

Eine Beilage der

Frankfurter Rundschau

Freitag, 25. April 2008



NATIONALE
STADT
ENTWICKLUNGS
POLITIK



Auf dem Weg zu einer nationalen Stadtentwicklungspolitik

2. Bundeskongress Nationale Stadtentwicklungspolitik



17. und 18. April 2008

Alte Kongresshalle am Bavariapark, München

AUS DEM INHALT

Zukunftsangst in der Mittelschicht

Professor Hartmut Häußermann erforscht die soziale Dimension europäischer Stadtentwicklung Seite 04

Schönes, neues New Islington

Stadtsanierer Nick Johnson kümmerte sich um ein heruntergekommenes Viertel in Manchester Seite 05

Europa 2030

Stadtentwickler diskutieren, wie sich Metropolen in den nächsten Jahrzehnten verändern müssen Seite 06

Sauber, grün und sicher

Die Budapester Architektin Éva Beleznay benennt die Anforderungen an moderne Metropolen Seite 07

Stadtplanung auf Rumänisch

Der Tübinger Wissenschaftler Hans-Heinrich Rieser sieht Lichtblicke in dem ehemals kommunistisch regierten Land Seite 07

Der Kongress tagt, ...



... und er kommt voran. Impressionen aus der Alten Kongresshalle am Bavariapark Seiten 08, 09, 16

Prüfungen für die Stadtgesellschaft

Julian Nida-Rümelin setzt sich für ein hohes Maß an Bürgersinn ein Seite 11

Projekte im Detail



So planen die Städte die Zukunft Seiten 12 bis 15

„2. Bundeskongress
Nationale Stadtentwicklungspolitik“
Eine Beilage der Frankfurter Rundschau

Redaktion:

Pressedienst Frankfurt, Iris Hilberth

Gestaltung:

Andrea Williams, Sabine Winter

Fotos:

Schloemp Photography, München

Anzeigen:

Christian Reyer (verantw.), Heike Leuters

Gesamtherstellung:

Druck- und Verlagshaus Frankfurt am Main GmbH, Walther-von-Cronberg-Platz 2-18, 60594 Frankfurt am Main

Als langjähriger Oberbürgermeister von Leipzig kennt Bundesminister Wolfgang Tiefensee die Probleme, vor denen Städte heute stehen.

Mit und für Städte und Regionen

Von Wolfgang Tiefensee / Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Überall in Europa sucht man heute nach einer neuen Balance: zwischen den Ansprüchen einer neuen Wirtschaft und nachhaltiger Entwicklung, zwischen Modernisierung und Bewahrung des historischen Erbes, zwischen Mobilität und dem Bedürfnis der Menschen nach Zugehörigkeit und Nachbarschaft.

Die Stadt ist für all diese Spannungsfelder Kristallisationspunkt. Das Modell der europäischen Stadt steht für die Vereinbarkeit der Interessen. In Deutschland haben sich viele Städte erfolgreich entwickelt und sind heute auch international gut positioniert. Gleichzeitig stehen sie heute vor enormen Herausforderungen – Stichworte demografischer Wandel, Globalisierung der Wirtschaft, wirtschaftlicher Strukturwandel, Klimawandel.

Es geht um die Zukunft unserer Städte. Es geht darum, gemeinsame Ziele zu formulieren und diese gemeinsam umzusetzen. Eine bundesweite Position ist dafür notwendig. Sie ist auch deshalb notwendig, weil die Rahmenbedingungen für Stadtentwicklung in zunehmendem Maß auf europäischer Ebene gestaltet werden. Hier braucht Deutschland eine gemeinsame Stimme. Ohne diese einheitliche Stimme können die Interessen deutscher Städte in Europa nicht stark genug vertreten.

Wir haben deshalb während unserer EU Ratspräsidentschaft letztes Jahr unser Leitbild einer nachhaltigen Stadt auf die europäische Tagesordnung gesetzt. Sie wurde als „Leipzig Charta“ von allen für die Stadtentwicklung in Europa zuständigen Ministern im Mai verabschiedet. Damit haben die Mitgliedsstaaten ihre Position klar dargelegt. Die Charta hat eindeutige Botschaften. Sie empfiehlt allen europäischen Städten die Entwicklung eines integrierten Stadtentwicklungskonzepts auf gesamtstädtischer Ebene. Das heißt: keine Insellösungen, sondern regional tragfähige Entwicklungspläne. Die Charta fordert, dass zentrale städtische Politikfelder räumlich, sachlich und zeitlich aufeinander abgestimmt werden. Dabei sind alle drei Dimensionen einer nachhaltigen Entwicklung, also wirtschaftliche Prosperität, sozialer Ausgleich und die Berücksichtigung von Umweltbelangen, gleichzeitig und gleichgewichtig zu berücksichtigen. Ganz wichtig dabei: die Qualität. Es geht immer auch um die Stadtkultur.

Die Charta fordert, die integrierte Stadtentwicklungspolitik auf nationaler Ebene zu verankern. Mit der Nationalen Stadtentwicklungspolitik haben wir in Deutschland diese Forderung umgesetzt.

Die Nationale Stadtentwicklungspolitik ist ein Gemeinschaftsprojekt aller in Deutschland an Stadtentwicklung Beteiligten. Sie ist ein Kooperationsprojekt, das einmalig ist und in Europa seinesgleichen sucht.

Es ist ein Angebot, mitzuwirken. Eins ist dabei klar: das Angebot, dies zu tun, richtet sich nicht allein an die politisch Verantwortlichen in Bund, Ländern und Gemeinden. Es richtet sich an alle, die an der Stadtentwicklung mitwirken, die Fachleute, die Wirtschaft und die Wissenschaft, die Medien, die Verbände, die



Bürgerinnen und Bürger, die sich für ihre Stadt engagieren. Stadt geht jeden einzelnen an. Nationale Stadtentwicklungspolitik ist ein Gemeinschaftsprojekt. Wir machen mit der Nationalen Stadtentwicklungspolitik Politik mit und für die Stadt.

Diese Politik muss vor Ort konkret werden. Die Nationale Stadtentwicklungspolitik zielt auf die Verbesserung der Instrumente, die uns zur Stadtentwicklung zur Verfügung stehen. Eine Neuausrichtung der Städtebauförderung. Förderung innovativer, erfolgreicher und damit nachahmungswerter Projekte. Kontroverse öffentliche und offene Diskussionen. Die Formulierung gemeinsamer Leitlinien und Strategien.

An der Nationalen Stadtentwicklungspolitik wirken engagierte Partner mit. Die Resonanz auf unsere Initiative ist enorm. Dafür bedanke ich mich ausdrücklich. Die Zusammenarbeit ist gut strukturiert und läuft sehr effizient. Sie ist langfristig angelegt. Für die jetzt begonnene erste Phase haben wir die Handlungsfelder identifiziert, auf die sich die Anstrengungen konzentrieren sollen. Im wesentlichen geht es um zwei Dinge: Erstens: eine gerechte, soziale Stadt. Es geht darum Gräben zuzuschütten. Wir brauchen dazu die Stärkung der Zivilgesellschaft, neue Initiativen für die Mitwirkung in Stadt und Region. Zweitens: eine nachhaltige Stadt. Wir sind in

Deutschland führend, was das umweltverträgliche Planen und Bauen angeht. Das muss so bleiben, das müssen wir weiter ausbauen. Zu diesen Punkten bestimmen wir nun eine bundesweite Position, die wir auch in Europa einbringen werden.

