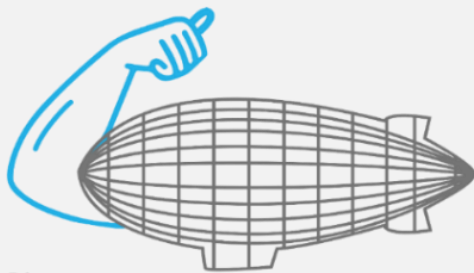


ÜBER JAHRZEHNTE VERSÄUMT: DIE ENTWICKLUNG DER STADTTEILE



Die
Bürgerinitiative Zeppelinheims | BiZepps



Die Gravenbrucher
parteiunabhängig - ideologiefrei - bürgerorientiert

„Huhu, wir sind
auch noch da!“



Zeppelinheim
Der westliche
Stadtteil im Fokus

Gravenbruch
Der östliche
Stadtteil im Fokus

**Stadtteile fordern
mehr Sichtbarkeit in
der Kernstadt-Politik.**

Das Stigma der „Stadtteile, die nichts gekostet haben“: Unsichtbarkeit in der Kernstadt-Politik

Nach der Haushaltssperre ist vor der Haushaltssperre? Warum sollte die Stadt Neu-Isenburg in zwei Stadtteile investieren, die ihr einst „schlüsselartig in den Schoß gefallen“ sind?

Gravenbruch: Die Satellitenstadt wurde ab 1960 komplett von privaten Investoren und Wohnungsbaugesellschaften hochgezogen. Da Straßen, Leitungen und Wohnblöcke privat finanziert wurden, gewöhnte sich die Stadtverwaltung früh daran, hier kaum Haushaltsmittel zu binden.

Zeppelinheim: Der Ort entstand in den 1930ern als autarke Luftschiffersiedlung und kam erst 1977 durch die hessische Gebietsreform zu Neu-Isenburg. Im historischen Auseinandersetzungsvertrag von 1975 wurden zwar Bestandsgarantien festgeschrieben, grundlegende zukunftsweisende Strukturinvestitionen blieben jedoch aus, da die Siedlung als funktional und „vollendet“ galt.

In den Jahrzehnten nach dem Boom (70er bis 90er Jahre) hielten sich die Stadtteile privatwirtschaftlich am Laufen – Investitionen tauchten nur geringfügig im städtischen Haushalt auf. Über viele Jahre reichte es folglich aus, den baulichen Status Quo der Nachkriegsjahrzehnte in beiden Stadtteilen seitens des Rathauses lediglich zu verwalten.

Ab der Zeit des Wandels: „Strukturelle Blindheit“ – „reaktive Entwicklung der Stadtteile“

Die Welt hat sich weitergedreht. Doch in den vergangenen Jahrzehnten wurden neben dem demografischen Wandel mehrere fundamentale gesellschaftliche, technologische und wirtschaftliche Entwicklungen bei der Planung und dem Erhalt der beiden Stadtteile – Gravenbruch und Zeppelinheim – schlichtweg übersehen:

■ **Der unberücksichtigte demografische Wandel:**

Über die Jahrzehnte veränderte sich die Bevölkerung in beiden Stadtteilen massiv. Die Infrastruktur der Stadtteile wurde nicht vorausschauend mitentwickelt: So fehlen beispielsweise in beiden Stadtteilen flexible und zuverlässige Mobilitätskonzepte, in Gravenbruch ein verträgliches Parkraummanagement und in Zeppelinheim barrierefreie Wege/Übergänge (z.B. Bahnhof).

■ **Der unberücksichtigte Wandel des Konsum- und Einkaufsverhaltens:**

Durch den Siegeszug riesiger Discounter und den Boom des Online-Handels brachen die kleinen Geschäftsstrukturen in Gravenbruch und Zeppelinheim sukzessive weg. Die Politik hat es versäumt, frühzeitig auf das Marktsterben zu reagieren, wodurch schrittweise „Versorgungsnöte“ entstanden.

■ **Der unberücksichtigte Strukturwandel der Mobilität:**

Jugendliche, Senioren, die nicht mehr fahren können, und Menschen ohne eigenes Auto (aus ökonomischen/ökologischen/gesundheitlichen/ideologischen Gründen) fordern eine dichte und zuverlässige Taktung von Bus und Bahn sowie die Bereitstellung entsprechender Radwege: in benachbarte Ortschaften, zu nächstliegenden ÖPNV-Anschlüssen und in die Kernstadt – insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Stadtteile kilometerweit isoliert im Wald liegen.

■ **Der unberücksichtigte ökologische und klimatische Wandel:**

Durch den Klimawandel heizen sich versiegelte Beton- und Außenflächen, wie sie vor allem in Gravenbruch zu finden sind, auf. Es fehlen flexible Konzepte zur Entsiegelung. Zeitgleich sind Bürgerinnen und Bürger auf Autos angewiesen (siehe unter „Unberücksichtigter Strukturwandel der Mobilität“), für die es teilweise gar keine Stellflächen mehr gibt.

