktuellen Problemen in der Landeshauptstadt fester Bestandteil des **WIESBADENER LOKALBAROMETERS** seit 1986.

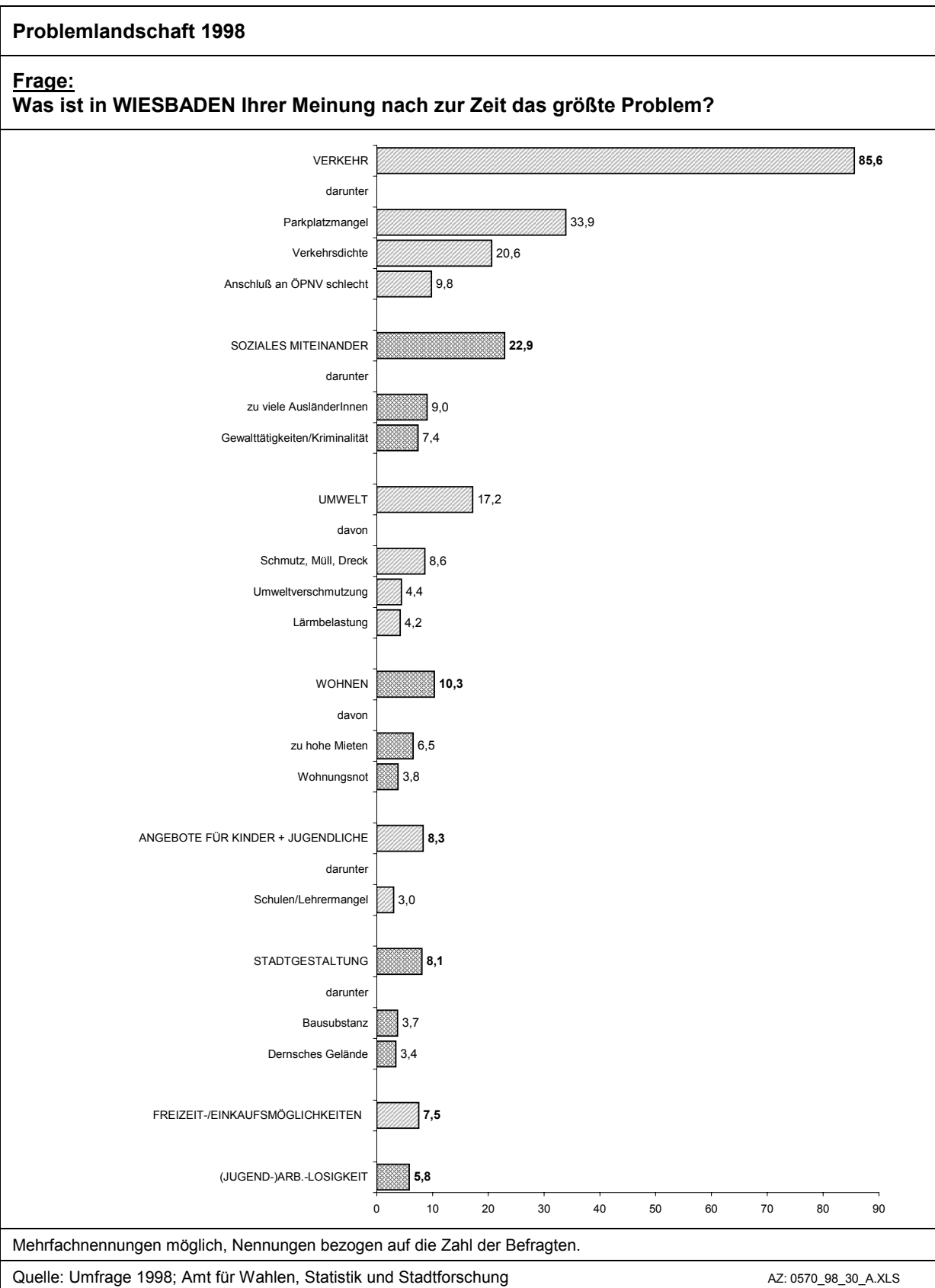
In diesem Bericht ist keine tiefergehende intertemporäre Analyse der "Problemdefinitionen" durch die WiesbadenerInnen vorgesehen, dennoch soll eine Grundtendenz gleich vorab festgehalten werden: Das Leben in der Landeshauptstadt scheint seit 1986 komplexer, schwieriger geworden zu sein. So hat nicht nur die Zahl derer, die keine Probleme wahrgenommen haben oder definieren, kontinuierlich abgenommen (1986 = 29,6 %, 1998 = 13,1 %), sondern auch die Anzahl und Vielfalt der Probleme (1986 = 1 355 Nennungen, 1998 = 1 956 Nennungen bei jeweils 1 000 Befragten) hat sich im Laufe der 12 Jahre Schritt für Schritt vergrößert.