Mein Ministerium ist in diesem Prozess Motor und Moderator. Wir fördern die Kooperation zwischen den Akteuren und fördern beispielhafte Projekte aus allen Bundesländern. Interessant ist bei den von den Ländern in der ersten Phase vorgelegten Vorschlägen, dass sich die Mehrheit um Qualität und Baukultur dreht. Das ist offensichtlich ein Thema, das die Menschen in den Städten sehr bewegt. Die Projektvorschläge kommen übrigens aus Städten aller Größenordnungen.

Ich werde das Bundeskabinett noch in diesem Monat umfassend über die Nationale Stadtentwicklungspolitik informieren. Dadurch kommt zum Ausdruck: Auch die Bundesressorts ziehen an einem Strang, wenn es um die Städte geht. Die Vernetzung erfolgt also nicht nur vertikal, sondern auch horizontal.

Die Nationale Stadtentwicklungspolitik ist ein Schwerpunkt der Stadtentwicklungspolitik des Bundes. Sie ist ein Angebot an die Länder, die Regionen, die Gemeinden, die Zivilgesellschaft, die Wissenschaft und die Wirtschaft. Nutzen Sie das Angebot – für die Zukunft unserer Städte und Regionen.

Gerecht, nachhaltig und schön

Wie sich die europäische Stadt definiert / Handlungsbereich der Nationalen Stadtentwicklung

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die Initiative zu einer Nationalen Stadtentwicklungspolitik ergriffen. Im Anschluss und in Reaktion auf die während der deutschen EU-Ratspräsidentschaft verabschiedete „Leipzig-Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“ wurde dieser neue Ansatz mit dem Auftakt-

kongress „Auf dem Weg zu einer Nationalen Stadtentwicklungspolitik“ im Juli 2007 in Berlin offiziell gestartet und zur Debatte gestellt.

Das Angebot zur gemeinsamen Entwicklung neuer Ziele wurde dort durch einen Projektauftrag untermauert, dessen Aufgabe es war, innovative und in besonderem Maße kooperative Projekte auszu-

wählen, die im Rahmen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik in den Blickpunkt gerückt werden.

Inhaltlich sollten Handlungsfelder festgelegt werden, in denen im Rahmen einer Nationalen Stadtentwicklungspolitik ein besonderer Beitrag zur Entwicklung neuer Strategien geleistet werden kann. Mit dem zweiten Kongress

zur Nationalen Stadtentwicklungspolitik am 17. und 18. April 2008 in der Alten Kongresshalle in München endete die Pilotphase und begann die Programmphase der Nationalen Stadtentwicklungspolitik.

Inhaltlich konzentriert sich die Nationale Stadtentwicklungspolitik auf fünf Handlungsbereiche:

1. Bürger für ihre Stadt aktivieren – Zivilgesellschaft

Die Stärkung der Zivilgesellschaft legt Verantwortung in die Hände derer, die sie am besten wahrnehmen können – mit dem Ziel, Ideen und Engagement vor Ort umzusetzen. Deswegen stärken wir ziviles Engagement für die Stadt und das Städtische. Dazu unterstützen wir Programme und Projekte, die zeigen, dass Engagement für und in der Stadt zeitgemäß und zukunftsweisend ist. Es geht um Initiativen in Stadt und Region.

2. Chancen schaffen und Zusammenhalt bewahren – soziale Stadt

Die Nationale Stadtentwicklungspolitik ist an der inhaltlichen und konzeptionellen Weiterentwicklung des Programms der Sozialen Stadt beteiligt. Damit wird ein wichtiger Beitrag geleistet, um den Ansatz der ressortübergreifenden Kooperation auf weitere Handlungsfelder zu übertragen. Dabei geht es darum, in einer großen Bandbreite von Projekten die gesamte Stadt sowie möglichst alle Bevölkerungsgruppen und Initiativen einzubeziehen. Die Projekte sollen veranschaulichen, auf welche Weise gesellschaftliche Teilhabe im Stadtteil praktikabel und umsetzbar ist. Sie sollen Polarisierungen und Vorurteile abbauen und auch benachteiligte Bevölkerungsgruppen in die Lage zu versetzen, ihre Angelegenheiten selbst in die Hand zu nehmen.

3. Die Stadt von morgen bauen – Klimaschutz und globale Verantwortung

Im Rahmen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik wird die aktuelle Diskussion über Energieeffizienz und erneuerbare Energien auf der Ebene von Stadt und Region konkretisiert. Ziel ist, beispielhafte und vorbildliche Projekte für eine nachhaltige und gesunde Stadt zu unterstützen. Auch hier zielt die Nationale Stadtentwicklungspolitik auf die Kooperation mit Bürgern, Wirtschaft und anderen zivilgesellschaftlichen Gruppen.

4. Städte besser gestalten – Baukultur

Baukultur ist eines der Fundamente der Nationalen Stadtentwicklungspolitik. Wir stellen das gute Bauen sowie die Strategien und Handlungsfelder der Baukultur in den Mittelpunkt von Projekten und Maßnahmen. Dabei geht es nicht allein um einzelne baukulturelle Highlights. Mehr Baukultur bedeutet vor allem, Gestalt- und Verfahrensqualität zum festen Bestandteil aller Projekte und Programme der Nationalen Stadtentwicklungspolitik zu machen.

5. Die Zukunft der Stadt ist die Region – Regionalisierung

Regionale Kooperation ist kein Selbstläufer. Sie wird bei Themen und Strategien an Bedeutung gewinnen, die über einen regionalen Mehrwert verfügen. Die Nationale Stadtentwicklungspolitik zielt auf Projekte und Maßnahmen, die regionale Partnerschaften in der Stadtentwicklung begründen, neue und praxisorientierte Formen der Kooperation einüben helfen und so die Erfolgsfaktoren einer zukunftsfähigen Regionalisierung erkennbar werden lassen.

Das Thema Stadtentwicklung befindet sich im Aufwind. Weltweit beraten Experten über die urbane Zukunft.



PLATTFORM IM NETZ

Gute Projekte erzeugen gute Strategien. Strategien, die auch für andere Akteure in anderen Städten interessant sein können. Deswegen ist die Schaffung einer Informationsplattform ein zentrales Anliegen

der Nationalen Stadtentwicklungspolitik. Wenige Tage vor dem Zweiten Bundeskongress zur Nationalen Stadtentwicklungspolitik ist deshalb die Internetplattform www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de

frei geschaltet worden. Ihre Aufgabe wird sein, über Ziele, Programme, Projekte und Veranstaltungen im Rahmen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik zu informieren.