■ **Der unberücksichtigte Wandel der Arbeitswelt:**

Durch die Digitalisierung und den Trend zu Homeoffice und hybrides Arbeiten verbringen die Menschen heute viel mehr Zeit in ihren Wohnorten. „Wohnsiedlungen“ benötigen eine völlig andere Infrastruktur (z.B. modernes Glasfasernetz) mit Aufenthaltsqualität (Versorgung, Café).

■ **Der unberücksichtigte Wandel von Familien- und Haushaltsstrukturen:**

Der Anteil an Single-Haushalten, Alleinerziehenden und kinderlosen Paaren ist rasant gestiegen. Gleichzeitig gibt es in Zeppelinheim einen Mangel an bezahlbarem, flexiblem oder barrierefreiem Wohnraum, während in Gravenbruch ein immer stärker werdender „Parkdruck“ entsteht, dem mit einem zuverlässigen Mobilitätskonzept zu Leibe gerückt werden könnte (weniger Automobil-Zuwachs, weniger Straßenverkehr).

Des Weiteren erfreut sich Gravenbruch zwar eines überproportionalen Zuwachses an kinderreichen Familien, doch die bestehenden Strukturen aus den 60er- und 70er Jahren können dem nur noch teilweise gerecht werden, während Zeppelinheim durch die besonders mangelhaften ÖPNV-Anbindungen und wenigen Angebote vor der Haustür schon längst an Attraktivität für Familien, Senioren und junge Menschen verloren hat.

Und so lässt sich die Liste beliebig fortsetzen.

Fazit:

Ein jahrzehntelanges Versäumnis der Entwicklung der Stadtteile

Die heutigen Probleme der Stadtteile sind nicht das Ergebnis einzelner Fehlentscheidungen, sondern das jahrzehntelange Ausbleiben einer Entwicklung der Stadtteile. Ein Switch von „Verwalten“ auf „Gestalten“ fand schlichtweg nicht statt.

Dies „begründet“ auch, warum wir Stadtteile in der Parteienarbeit so unterrepräsentiert vorkommen, uns in den Koalitionsverträgen nicht wiederfinden und unsere Infrastruktur zugunsten der Großprojekte der Kernstadt immer mehr einbüßen.

Was wir uns wünschen:

Ein Umdenken in der Kernstadt-Politik

Um als Stadtteile in der Kernstadt-Politik sichtbar zu werden, bedarf es in erster Linie eines Umdenkens aller politischen Akteure:

- Intensives Sich-vertraut-machen mit den Themen und Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger aus den jeweiligen Stadtteilen.
- Vermeidung des Setzens reflexartiger Narrative im politischen Umfeld und gegenüber Bürgerinnen und Bürgern. (Aussagen über Zeppelinheim, z.B. „Die hatten ja einen kleinen Supermarkt und keiner ging hin“)

oder über Gravenbruch, z.B. „Es sind doch genug Parkplätze vorhanden“ oder über beide Stadtteile, z.B. „Die Busse sind eh leer“, sind destruktiv und zeugen von mangelnder Kenntnis).

- Einberufung von Bürgerversammlungen in den Stadtteilen, um in den aktiven Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern zu kommen.
- Wechsel des Modus Operandi: von der Verwaltung hin zur Gestaltung = Stadtteilentwicklung für Gravenbruch und Zeppelinheim (2-, 5-, 10-Jahresplan).
- Bürgernähe erlebbar machen, indem Paragraphen und Ressourcen nicht mehr als Ausrede dienen, um Verbesserungsvorschläge im Keim zu ersticken.
- Anerkennung, dass Gravenbruch und Zeppelinheim 25 % der Wählerstimmen (5 % = Zeppelinheim, 20 % = Gravenbruch) in Neu-Isenburg ausmachen.

Unser Tun und Handeln im Verbund:

„Wählergruppe: Die Gravenbrucher“ & „Die Bürgerinitiative Zeppelinheims | BiZepps“

Mit einem gemeinsamen Schreiben an die Stadtspitze bitten wir um einen Termin bei Herrn Bürgermeister Hagelstein und Herrn Ersten Stadtrat Stefan Schmitt, um konstruktiv darüber zu sprechen, wie es gelingen kann, die Sichtbarkeit der Stadtteile Gravenbruch und Zeppelinheim – unter Berücksichtigung einer aktiven Stadtteilentwicklung – nachhaltig in der Kernstadt-Politik zu manifestieren.

Darüber hinaus schlagen wir vor, den Termin unter Einbeziehung der Fraktionschefs aller Parteien aus der Stadtverordnetenversammlung stattfinden zu lassen.

Wir halten euch/Sie auf dem Laufenden und bedanken uns herzlich für das Vertrauen!

Eure/Ihre

Wählergruppe: Die Gravenbrucher & Die Bürgerinitiative Zeppelinheims | BiZepps