Was sind nun zur Zeit nach Meinung der WiesbadenerInnen **die größten städtischen Probleme?**

Mit weitem Abstand liegen **Verkehrsprobleme** an der Spitze der Nennungen. Insbesondere der Parkplatzmangel und die Verkehrsdichte werden thematisiert. Aber auch auf die

schlechte Verkehrsanbindung im öffentlichen Nahverkehr wird verwiesen. Insgesamt bezogen sich nahezu 86 % der Befragten auf den Verkehrsbereich als vordringliches Problemfeld (Mehrfachnennungen möglich). Dies mag im ersten Moment erschrecken, doch die Tatsache, daß dem Verkehr ein so dominanter Stellenwert in der Problemlandschaft eingeräumt wird, muß nicht den Schluß nahelegen, die Landeshauptstadt befinde sich in einer besonders schlechten verkehrlichen Situation. Das Thema Straßenverkehr dominiert auch in vergleichbaren Untersuchungen anderer Städte. Zu vermuten ist, daß die Bedeutung, die den einzelnen Aspekten des Straßenverkehrs gerade bei einer offenen Fragestellung zukommt, sicherlich etwas mit der unmittelbaren Betroffenheit zu tun hat. Auf der tagespolitischen Agenda stehen meist andere Themen wie z. B. Arbeitslosigkeit oder Rentensicherheit, doch diese betreffen nicht alle BürgerInnen. Mit dem Straßenverkehr hat jedoch jeder zu tun, unabhängig, ob er gerade einen Arbeitsplatz sucht oder sich Gedanken über die soziale Sicherheit im Alter macht. Schon auf dem Weg zum Bäcker um die Ecke wird man zum Verkehrsteilnehmer und kann mit einer Baustelle auf dem Gehweg oder einer zu autogerechten Fußgängerampel konfrontiert sein.

↳ Aktuelle Probleme



Daß sich die Problemsicht bei den meisten Menschen aus der alltäglichen Lebenserfahrung ergibt, ist also nichts Überraschendes.

Neben dem Verkehrsbereich bestimmten Schwierigkeiten **im Sozialen Miteinander** die Problemlandschaft 1998. 23 % der Befragten nahmen starke Belastungen im zwischenmenschlichen Bereich durch Gewalttätigkeit, Kriminalität, Drogenabhängigkeit und zu viele Migranten wahr. Auch die Unfreundlichkeit und Rücksichtslosigkeit im Umgang untereinander wurde thematisiert. 17 % der WiesbadenerInnen sprachen den **Umweltbereich** an, wobei sich allein 9 % auf das Problem der *"unsauberen Stadt"* bezogen, die restlichen Aussagen betrafen die *"eigentliche"* Umweltverschmutzung und die Lärmbelästigungen durch Autoverkehr, Flugzeug und Bahn. Probleme im Bereich **Wohnen**, die Anfang der 90er Jahre noch erheblich das Bewußtsein der BürgerInnen prägten, artikulierten nur noch 10 %. Schwachstellen waren zum einen die (zu) hohen Mietpreise und zum anderen zu wenig Wohnungen. Im **Infrastrukturangebot** (einschl. Schule) **für Kinder und Jugendliche** sahen ebenso viele Personen Mängel wie in der **Stadtgestaltung** (8 %). Auch die Defizite im **Freizeit- und Einkaufsbe-**

reich rangierten noch vor dem Problem *"Arbeitslosigkeit"* (6 %), wobei explizit auf die Jugendarbeitslosigkeit bzw. Ausbildungssituation hingewiesen wurde.