Zukunftsangst in der Mittelschicht

Professor Hartmut Häußermann erforscht die soziale Dimension europäischer Stadtentwicklung



Ob London, Paris oder Berlin – die europäischen Städte haben alle mit ähnlichen Problemen zu kämpfen. Professor Hartmut Häußermann, Stadt- und Regionalsoziologe an der Humboldt-Universität Berlin, stellt fest: „Ein wichtiger Trend in europäischen Städten ist die Polarisierung der Einkommensverteilung.“ Es gibt immer mehr Bürger mit hohem Einkommen, aber auch immer mehr Menschen, die mit wenig Geld auskommen müssen. „Die Mitte verliert an Bedeutung.“ Auf der einen Seite nehme individuelles Wohneigentum zu, auf der anderen Seite steige auch die Zahl der Sozialwohnungen. Was alle Städte plagt, sei nicht die Migration, sondern die Überlagerung sozialer Marginalität mit der Zugehörigkeit zu ethnischen Minderheiten. Es komme zu einer Konzentration von sozialen Problemen mit gleichzeitigem Anstieg der Migranten.

Durch diese Trends kommt es zu einer Neubildung der Stadtbevölkerung. Es findet eine multinationale, multikulturelle Entwicklung statt. „Das ist etwas anderes, als wenn man feststellt, es leben ein paar Ausländer in der Stadt“, sagt Häußermann. Aus den Klassen und Schichten werden kulturell differenzierte Milieus, die Bedeutung der Mitte nimmt ab, quali-

tativ ebenso wie quantitativ. „Die Zukunftsängste reichen weit hinein in die Mittelschicht“, so Häußermann, es sei dort eine Statuspanik zu beobachten.

Diese Entwicklung führt in Städten zu einem sozialräumlichen Wandel. In Paris, London und Kopenhagen kommt es zu einer Verdrängung der untersten Einkommensgruppen aus der Innenstadt. In London sorgt etwa der Zuzug von Akademikern und Managern ganz klar für dieses Phänomen. In Paris haben sich die sozialen Probleme sogar jenseits der Stadtgrenzen verschoben. Anders in Berlin: Hier konzentrieren sich die untersten Einkommensgruppen in der Innenstadt. So verdichten sich die größten Entwicklungsprobleme in den innerstädtischen Quartieren immer mehr.

Die gesellschaftlichen Probleme, die sich aus dieser Entwicklung ergeben, sind in allen Städten zu beobachten. Es kommt zu einer mangelhaften Integration von Migrantengruppen bei erzwungener, durch Diskriminierung entstandener Segregation und Konzentration. Häußermann spricht zudem von der „Exklusion durch die Bildungskatastrophe“, die Bildungssituation in solchen Quartieren sei katastrophal. Zudem macht er eine sinkende Attraktivität

der Städte bei fehlender sozialer Kohäsion aus. Eine Folge ist auch die Kumulation von multiplen Problemlagen wie Arbeitslosigkeit und Transferabhängigkeit. „Solche Bewohner verabschieden sich meist von der Gesellschaft.“

Soziale Apartheid

Bei einer hohen Konzentration von Problemen werden die Quartiere der Benachteiligten zu benachteiligten Gebieten. Es gibt dort hoch segregierte Schulen, viele Jugendliche lernen zu wenig für einen Hauptschulabschluss, sie sind durch das Wohnen in solchen Gebieten von der Bildung ausgegrenzt. In diesen Milieus der Apathie und Resignation herrscht Netzwerkarmut. Es kommt zur Ausgrenzung, Häußermann spricht von „sozialer Apartheid“.

Die verschiedenen Länder haben unterschiedliche Herangehensweisen, sich dieser Probleme anzunehmen. In England hat man sich zum Ziel gesetzt: Niemand soll durch den Ort, an dem er wohnt, benachteiligt werden. Die Maßnahmen sind indikatoren-gesteuert, area-based und zentral.

In Frankreich sind drei Phasen der Quartierspolitik zu nennen. Zunächst ging es darum, die Bewohner und zu fördern (Sozialarbeit), in der zweiten Phase um

die Entwicklung der Quartiere durch positive Diskriminierung bei der Infrastruktur und der Unternehmensförderung. Und schließlich um die Desegregation, den Abriss und den Neubau von Sozialwohnungen. In den Niederlanden geht man die Lösung der Probleme sogar mit einer Zuzugssperre für Haushalte mit sehr niedrigem Einkommen in Quartiere mit hoher Dichte sozialer Probleme an. In Deutschland hat man das Programm „Soziale Stadt“ aufgelegt. Man setzt auf den Stadtbau, auf Privatisierung und Abrisse.

Häußermann nennt als zentrales Ziel einer europäischen Stadtentwicklung die Neutralisierung der Kontexteffekte. Es müssen Quartiere entwickelt und soziales Kapital gestärkt und zugleich die Exklusion bekämpft werden. Für eine nachhaltige Politik der sozialen Integration hält Häußermann eine dezentrale Politik in einem nationalen Rahmen, der Ziele und Instrumente vorgibt, für notwendig. Integrierte Strategien und Partizipation findet er sehr wichtig, denn nur durch eine aktive Mitarbeit aller Bewohner lasse sich etwas ändern. Die Desegregation gelte es zu fördern, wichtig sei vor allem: ein gesamtstädtisches Entwicklungskonzept.

Professor Hartmut Häußermann lehrt Stadt- und Regionalsoziologie an der Humboldt-Universität in Berlin.

Schönes, neues New Islington

Stadtplaner Nick Johnson kümmerte sich um ein heruntergekommenes Viertel in Manchester

Nick Johnson hat mit seinem Unternehmen Urban Splash aus einem „Loch“ einen modernen Stadtteil von Manchester gemacht.

Der Stadtteil New Islington in Manchester war einst eine Arbeitersiedlung. Mit dem ökonomischen Niedergang der Stadt aber nahm hier die Armut zu, die sozialen Verhältnisse der Bewohner verschlechterten sich, diejenigen, die es sich leisten konnten, zogen weg. Keiner wollte zunächst in das Gebiet investieren, das Viertel wurde unattraktiv, verfiel, „es war ein Loch“, sagt Nick Johnson vom Stadtplanungsunternehmen Urban Splash, „eine Monokultur, in der nur noch die Armen blieben.“

Als die größte Investorengemeinschaft Manchesters für Wohn- und Büroräume sich 1999 des Problems New Islington annahm, „war es der schlechteste Ort in ganz Großbritannien.“ Urban Splashs Pläne waren ehrgeizig: „Wir wollten es zu dem besten Ort machen.“ New Islington ist die dritte Millenniums-Gemeinde des Landes und somit Teil eines von der Regierung ausgeschriebenen Programms zur nachhaltigen Entwicklung im 21. Jahrhundert.

Die Herangehensweise an die Sanierung von New Islington bezeichnet Johnson bewusst als „unprofessionell“. 16 Leute hätten damals um den Tisch herumgesessen, und jeder wollte einen Plan abgeben, in dem Größe und Materialien der neuen Häuser genau bezeichnet waren. Ganz professionell eben. Nur einer hatte einfach einen Filzstift genommen und die Lösung des Problems reduziert auf fünf Punkte auf die Projektorbelscheibe gemalt: ein neuer Kanal, der die beiden alten verbindet, einen Halbmond der Aktivitäten mit Bars und Restaurants, die Häuser, ein Park, eine Insel.

Das gesamte Gebiet wurde abgerissen, und es entstand ein kom-

plett neues Wohngebiet mit umfangreicher Infrastruktur wie einem Krankenhaus und einer Grundschule, einem Strand, Obstgarten, Park und Fußballplatz.

