



Eingangsstatement

Dr. Madlen Pilz | Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung

Der Begriff Ankunftsquartiere geht auf den kanadisch-britischen Journalisten Doug Saunders zurück, der in seinem 2011 erschienenem Buch das Leben in unterschiedlichen Ankunftsstädten beschrieb – den Schauplätzen des globalen Abwanderungsprozesses aus ländlichen Räumen auf der Suche nach dem sozialen Aufstieg. Im Wesentlichen zeigte er darin auf, dass Zugewanderte Netzwerke, Infrastrukturen und Existenzmöglichkeiten häufig von Null aufbauen, die wiederum für andere Zuwandernde offen sind und ihnen die Integration ermöglichen. Daher ist mit dem Begriff in der öffentlichen Debatte ein wichtiger Perspektivwechsel verbunden, denn eine Konzentration von Zuwanderer*innen wird jetzt nicht mehr als „Ghetto“ oder „Parallelgesellschaft“ dämonisiert, sondern als funktional und produktiv für die Zuwandernden selbst verstanden.

Das Buch von Saunders wurde innerhalb weniger Jahre sehr populär, vor allem auch bei Planer*innen und kommunalpolitischen Entscheidungsträger*innen. In diesem Zuge wurde der Begriff auch in der (deutschsprachigen) Forschung aufgegriffen. Zu beobachten ist jedoch, dass zur Definition von Ankunftsquartieren in der Regel die Merkmale traditioneller Migrationsquartiere wie Dortmund-Nordstadt oder Berlin-Neukölln zusammengefasst werden, z.B. das Vorhandensein (ethnischer) Netzwerke, migrationsbezogener Infrastruktureinrichtungen (von Telefonshop über kommunale Beratungseinrichtung bis Moschee), die innerstädtische Lage und hohe Bebauungsdichte, eine kleinteilige Gewerbestruktur und niedrige Wohnkosten (Kurtenbach 2015, Hanhörster 2019, Hans 2019). Das birgt gewisse wissenschaftliche Probleme, die sich an zwei Punkten leicht aufzeigen lassen: a) Das Vorhandensein ethnischer Netzwerke lässt sich erst ex-post feststellen, aber die Definition hilft kaum zu verstehen, wie sich diese vor Ort herausbilden, wie also Ankunftsquartiere entstehen. b) Welche Anlaufpunkte und Ermöglichungsstrukturen machen ein „Ankunftsquartier“ aus? Zumal auch in vielen anderen Quartieren nicht alle alltagsnotwendigen Infrastrukturen wohnortnah zur Verfügung stehen.

Erste neuere Forschungen untersuchen daher auch die vielfältige Ausprägung von Ankunftsquartieren und legen nahe, dass Zuwandernde unterschiedlicher sozioökonomischer Gruppen sehr unterschiedliche Quartiere für ihre „Ankunft“ auswählen (Kurtenbach 2019).

Auch in Ostdeutschland weisen die Quartiere der „Ankunft“ andere Charakteristiken auf. Die zahlenmäßig signifikante Zuwanderung seit 2015 bestätigt das einmal mehr: Die Zuwanderer*innen ziehen i. d. R. in die Großwohnsiedlungen und nicht in die nach der Wiedervereinigung sanierten und oft gentrifizierten Innenstädte. Auf die Großwohnsiedlungen passen die o. g. Definitionsmerkmale nur begrenzt: Sie haben keine lange Migrationsgeschichte, migrationsbezogene Infrastrukturen sind erst im Entstehen und es handelt sich nicht um innerstädtische Quartiere mit den Möglichkeiten für eine intensiv vernetzte lokale Ökonomie. Hinzu kommt, dass es sich bei den betreffenden Gebieten eher um strukturschwache Räume handelt und, dass der Zuzug von Migrant*innen nur bedingt freiwillig stattfindet. In unseren Forschungsfeldern – drei Großwohnsiedlungen in Schwerin, Cottbus und Halle (Neu Zippendorf und Mueßer Holz, Sandow und die Südliche Neustadt) haben die Geflüchteten in den letzten drei Jahren die Möglichkeiten der freien Wohnortwahl innerhalb des Bundeslandes genutzt und sind aus den ländlichen Regionen oder auch kleineren Städten in städtische Zentren mit einem für sie „günstigen“, oft über KdU finanzierbaren, Wohnraumangebot gezogen und eben nicht nach Rostock, Potsdam oder Frankfurt Oder mit ihren ausgereizten Wohnungsmärkten.

Vor diesem Hintergrund stellt sich in unserem Forschungsprojekt die Frage, ob sich GWS zu der nächsten Generation von Ankunftsquartieren entwickeln (können). Welche Bleibeperspektiven und Hemmnisse sowie Defizite sind für Ankommende in den GWS zu identifizieren? Welche Potenziale, auch für die Entwicklung der GWS selbst, sind zu erkennen? Diese Fragestellungen werden aktuell vom IRS gemeinsam mit dem Berliner Institut für Integrations- und Migrationsforschung (BIM) der HU Berlin, dem Leibniz-Institut für ökologische Raumforschung (IÖR), der Brandenburgischen Beratungsgesellschaft für Stadterneuerung und Modernisierung mbH (B.B.S.M.) und den Städten Schwerin, Cottbus und Halle (Saale) in einem vom BMBF finanzierten Projekt untersucht. Ausgehend von unseren bislang nur vorläufigen Beobachtungen, möchten wir die Gelegenheit nutzen und diskutieren, welche Chancen und Risiken der Begriff für die kommunale Praxis birgt.

1. Die Stadtquartiere, um die es dabei geht, sind auch durch eine hohe Konzentration sozial schwacher deutscher Haushalte, die nicht zu der Bevölkerungsgruppe der „Ankommenden“ gerechnet werden, gekennzeichnet. Gleichzeitig ist unter Akteur*innen und Berater*innen der Kommunalpolitik eine zunehmende Nutzung des Begriffs zu beobachten. Wie kann/sollte Kommunalpolitik bei der Verwendung des Begriffs „Ankunftsquartier“ mit diesem exkludierenden Aspekt umgehen?
2. Die Stadtquartiere stehen auf Grund der höheren Konzentration sozial schwacher und neu zugewanderter Haushalte sehr spezifischen Herausforderungen gegenüber, die nur über eine gesonderte Aufmerksamkeit, gezielte Maßnahmen und eine

entsprechende finanzielle Ausstattung gelöst werden können. Inwiefern stellt der Begriff „Ankunftsquartier“ ein kommunales Hilfsmittel dar, die Diskussionen und Forderungen nach mehr und langfristiger finanzieller Unterstützung besser zu unterstützen?

3. Die Stadtquartiere zählen zu den peripheren, vornehmlich monofunktionalen Stadträumen mit eingeschränkten Möglichkeiten für ökonomische Aktivitäten aber vielen Freiräumen (Brachen). Angesichts der Kompaktheit dieser Städte stellt sich jedoch die Frage, mit wie vielen und welchen Infrastrukturen die Quartiere tatsächlich ausgestattet sein müssen. Was können Planer*innen und Stadtverwaltungen tun, um die Quartiere im Sinne der Bedarfe ihrer Bewohner*innen auszustatten und in gleichem Maße ihre Mobilität innerhalb der gesamten Stadt (zur Nutzung der Infrastrukturen in anderen Quartieren) zu fördern?