Faßt man die oben skizzierte Problemlandschaft kurz zusammen, dann läßt sich folgendes festhalten: Neben dem Problembereich Verkehr fallen alle anderen wahrgenommenen Defizite in ihrer Relevanz für die WiesbadenerInnen stark ab. Im Vergleich zu den empirischen Befunden früherer Jahre wurden Belastungen im Sozialen Miteinander stärker thematisiert, während Defizite im Umwelt- und insbesondere im Wohnbereich weniger betont wurden. Die (Jugend-)Arbeitslosigkeit scheint kein vordringliches Problem für die WiesbadenerInnen zu sein.

Die einzelnen Problemfelder subsumieren die verschiedensten Aspekte, die zum Teil sogar noch gegenläufig sind (z. B. im Verkehrsbereich: Verkehrsfluß contra Verkehrsberuhigung). Es ist daher äußerst komplex, die *"Problemdefinierer"* im Detail darzustellen. Darum werden für die einzelnen Problemfelder nur die Tendenzen aufgezeigt, die sich aus einer globalen Sichtweise ergeben.

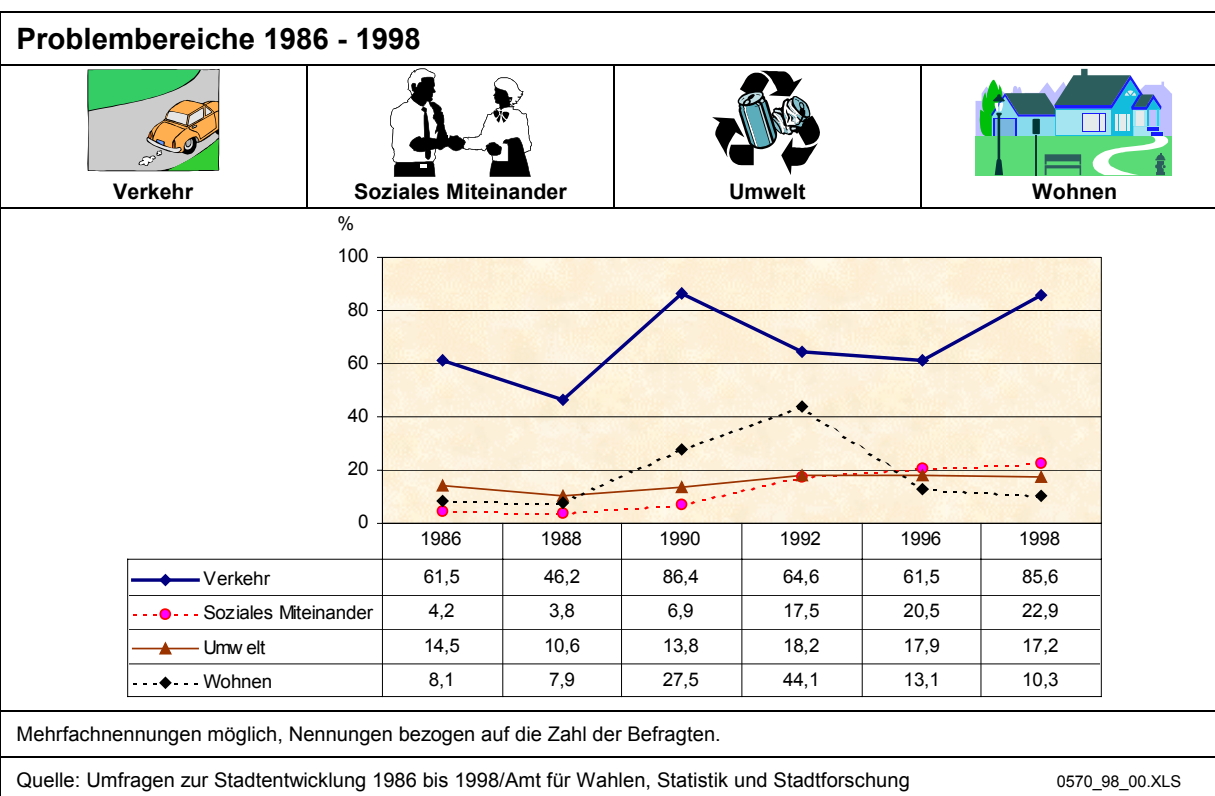
↳ **Aktuelle Probleme**

Thematisiert wurde der **Verkehrsbereich** vor allem von Männern, Berufstätigen, Bessergebildeten und Angehörigen leitender Berufe. Für sie weist wie für die City-BewohnerInnen der Verkehrsbereich Schwachstellen auf, die sich auf ganz unterschiedliche Konstellationen beziehen können, wie z. B. auf den Individualverkehr auf der einen und den ÖPNV auf der anderen Seite.