Um der Nachhaltigkeit Rechnung zu tragen, wurde eine eigene Gesellschaft gegründet, die ein entsprechendes Kraftwerk entwickelte und bereitstellte. Es gab Quellbohrungen sowie eine biologische Sanierung. Es wurde darauf geachtet, die Materialien auf dem Ort zu belassen und mit bioerneuertem Material zu arbeiten. Die Integration der Umweltagenda spielte in allen Architekten-Wettbewerben eine Rolle. „Alles wurde hier in Wettbewerben entschieden“, sagt Johnson. So sei auch das spektakuläre Chips-Building entstanden, ein neunstöckiger Bau, der an drei aufeinander liegende Pommes Frites erinnern soll und mit einem frechen Marketing beworben wird.

Bürger eingebunden

Urban Splash setzte bei der Neugestaltung des Quartiers vor allem auf Bürgerbeteiligung. „Wir haben die Leute ermutigt, sich an der Entwicklung zu beteiligen, um die wildeste Straße in ganz England zu schaffen.“ Sie seien durch die Gegend gelaufen, um zu sehen, was die Leute wollten, „und wir haben sie aufgefordert, ihre Vorstellung aufzumalen.“ Das sei zwar total unprofessionell und völlig verrückt, aber so sei es gelungen, das Vertrauen der Menschen zu gewinnen. „Wir haben ihren Ehrgeiz geweckt und ihr Engagement gefördert.“ Die Anwohner wählten schließlich den Architekten aus, der ihre Straße bauen sollte. „Sie sehen das jetzt als ihr Viertel an, das sie mitentwickelt haben.“



Auf dem Weg in die klimaneutrale Stadt

Energieberater Hans Schneider will mit seinem Team im niederländischen Tilburg neue Maßstäbe setzen / Viel Geld und Geduld werden nötig sein

Steigende Temperaturen, trockene Sommer, nasse Winter – der Klimawandel hat längst eingesetzt. Die Städte aber passen sich den Veränderungen an, sie trotzen dem ungünstigen Klima, bieten Klimakontrolle und Schutz. Städte sind immer eingeschaltet, sie setzen sich dem Tag- und Nachtrhythmus entgegen.

„Aber Städte sind ein Teil des Problems des Klimawandels“, gibt Hans Schneider, strategischer Berater und Unternehmensentwickler in Fragen des Klimawandels, Energie und Umwelt in den Niederlanden, zu bedenken. Er sagt: „Unsere ständige Temperaturkontrolle, überall 21 Grad haben zu wollen, egal wann und wo, damit wir Kragen und Krawatte tragen können, ist ein Lebenswandel, der sehr teuer und ressourcenaufwän-



Hans Schneider erforscht, wie Großstädte dem Klimawandel begegnen können.

dig ist.“ Aber nicht nur das: Städte überschätzten auch ihre Widerstandsfähigkeit. Stromausfälle, Hitzewellen mit Toten, Überflutungen – all das zeige, wie empfindlich und verwundbar wir seien. Das Problem sei sehr komplex, denn einerseits wolle man versuchen, die Ausdehnung der Städte zu verhindern, und setze darauf, Raum und Energie wieder zu verwenden. Andererseits verschärften kompakte Städte das Klimaproblem.

In Tilburg, einer 200 000-Einwohnerstadt in den Niederlanden, versucht man nun, den Klimawandel bekämpfen. Der große Regierungsplan nennt sich Hotspot-Projekt und strebt an, Tilburg klimaneutral und klimarobust zu machen. „Es geht darum, Wissen zu gewinnen, das vor praktischem

Hintergrund angewandt werden kann“, sagt Schneider.

Ein bisschen Abu Dhabi

Wie also wird Tilburg zur kohlendioxid-neutralen Stadt? Anders als in Abu Dhabi, wo ein Scheich 15 Milliarden Dollar locker gemacht hat, um eine solche Stadt zu bauen, müssen die Verantwortlichen in den Niederlanden sich an den existierenden Begebenheiten orientieren: Gebäude weisen teilweise ein sehr schlechtes Energie-Profil auf, es gibt viele Sozialwohnungen und viel Verkehr – aber keine 15 Milliarden Dollar.

Nun hat man in Tilburg errechnet, wie lange es dauern würde, bis die Stadt kohlendioxid-neutral ist. Bei zwei Prozent Energieeinsparung und 20-prozentiger Deckung mit erneuerbaren Energien

wäre man im Jahr 2050 so weit. Man hat nun damit begonnen, einen Plan bis 2013 auszuarbeiten, mit einer enormen Menge an Maßnahmen und eigenen Ideen. Ziel ist es, die Energieversorgung in die eigenen Hände zu nehmen und klimawiderstandsfähig zu werden. Es wurden ein lokales Klimaszenarium berechnet und eine Koalition aller Parteien gebildet. „Alle wollen mitwirken, klimaneutral zu werden“, berichtet Schneider. Und der Schlüssel dazu liege in der Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Investoren. Es gehe darum, Allianzen zu bilden und sich einmal im Jahr zu treffen, um alles zu überprüfen und um Strategien zu entwickeln. Die existierenden politischen Pläne werden dann bewertet und gegebenenfalls abgewandelt.

Europa 2030

Stadtentwickler diskutieren, wie sich Metropolen in den nächsten Jahrzehnten verändern müssen



Wie muss eine europäische Stadt aussehen? Ist das alte Modell einer urbanen, integrierten, gemischten Stadt noch tragbar? Und wie lässt sich der Zusammenhalt zwischen den neuen Stadtteilen an den Rändern und den traditionellen Quartieren, wie der soziale Zusammenhalt herstellen? Alles Fragen, die die Planer beschäftigen und die sie mit Blick auf die Charta von Leipzig sagen lässt: Wir brauchen ein neues Zusammen, eine Metropolenentwicklung und eine lokale Entwicklung.

„Die Charta von Leipzig muss jetzt umgesetzt werden“, sagt Yves-Laurent Sapoval, Direktor der Delegation interministeriell a la ville in Paris. Die Charta, auf die sich die europäischen Minister für Stadt- und Raumplanung im Mai 2007 in Leipzig verständigten, sieht eine europaweite Verbreitung integrierter Stadtentwicklungspolitik und Schaffung der dafür geeigneten Rahmenbedingungen auf nationaler und europäischer Ebene vor. Zudem sollen benachteiligten Stadtquartieren im Rahmen der Integrierten Stadtentwicklungspolitik verstärkt politische Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Stefan Slachta, Stadtarchitekt der slowakischen Hauptstadt Bratislava berichtet von der „jüngsten Hauptstadt Europas“ als ein Beispiel der Veränderung von einer sozialistischen zu einer europäischen Stadt, als Beispiel einer Rückkehr zu traditionell europäi-

schen Werten. Zwar mache Bratislava einerseits einen sehr lebendigen Eindruck, andererseits gebe es aber auch Neubausiedlungen rund um die Stadt, die ein ganz anderes Bild vermittelten. Der Wegfall der Grenze im vergangenen Jahr intensiviere die Beziehung Bratislavas zu seiner Region und erneuere die historischen Beziehungen zu Wien. „Wir berichten oft ziemlich stolz davon, dass vor dem Zweiten Weltkrieg eine Straßenbahn von Bratislava nach Wien fuhr“, sagt Slachta. Der Sozialismus aber habe der Stadt die Plattenbausiedlungen und Schlafstädte hinterlassen.

Zwischen Altstadt und Peripherie besteht vielerorts ein Spannungsverhältnis

Nach 1990 habe die Rekonstruktion des Zentrums Bratislavas Priorität gehabt, denn die urbanen Strukturen seien teilweise zerstört gewesen. Doch seit drei, vier Jahren habe man damit begonnen, die Siedlungen zu Stadtteilen zu entwickeln. „Allerdings geht das manchmal in die falsche Richtung“, sagt Slachta, denn es käme durch den Bau neuer Häuser zu einer Verdichtung.

Das Spannungsverhältnis zwischen Altstadt und Peripherie kennt man auch aus Frankreich. „Ich glaube aber, dass wir in Frankreich nicht nur ein Problem zwischen Vorstadt und Zentrum haben“, sagt Sapoval. In Paris gibt es

nicht nur ein historisches Zentrum, sondern eine ganze Krone außen herum. Es gibt nicht die alte und die neue Stadt. Viele Gegenden seien relativ leicht weiterzuentwickeln. Um die Stadt herum gebe es noch Polizentrismus, „in Paris gibt es unterschiedliche Stadtzentren, die noch weiter geöffnet werden, um diese Spannung aufzulösen.“ Das Spannungsfeld plage die Stadt, sei aber auch eine Herausforderung. Das gemeinsame Bild der europäischen Stadt sei dabei nicht nur geographisch zu sehen, sondern es gehe auch um ein gemeinsames Bild alter und junger Stadtviertel. „Wir stellen uns die Frage: Wie stellen wir den Traum einer solchen europäischen Stadt her?“

In den Niederlanden zeichnet sich eine Entwicklung von den unabhängigen Städten von vor 30 Jahren hin zu einem Netzwerk ab. „Eine Stadtregion wächst zu einer Art Metropole zusammen, von der Amsterdam das Zentrum ist“, sagt Joost Schrijnen, Direktor des Entwicklungskonzepts Almere 2030 und Professor für Stadt- und Regionalplanung der Technischen Universität Delft. In den Niederlanden beginne man über eine Region als Stadt zu denken. Schrijnen berichtet zudem von einer sehr heftigen Debatte über die Regulation des Zuzugs in benachteiligte Quartiere. In den 70er Jahren habe es hundert Prozent sozialen Wohnungsbau gegeben, in den 80er Jahren habe man sich dann die Frage gestellt, ob das ei-

ne gute Idee sei. Auch wenn die Region um Amsterdam zu einer Metropole zusammenwächst, Paris den Anspruch einer weltweiten Metropole hat und die Franzosen darüber nachdenken, wie sie die Entwicklung straffer organisieren können, so ist Peter Zlonicky, Stadtplaner im Büro für Stadtplanung und Stadtforschung in München, überzeugt: „Die einzige globale Stadt in Europa ist London. Sie ist der einzige globale Spieler.“

Peter Bishop, Direktor des neuen Londoner Architektur und Stadtgestaltungs-Büros „Design for London“, sagt: „London war schon immer Börsen- und Handelsstadt, sie wird sich selbst immer als globale Stadt und niemals als Region sehen. London ist keine typische europäische Stadt.“ Dennoch sind ihre sozialen Probleme ganz ähnlich, die Zusammenballung von Armut in bestimmten Gebieten kenne man auch hier.

Bishop soll mit seinen Leuten nun einen Masterplan für London entwickeln. „Wir bringen Leute zusammen und beschäftigen uns mit Teilen der Stadt, mit denen sich sonst niemand beschäftigen wird“, sagt er. Und dabei müsse die Gestaltung mit dem Unwelteinfluss verbunden sein und Nachhaltigkeit schaffen. „Wir stellen dazu einen neutralen Grund bereit, auf dem Leute sich treffen können. Die Leute kommen und reden mit uns. So können wir Ideen erkunden und versuchen zu verstehen, wie einzelne Teile der Stadt funktionieren.“

Experten unter sich: Peter Zlonicky, Joost Schrijnen, Stefan Slachta, Yves-Laurent Sapoval und Peter Bishop (von links) im Gespräch.

Sauber, grün und sicher

Die Budapester Architektin Éva Belezny benennt die Anforderungen an moderne Metropolen

Lebenswerten Raum schaffen und wettbewerbsfähig auf dem europäischen Markt sein – diese beiden Ziele verfolgt Éva Belezny, Stadtarchitektin von Budapest. Und dabei betont sie die Nachhaltigkeit im sozialen und kulturellen Bereich. „Wir müssen für eine Gesellschaft sicherstellen, dass sie eine Stadt wählt, die gut ist, um dort hinzuziehen oder eine Niederlassung aufzumachen.“ Mehrere Bereiche nennt Belezny, die dazu beitragen, eine Stadt wettbewerbsfähig und lebenswert zu machen.

Da ist zunächst einmal die Stadtumgebung. Sie muss sauber, grün und sicher sein und eine hohe Luftqualität aufweisen. Zudem muss die Infrastruktur gut ausgebaut sein. Der öffentliche Nahverkehr muss der wachsenden Nachfrage nach Mobilität gerecht werden, die Daseinsvorsorge wie Wasser muss entsprechend gut geregelt sein, ebenso Wohnraum, Gesundheitsversorgung und Bildungseinrichtungen. Die Transparenz der Kommunalpolitik und der Dialog mit den Bürgern spielen eine wichtige Rolle. Als fünften Punkt führt sie die Finanzierung an. Die Nachfrage nach Dienstleistungen steige, gleichzeitig nähmen die Einnahmen ab. Daher seien kreative Finanzierungsstrategien gefragt, alle Arten von Partnerschaften und innovative Steuern und Gebühren.

In Budapest gehe bei der Stadtrehabilitation und bei der Steuerung der Siedlungsentwicklung um eine effektive Stadtstruktur aber auch um Identität. Budapest hat eine sehr günstige Lage in Europa, denn es liegt in vier transeuropäischen Transportkorridoren. Budapest ist die einzige zentrale Stadt des Landes, Versuche der De-



zentralisierung gibt es. 96 Prozent der Wohnungen sind im privaten Besitz, derzeit werden alten Industriegebiete zu neuen Wohngebieten. Vor allem am Flussufer der Donau entstehen neue Viertel, mit denen man versucht, die Leute aus den Vorstädten in die Innenstadt zurückzuholen. Zudem gibt es in Budapest eine große Anzahl kleiner Innenhöfe, in denen halb öffentlich Räume geschaffen werden sollen. Eine große Rolle bei der Stadtentwicklung in Budapest spielt das Donauufer, als Ort multikulturellen Zusammentreffens mit Bezug zu den Anwohnergebieten und der Universität.

Entscheidende Nachhaltigkeit

Allerdings wird großer Wert auf Nachhaltigkeit gelegt. Die Begrünnungsregel aus dem Jahr 2007 besagt, dass jedes Projekt sich an umweltverträgliche Regeln halten muss. Dazu gehören wiederverwertbares Material, kurze Transportwege, Lärmschutz und umweltfreundliches Design. Die unbebauten Gebiete sind streng durch den Stadtstrukturplan und die Rahmenbedingungen der Gebietsbestimmungen geschützt.