Das **zwischenmenschliche Miteinander** ist dagegen eine Domäne der Frauen, der Nichtberufstätigen und der weniger Gebildeten. In der Tendenz sind es auch die gebürtigen und altingesessenen WiesbadenerInnen, die

sich in überdurchschnittlichem Maße mit den verschiedenen Dimensionen des sozialen Zusammenlebens auseinandersetzen. **Umweltprobleme** wurden vermehrt von Frauen und von 1- bzw. 2-Personen-Haushalten wahrgenommen, während vor allem jüngere WiesbadenerInnen (18 bis 29 Jahre), Familien mit kleinen Kindern und Personen mit einem Haushaltseinkommen zwischen 1 000 und 3 000 DM Defizite im **Wohnungsbereich** thematisierten.

Der intertemporäre Vergleich der Problemdefinitionen macht deutlich, daß die Artikulation durchaus gewissen "konjunkturellen" Schwankungen unterliegt.



3. Zukünftige Aufgabenfelder

Unter den thematisierten Schwachstellen in der Landeshauptstadt war die prekäre Finanzsituation der öffentlichen Hand nur von 3 % der WiesbadenerInnen als großes Problem wahrgenommen worden. Die finanziellen Restriktionen rückten jedoch in den Vordergrund als es darum ging, die möglichen Aufgabenfelder einer zukünftigen Stadtentwicklung abzustecken. Den WiesbadenerInnen wurde ein Katalog von sechzehn Aufgabebereichen vorgelegt, die sie entsprechend ihrer Prioritäten und unter Berücksichtigung der kommunalen Haushaltslage auf ihre Dringlichkeit zu überprüfen und zu bewerten hatten.

Nach dieser Prioritätenliste befinden sich Arbeitsplätze und sozial- wie bildungspolitische Teilbereiche an der Spitze der Dringlichkeit. Für knapp 95 % der WiesbadenerInnen steht es außer Diskussion, daß die **Schaffung neuer Arbeits- und Ausbildungsplätze** vornehmste Aufgabe von Politik und Planung ist, daß hier ein Problemfeld vorliegt, das alle Aktivitäten erfordert und zuvorderst angegangen werden muß. Im sozialplanerischen Bereich steht die Bereitstellung **infrastruktureller Angebote für Jugendli-**

che an erster Stelle, gefolgt von der **Schaffung von Kindergarten- und Hortplätzen** sowie die **Ausweitung des Hilfs- und Pflegeangebotes für ältere Menschen**. In diesen drei Infrastrukturbereichen sahen im Schnitt knapp 79 % der Befragten ein vorrangliches Aktionsfeld für Planung und Politik, einen erhöhten Handlungsbedarf - trotz vorhandener finanzieller Restriktionen. Aber auch die **Modernisierung von Schulgebäuden** wurde von ebenso vielen Personen als vordringlich angesehen. Für die **Verstärkung des Umweltschutzes** sprachen sich 74 % der WiesbadenerInnen aus.

Die Erhaltung des Stadtbildes, Denkmalpflege wie überhaupt **Maßnahmen zur Stadterneuerung und Sanierung alter Wohngebiete** wurden von gut Zweidrittel der WiesbadenerInnen ebenfalls als vordringliche Aufgaben angesehen, denen sich die Stadtentwicklungsplanung engagiert zu widmen habe. **Die Schaffung von Park-&Ride-Plätzen** rangierte noch vor der Forderung, im **Sozialen Wohnungsbau** besonders tätig zu werden. Diese Aufgabe stand erst an zehnter Stelle der Dringlichkeitshierarchie.

↳ **Zukünftige Aufgabenfelder**

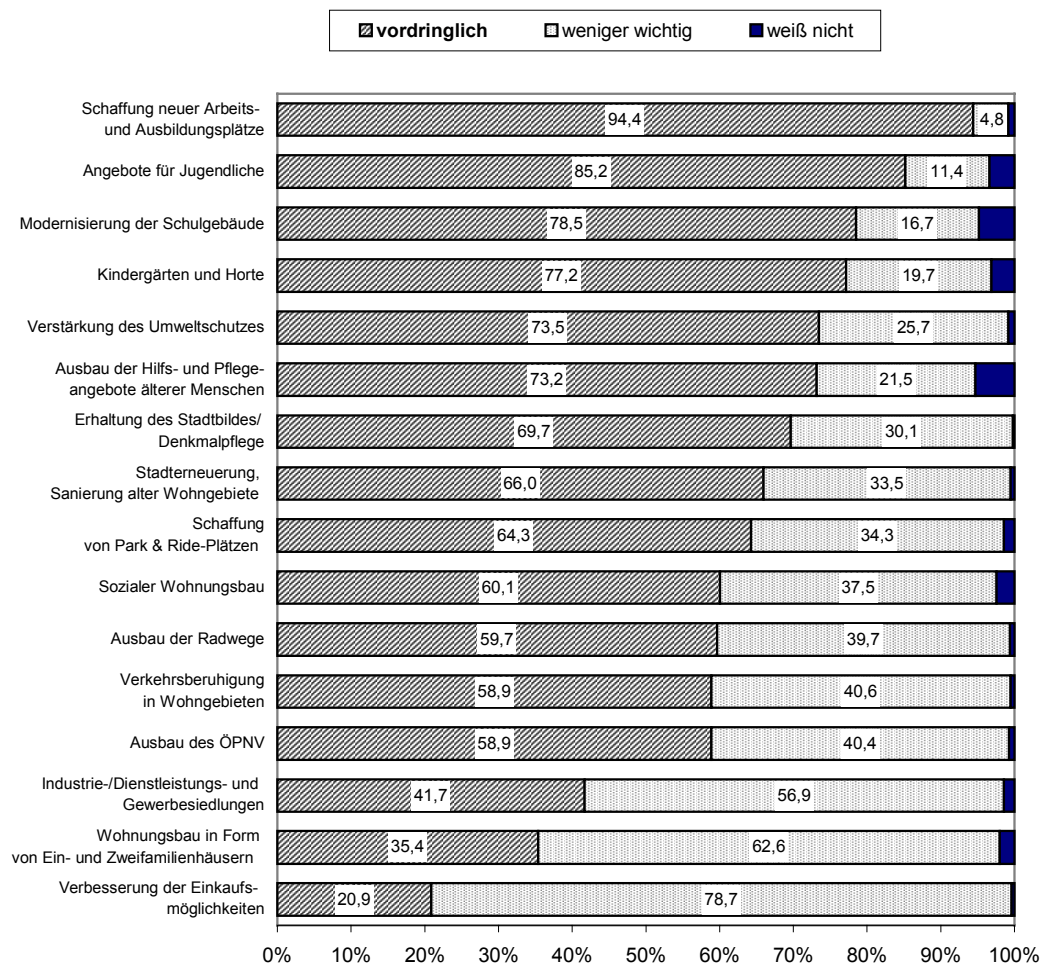
Frage:

Die Stadt Wiesbaden kann sich - ebenso wie Sie selbst - nicht alle wünschenswerten Dinge gleichzeitig leisten. Wenn Sie zu entscheiden hätten:

Welche der folgenden Aufgaben würden Sie in Zukunft besonders vordringlich angehen und lösen wollen und welche halten Sie für weniger wichtig?

Bitte setzen Sie Prioritäten!

Dringlichkeitsliste



Quelle: Umfrage zur Stadtentwicklung 1998
 Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung

0570_98_101.XLS

↳ Zukünftige Aufgabenfelder

Im Verkehrsbereich besaßen neben der Aufgabe, groß angelegte Parkmöglichkeiten am Ortsrand zu schaffen, weitere Mobilitätsaspekte bei knapp 60 % der Bevölkerung erste Priorität. Es waren der **Ausbau der Radwege** und **des öffentlichen Nahverkehrs** sowie die **Verkehrsberuhigung in Wohngebieten**, die jeweils nahezu den gleichen Stellenwert in der Dringlichkeitsliste hatten.