Um seine Identität zu stärken, setzt Budapest auf seine Kultur und auf die Donau. Jetzt will sich die Stadt zudem auf dem Gebiet der Entwicklung und Forschung einen Namen machen. Mit genügend Prominenz kann die ungarische Hauptstadt schon aufwarten: etwa Albert Szent-Györgyi, der die C-Vitamine entdeckt hat, Gabor Dennis, Erfinder der Holography, John Neumann, den wir dem Computer zu verdanken haben. Jetzt hofft Stadtarchitektin Belezny, dass auch das europäische Institut für Technologie nach Budapest geholt werden kann.

Éva Belezny hat dazu beigetragen, dass Budapest wieder zu er moderner und wettbewerbsfähigen Stadt geworden ist.

Stadtplanung auf Rumänisch

Der Tübinger Wissenschaftler Hans-Heinrich Rieser sieht Lichtblicke in dem ehemals kommunistisch regierten Land

Die Architektenvereinigung Rumäniens hat kürzlich SOS für die Stadtentwicklung ihres Landes gegeben. Sie fordert Maßnahmen für eine andere Qualität des Lebensraums. „Dazu muss man sich vor allem die Entwicklung bis 1989 vor Augen führen“, sagt Hans-Heinrich Rieser, Lehrbeauftragter am Geographischen Institut der Uni Tübingen, zu dessen Spezialgebieten Rumänien zählt.

Denn bis Ende der 80er Jahre waren alle städtebaulichen Entwicklungen dieses Landes der kommunistischen Ideologie unterworfen. Wirtschaft und Industrie hatten Vorrang, es galt, möglichst viel Wohnraum für die Arbeitskräfte in möglichst vielen Produktionsstätten zu schaffen. Das führte zur Dorfzerstörung und zur Beseiti-

gung der städtischen Strukturen. In Ost-Rumänien verschwanden teils ganze Stadtkerne. So kam es zu einer Verdichtung der Großwohnsiedlungen, an die der ländliche Raum grenzte.

In der nachkommunistischen Zeit konnte sich Rumänien nur langsam von den Folgen dieser Epoche erholen. Die Reprivatisierung verzögerte die Entwicklung zusätzlich. Dass alles viel zu langsam voran ging, hatte so verheerende Folgen, dass etwa in Temesvar sieben stattliche Häuser in sich zusammenstürzten. Regierungserlasse wurden bei jedem Machtwechsel verändert und bremsten den dringend benötigten Informationsfluss.

So kam es zu wilden Stadtentwicklungen, die Ausweitung des



Hans-Heinrich Rieser ist Experte für Städtebau in Rumänien.

Dienstleistungssektors begünstigte die Citybildung und die Verdrängung von Wohnraum aus den Innenstädten. Erst der EU-Beitritt Rumäniens lenkt die Stadtentwicklung in geordnete Bahnen, denn es gibt nun Vorgaben gibt Fördermittel. „Der Anpassungsprozess dauert aber noch vor an“, sagt Rieser. Korruption und Spekulation lenkten die Entscheidungsstrukturen. Ansätze längerfristiger Leitbilder können nicht umgesetzt werden. Die Folge sind zum Teil unkoordinierte Prozesse der Suburbanisierung und Gewerbeansiedlung.

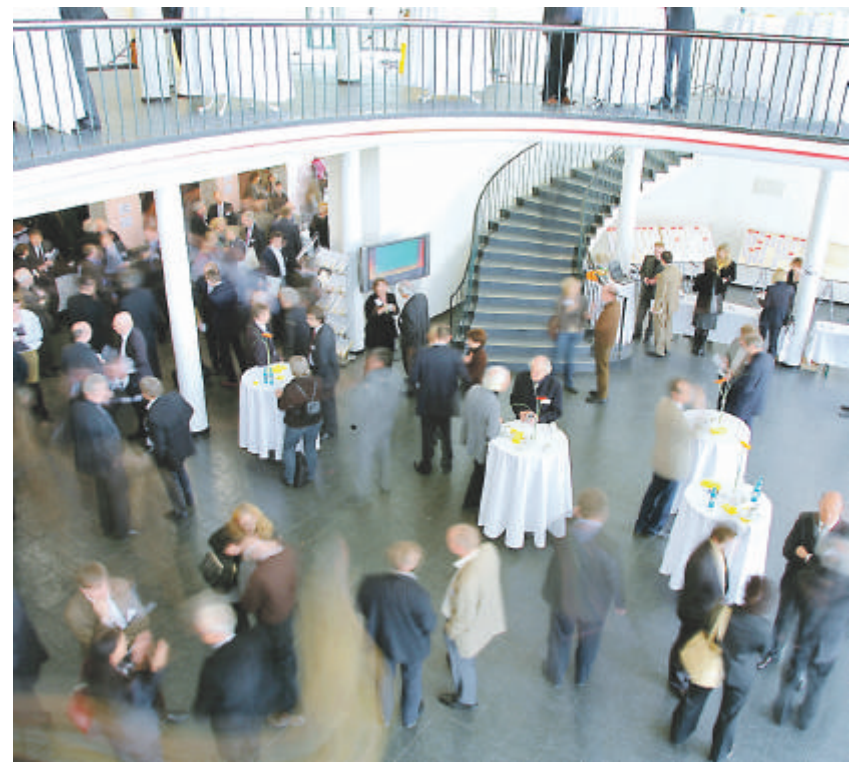
„Doch es gibt auch Lichtblicke“, weiß Rieser. Er verweist auf Hermannstadt (Sibiu) und Temesvar, wo mit westeuropäischen Partnern Leitbilder entwickelt wur-

den. Es gibt Projekte zur Altstadtsanierung. Aber auch Gewerbeansiedlungen, um die Wirtschaftskraft zu stärken. In Temesvar wurde ein Plan für die Entwicklung der Verkehrs- und Versorgungswege bis 2030 erarbeitet, was Rieser als „Pionierleistung für Rumänien“ bezeichnet.

Für die Einhaltung von nachhaltiger und integrativer Stadtentwicklung bedürfte es dringend der Hilfe von außen – von der rumänischen Regierung und von der EU. Dabei gehe es allerdings um mehr als nur um finanzielle Forderungen, nötig seien auf jede Kommune zugeschnittene Konzepte und ein dringender Wissenstransfer. Rieser betont: „Es geht um ein wichtiges Kulturerbe, das zu erhalten sich lohnt.“



München ist nicht Wien:
Der Kongress tagt,
und er kommt voran!
Das Thema Stadtentwickler
trifft den Nerv von
Politik und Verwaltung.
Planer aus ganz
Deutschland kamen nach
München zum 2. Bundes-
kongress Nationale
Stadtentwicklung.
Dass die Städte sich
bewegen müssen, scheint
klar. Konzepte und Ideen
gibt es viele.
Welche sich künftig
durchsetzen werden, weiß
noch niemand zu sagen.





Renaissance der Kernstädte

Planer stehen vor neuen Herausforderungen / Von Oliver Wittke, Bauminister in Nordrhein-Westfalen



Stadtentwicklungspolitik geht alle an! Wir müssen die öffentliche Aufmerksamkeit für den Lebensraum Stadt, aber auch für den Wirtschaftsstandort Stadt erhöhen. Darin sind sich die Bauminister der Länder, der Bundesbauminister und die kommunalen Spitzenverbände einig.

Ich glaube, die Chancen dafür stehen gut. Es scheint so etwas wie eine Trendumkehr zu geben: Die Kernstädte erleben eine Renaissance – nach Jahren der Bevölkerungsverluste ans Umland und des schlechten Images. Der Wohn- und Lebensraum Stadt erhält bereits einen neuen Stellenwert. Verschiedene Bevölkerungsgruppen entdecken urbane Strukturen und ihre Qualitäten neu. Sowohl eine älter werdende Gesellschaft als auch Singles und junge Doppelverdiener-Familien lernen die Stadt der kurzen Wege wieder zu schätzen. Junge, kreative Unternehmen suchen urbane, spannende Standorte. Das hilft jenen Städten, die über attraktive und nicht zu teure Flächenpotenziale verfügen.

Wichtig ist nun vor allem, dass die Herausforderungen in den Städten angenommen werden. Die Art und Weise, wie Kommunen zum Beispiel die Anpassung an den demographischen Wandel strategisch angehen, wird darüber entscheiden, ob sie in Zukunft erfolgreich sind und welche Lebensqualität ihre Bürger haben.

Mit ihren verschiedenen Programmteilen ist die Städtebauförderung in Deutschland das zentrale Instrument für eine integrierte, nachhaltige Stadtentwicklung. Wir müssen dieses Instrument ausbauen und gleichzeitig darauf achten, es für die Akteure vor Ort handhabbar zu erhalten. Die finanzielle Ausstattung müssen wir mindestens auf heutigem Niveau erhalten, denn die Aufgaben werden nicht weniger werden, sondern mehr.

Die Teilstrategien und Programmbereiche der Städtebauförderung in Nordrhein-Westfalen – Aktive Zentren, Soziale Stadt, Stadttumbau, Stadtbaukultur und die Regionalen – orientieren sich inhaltlich und hinsichtlich der Steuerung an diesen Maßgaben. Der integrierte Handlungsansatz, wie ihn die Leipzig Charta fordert, ist bei uns Voraussetzung für die Förderung aus Städtebau- und EU-Strukturfondsmitteln. Auch die Wohnungsbauförderung wird künftig noch mehr auf die urbanen Zentren ausgerichtet, um den Trend „zurück in die Stadt“ zu verstärken.

Doch wir müssen Stadtentwicklung, und damit die gesamte räumliche Dimension, in Deutschland stärker politikfeldübergreifend gestalten und finanzieren. Dabei kann uns die Nationale Stadtentwicklungspolitik helfen!

Eine der zentralen Herausforderungen der Städte Europas be-

steht darin, das sozialräumliche Auseinanderfallen von prosperierenden und benachteiligten Stadtteilen in den Griff zu bekommen. Integrierte Stadtentwicklung muss dafür sorgen, dass die so genannten benachteiligten Stadtteile nicht den Anschluss an die Gesamtstadt verlieren.

Aufgabe Klimaschutz

Interventionen in benachteiligten Stadtteilen sind dann erfolgreich, wenn sie die Potenziale, die Ressourcen und die Ideen der dort lebenden Menschen, der hier angesiedelten Institutionen und Betriebe identifizieren, ansprechen und sie für ein besseres Leben im Quartier mobilisieren können. Hierfür braucht es „Kümmerer“, und es braucht Durchhaltevermögen. Gute Beispiele dafür gibt es – auch in den Projekten, die bereits für die Nationale Stadtentwicklungspolitik ausgewählt wurden.

Investitionen in Quartieren können aber nur nachhaltig sein, wenn parallel auch nicht-investive Maßnahmen – zum Beispiel in Sozial-, Bildungs- und Jugendeinrichtungen – finanziert und kontinuierlich fortgeführt werden.

Aktuell hat der Klimaschutz als Strategie der Stadtentwicklung eine herausragende Bedeutung erhalten. Die Bauministerkonferenz hat sich im März in einer Sondersitzung mit diesem Thema befasst. Dabei haben die Länder sowohl Selbstverpflichtungen als auch

Forderungen an den Bund formuliert.

Die Thematik des Klimawandels hat inzwischen alle eingeholt, die mit Bauen, Wohnen, Immobilien und Stadtentwicklung zu tun haben. Rund 40 Prozent des Endenergieverbrauchs in Europa fallen in Gebäuden an. Neubauten werden in Zukunft ihren Energieverbrauch deutlich stärker als bisher aus regenerativen Energiequellen zu decken haben. Für bestehende Gebäude, insbesondere Wohnungen, gibt es Anreizprogramme, um die energetische Sanierung voranzubringen.

Die größten Vorteile bringen Energiespar- und Klimaschutzmaßnahmen auf der kommunalen Ebene. Gleichzeitig entlasten sie die öffentlichen Kassen – was angesichts steigender Energiepreise immer wichtiger wird. Jede öffentliche Investition in Wärmedämmung, Heizungssanierung oder den Einbau von Sonnenkollektoren schafft Arbeitsplätze im lokalen Handwerk und in kleinen und mittelständischen Betrieben.

Die Länder wollen, das sieht der Beschluss der Bauminister vor, kommunale integrierte Klima-Strategien unterstützen. Denn auch Klimaschutz ist eine Querschnittsaufgabe und damit eine Aufgabe der integrierten Stadtentwicklung. Wir brauchen viele Partner, um unsere Städte „klimafest“ und „zukunftsicher“ zu machen.

Staatsminister Oliver Wittke (CDU) wirbt für eine unideologische Bau- und Verkehrspolitik.

Prüfungen für die Stadtgesellschaft

Der Münchener Philosoph Julian Nida-Rümelin setzt sich für ein hohes Maß an Bürgersinn ein

Die Entstehung der modernen europäischen Demokratie macht Julia Nida-Rümelin, Professor für politische Theorie und Philosophie an der Ludwig-Maximilians-Universität München, insbesondere an zwei Wurzeln fest: an Toleranz aus Respekt und an Erinnerung. Ohne den Schock und die Nachwirkungen der europäischen Konfessionskriege im 17. Jahrhundert, die Europa an den Rand seiner Existenz brachten, hätte sich die existenzielle Toleranz nicht entwickeln können. Diese religiöse Toleranz sieht er als eine Säule der modernen, europäischen Demokratie. Hinzu kam die kulturelle Erinnerung an die athenische Polis-Demokratie in der Hochzeit der griechischen Klassik. Die Idee einer Stadt, die auf der Basis gestaltet wird wie bei Aristoteles, mit politischer Freundschaft und der Bereitschaft, sich zu engagieren.