Von den übrigen Aufgabenfeldern wurde keines mehr von der Mehrheit der WiesbadenerInnen als besonders wichtiges Handlungsfeld angesehen: Weder die **Flächenbereitstellung für Gewerbe und weitere Wirtschaftsbereiche**, noch der **Wohnungsbau in Form von Ein- und Zweifamilienhäusern**. Darüber hinaus werteten 79 % der Befragten die **Verbesserung der Einkaufsmöglichkeiten in der Innenstadt** unter restriktiven finanziellen Rahmenbedingungen der Kommune als keine vordringliche Aufgabe für Planung und Politik.

Bei der Prioritätensetzung der Aufgabenfelder nach Dringlichkeit fallen zwei Sachverhalte ins Auge: Trotz vieler Gemeinsamkeiten gibt es größere Unterschiede in der Bewertung, wenn eine mittel- oder unmittelbare Betroffenheit vorliegt und/oder geschlechts-

spezifische Gesichtspunkte zum Tragen kommen. So wurden die **sozialplanerischen Aufgabenfelder** von **Frauen** mit höherer Dringlichkeit versehen als von Männern. Auch der Umweltschutz war für Frauen wichtiger als für Männer. Dagegen bewerteten sie die Aufgaben *"Schaffung neuer Arbeits- und Ausbildungsplätze"* etwa gleich dringlich, während Wenigergebildete, einfache Angestellte und Beamte und ökonomisch Schwächere diese Aufgabe als besonders vordringliches Handlungsfeld ansahen; für sie stand wohl ein möglicher Arbeitsplatzverlust im Vordergrund.

Zu denjenigen, die die **Infrastrukturleistungen für Kinder und Jugendliche** mit überdurchschnittlichen Prioritäten versahen, gehörten Familien mit Kindern und je nach Forderung, Familien mit kleinen Kindern bzw. Kindern über 10 Jahre. Dieser Sachverhalt spiegelt sich auch in der Altersstruktur potentieller Elternschaft wider.

Die Erhaltung des Stadtbildes ist wie die **Ansiedlung von Gewerbe und anderen Betrieben** *"Männersache"*. Auch **den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs** wollten Männer stärker forciert wissen als Frauen, die wiederum auf den **Ausbau der Radwege** und die **Verkehrsberuhigung im**

↳ **Weitere Stadtentwicklung**

Wohngebiet besonderen Wert legten. Hierin wurden sie von Familien mit Kindern unterstützt.

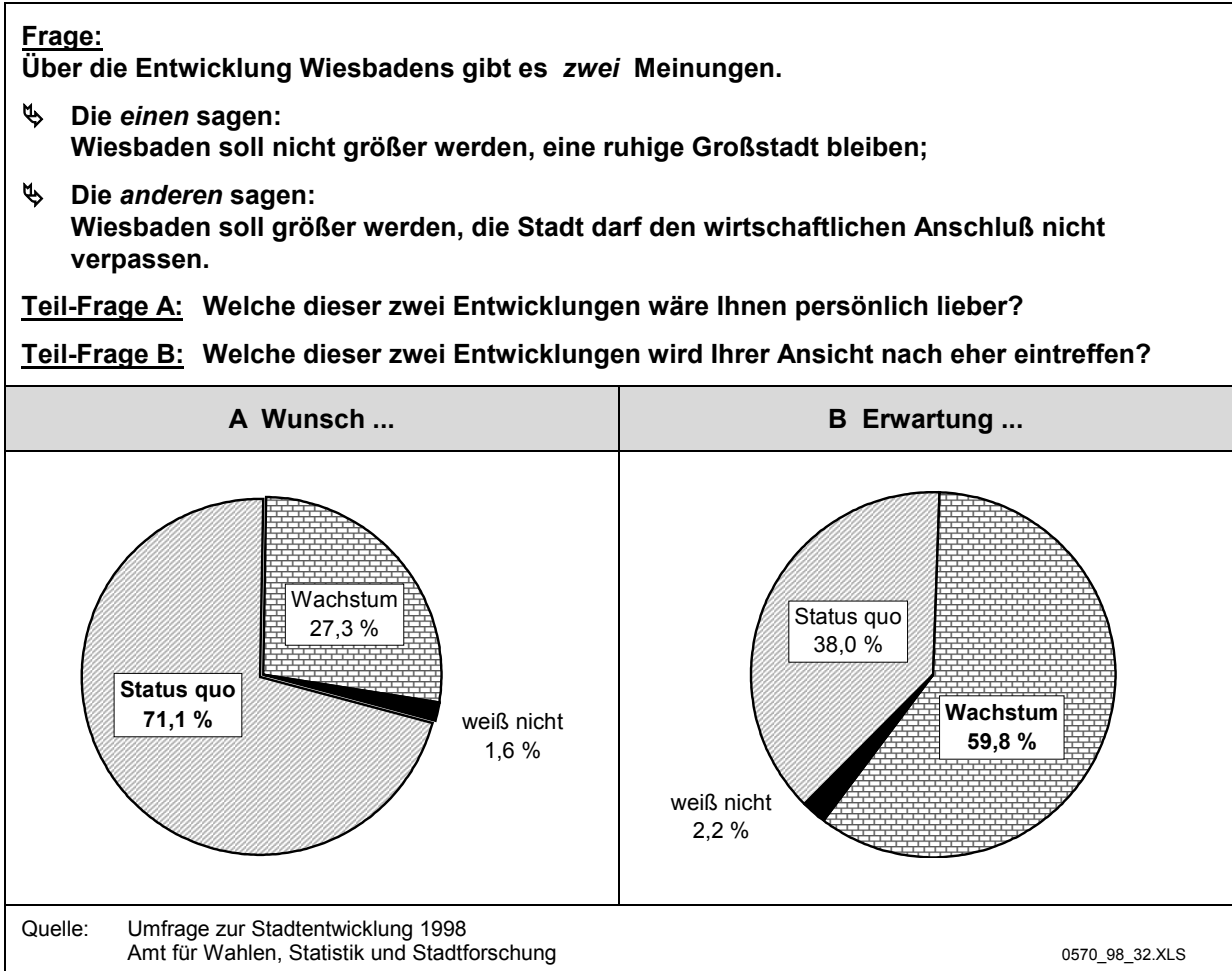
Insgesamt gesehen setzten die WiesbadenerInnen eindeutige Prioritäten. Wenn sie zu entscheiden und nur begrenzte Mittel zur Verfügung hätten, läge das Handlungs- und Maßnahmenfeld zuvorderst im Arbeitsplatzbereich und in der (Sozial-)Planung für verschiedene Altersgruppen. Auch der Umweltschutz müßte verstärkt werden. Gegenüber der Prioritätenliste von 1996 waren drei Aufgabenfelder für die BürgerInnen vordringlicher geworden: Die Bereitstellung von Angeboten für Jugendliche, die Modernisierung der Schulgebäude und der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs. Die Dringlichkeit, im sozialen Wohnungsbau tätig zu werden, war dagegen stark zurückgegangen.

4. Zur weiteren Entwicklung der Stadt

Zu den Handlungsprioritäten der BürgerInnen in Teilbereichen der Stadtentwicklung gesellten sich noch die Wunschvorstellungen über das weitere Wachstum der Gesamtstadt. Frühere Befunde des **WIESBADENER LOKALBAROMETERS** dokumentieren,

daß die Überschaubarkeit der Landeshauptstadt für die WiesbadenerInnen einen ganz besonderen Stellenwert hat. Die BürgerInnen verbinden damit nicht nur eine gewisse Stadtgröße, sondern auch eine bestimmte Stadtqualität. Nach Meinung der WiesbadenerInnen besitzt ihre Stadt die Vorzüge einer Großstadt mit entsprechender urbaner Vielfalt, ohne mit den Nachteilen einer solchen belastet zu sein (zu viel Verkehr, Hektik, vielfältige soziale Probleme). Auch in diesem Zusammenhang war es sinnvoll, die Bürgerschaft nach ihren Wünschen und Erwartungen zur weiteren Entwicklung der Stadt zu fragen.

Sollte die Landeshauptstadt größer werden oder nicht? Bei dieser Fragestellung waren die persönlichen Präferenzen der BürgerInnen eindeutig: 71 % der WiesbadenerInnen wollten den Status quo der Stadt erhalten, nur 27 % der Befragten votierten für ein Wachstum der Stadt. Da Wunsch und Wirklichkeit meist nicht deckungsgleich sind, sollten die BürgerInnen auch die tatsächliche zukünftige Entwicklung Wiesbadens einschätzen. Die Mehrheit der Befragten (60 %) ging davon aus, daß die Realität ein größeres Wiesbaden bringen würde, während 38 % keine Veränderung erwarteten.



Vergleicht man die Wunschvorstellungen der BürgerInnen mit ihrer Erwartung der tatsächlichen Entwicklung der Landeshauptstadt, dann zeigt sich also ein nahezu umgekehrtes Bild: Die WiesbadenerInnen hätten im großen und ganzen ihre Stadt so erhalten, wie sie zur Zeit ist, sehen ihre Wünsche von der von ihnen vermuteten zukünftigen Stadtentwicklung jedoch nicht einlösbar.

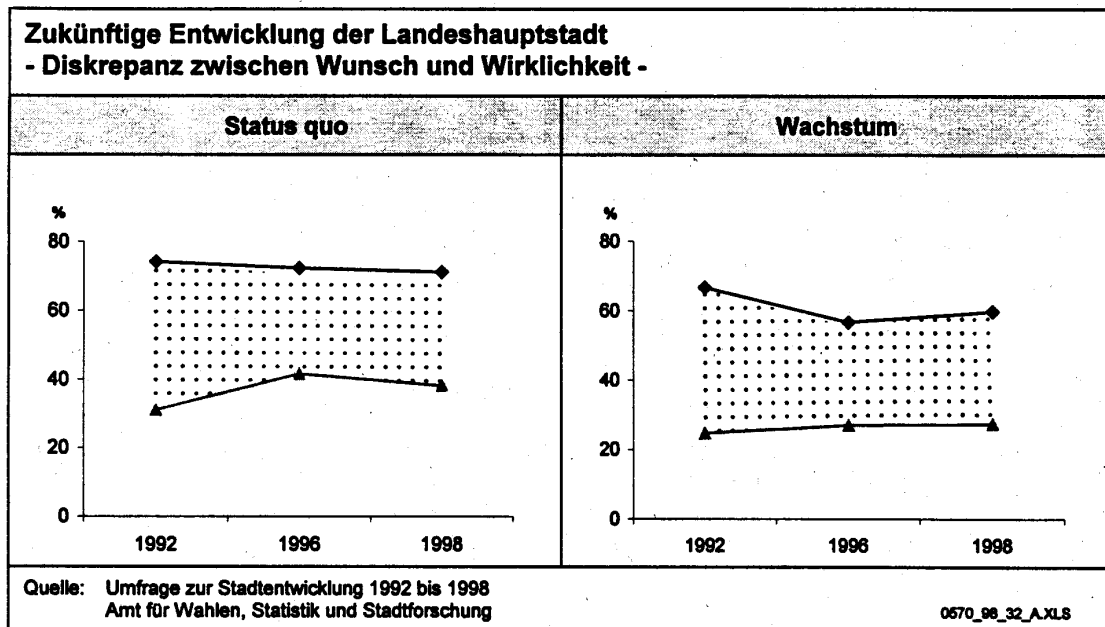
Frauen, ältere Menschen, 1-Personenhaushalte und die Bewohnerschaft alter Ortskerne wollten vor allem den Status quo der Stadt erhalten, während insbesondere Junge (18 bis 29 Jahre), Bessergebildete und ökonomisch Potente (Haushaltseinkommen ab 6 000 DM netto) sich für ein städtisches Wachstum aussprachen. Daß diese Veränderung auch eintreten würde, erwarteten von den "Wachstumsanhängern" nur die Jungen in stärkerem Maße. Bessergebildete und

↳ **Weitere Stadtentwicklung**

ökonomisch Potente vermuteten dagegen vermehrt die Beibehaltung der Stadtgröße. Auch die City-BewohnerInnen gingen davon aus.

Insgesamt gesehen hat sich in den letzten sechs Jahren an den persönlichen Präferenzen der WiesbadenerInnen

nen nicht viel geändert: Der Anteil derer, die weiterhin in einer ruhigen Großstadt wohnen möchten, blieb relativ konstant, während die Erwartungshaltung zur zukünftigen Entwicklung der Landeshauptstadt gewissen Schwankungen unterworfen war.



Bearbeiterin: Dr. Britta Dollinger