Der globale Markt beschwört Konflikte herauf – das Problem kennen alle Städte

Ohne einen gemeinsamen Bürgersinn, ein Fundament gemeinsamer Normen, Wert und Handlungsweisen kommt die Demokratie nicht aus. Doch stellt sich die Frage wie eine Vielfalt von Lebensformen, kulturellen Traditionen und Werthaltungen, Bindungen und Loyalitäten mit dem demokratischen Bürgersinn in Einklang gebracht werden kann. Nida-Rümelin ist überzeugt, dass Demokratie ohne Wahrheitsansprüche nicht lebensfähig ist. In „Demokratie und Wahrheit“ schreibt er: „Demokratie ist kein bloßes Spiel der Interessen. Politische Entscheidungen sind nicht lediglich Entscheidungen ohne Begründung und ohne ethischen Gehalt. Demokratie kann Frieden stiften, aber sein Preis kann nicht die Einebnung existenzieller Differenzen der Kultur und der Lebensform sein. Wo dies versucht wird, wo die Geschichte in liberale Indifferenz, in Kaufmannsgeist und globalem Markt zu ihrem Ende kommen soll, geschieht das gerade Gegenteil: Das vermeintlich Indifferente will sich nicht integrieren lassen und wächst sich zur großen Bedrohung aus.“

Nida-Rümelin sieht eine Hebraufbeschwörung von Konflikten durch den globalen Markt, und das sei kein Phänomen von Kaschmir oder Jerusalem, sondern in allen Städten der Welt zu finden. „Es ist eine neue Herausforderung, mit den existenziellen Differenzen human umzugehen.“ Es stelle sich die Frage: „Wie konstituiert sich die Stadt normativ?“

Wenn der Markt gut organisiert sei, dann sei das ideal. Doch macht Nida-Rümelin drei prinzipielle Grenzen des ökonomischen Marktes in der Stadtgesellschaft aus: die Zukunft, die Inklusion,

Verteilung und Gerechtigkeit sowie die kollektiven und öffentlichen Güter.

Ein effizienter Markt funktioniert nicht, da jede Besserstellung einer Person, die Schwächerstellung einer anderen bedeute. So gelte das Funktionieren des Markts nur für den Zeitpunkt und nicht für die Zukunft, die wirksam werde über Moral und Ethik. Nachhaltigkeit meine genau das: den zukünftigen Interessen der zukünftigen Generationen nicht zu widersprechen. „Diese Kriterien erfüllen wir nicht“, sagt Nida-Rümelin, denn der Markt sei systematisch verteilungsblind und jede Verteilung pareto-effizient. „Das klingt vielleicht harmlos“, sagt er, „aber es geht hier um Exklusion.“

Wenn die Chancen und Lebensgestaltungsmöglichkeiten ein bestimmtes Maß an Ungleichheit erreichten, führe das zur Exklusion. Bei Nichtbeteiligten am Erwerbsleben könne das dazu führen dass sich dieser Mensch aus dem sozialen Leben zurückziehe. „Exklusion verhindern, Inklusion unterstützen, das ist die Aufgabe“, sagt Nida-Rümelin. Kollektive Güter seien nicht individuell verteilbar, es komme darauf an, wie wir damit umgingen. Bei den Bildungsgütern etwa sei die Selektivität besonders hoch. „Das ist unnötig. Mit öffentlicher Finanzierung des Bildungssystems können wir das verhindern. Das ist unsere Aufgabe.“ Denn kollektive Güter könne der Markt nicht bereitstellen. Es sei eine große Herausforderung der Stadtgesellschaft und der Stadtpolitik, das deutlich zu machen. Es gehe nicht um Gerechtigkeit durch Transferleistungen sondern um den Zugang zu öffentlichen Gütern.

Der Utilitarismus hat Grenzen, und daraus ergeben sich laut Nida-Rümelin Aufgaben stadtpolitischer Gestaltung. Demokratie bestehe nicht daraus, dass die Mehrheit wähle, sondern sie definiere sich durch individuelle Rechte, die nicht durch Kollektivinteressen aufgewogen werden dürften. Das beruhe auf der Idee der autonomen Lebensgestaltung, die im alltäglichen Prozess ernst genommen werden und dem Menschen Gestaltungsmöglichkeiten geben müsse. Wenn aber jeder seine Interessen optimiere sei das schlecht, es gehe darum, sich auf ein gemeinsames Projekt zu einigen, es gehe um Kooperation, das sei der Kern bürgerschaftlichen Engagements. Zudem nennt er die individuelle und die kollektive Identität als wichtigen Punkt. Die Menschen brächten bestimmte Weltanschauungen und Bindungen an Gemeinschaften mit, das, was sie als existenziell für ihr Leben empfinden. Dies müsse in Grenzen geschehen, durch die Verständigung auf menschlichen Umgang. Dazu gehören eine Verkehrssprache, die alle sprechen, und eine morali-



sche Verkehrssprache, die mit den unterschiedlichen Identitäten vereinbar ist. „Vielfalt und Verständigung stehen in einem Spannungsverhältnis. Das wird nirgendwo so deutlich wie in der Stadtgesellschaft.“ Diese stehe vor vier aktuellen Herausforderungen: der Erosion politischer Gestaltungskraft, der Erosion städtischer Bürgerschaft, dem Marktradikalismus und dem Versiegen utopischer und normativer Potenziale. Die Bereitschaft der Bürgerschaft, sich zu engagieren, spiele eine große Rolle, denn hier machten sich die Menschen Hoffnung, einen Einfluss zu haben.

Nida-Rümelin spricht von vier ethischen Kriterien für die Stadtgesellschaft der Zukunft: den humanistischen Individualismus, die zivilgesellschaftliche Kooperation, die inklusive kulturelle Identität und die Kultur der gleichen Anerkennung. Es wäre verhee-

rend, würden alle kulturellen Leistungen in die ökonomische Sprache übersetzt werden. Menschen seien mehr als Marktteilnehmer, sie seien Individuen mit Vorstellungen eines sinnvollen Lebens. Die Stadtgesellschaft der Zukunft müsse die Menschen mit ihrer Autonomie des Einzelnen und ihren Kooperationen mitnehmen, damit ein Leben nach ihren Vorstellungen möglich sei. Stadt und Staat könnten viel tun, um zu fördern, das werde von der Stadt bezahlt, den Rest erledige die Bürgerschaft. Die Stadtgesellschaft müsse die Differenzen respektvoll anerkennen und Wert auf ein kulturelles Fundament der alltäglichen Kooperation legen. Bildungseinrichtungen müssten inklusiv wirken, das sei eine große Chance der Ganztageseinrichtungen. Außerdem müssten alle den gleichen Zugang zu öffentlichen Gütern und Einrichtungen haben.

Julian Nida-Rümelin lehrt politische Theorie und Philosophie an der Ludwig Maximilians Universität München. Er war Kulturstatsminister in der Regierung Schröder.

PROJEKTRÄGER: STADT KÖLN, SCHULVERWALTUNGSAMT

Lage, Lage, Bildungslage

Schulversorgung beeinflusst schon jetzt die Preise auf dem Immobilienmarkt

„BILDUNGSLANDSCHAFT ALDSTADT NORD“

Gebietsgröße

ungefähr 110 Hektar Planungsumfeld

Einwohnerzahl

11 000 Einwohner im engeren Projektbereich

Ziel des Projekts

Ziel des Projektes Bildungslandschaft Altstadt Nord ist es, einen ganzheitlichen und langfristig wirksamen Beitrag zur Verbesserung der Lebens- und Lernumwelt im Umfeld von sechs Bildungseinrichtungen (eine siebte Einrichtung, eine Kita, ist noch zu erstellen) im Kölner Stadtteil Altstadt Nord zu erreichen.

Die Frage ist, wie ein innovatives, dem selbstverantworteten und gemeinschaftlichen Lernen verpflichtetes Bildungsumfeld gestaltet werden kann. Dieser Gestaltungsanspruch bezieht sich zunächst auf das pädagogische Fundament, das aber wiederum die Basis für die funktionale und gestalterische Entwicklung der Raumprogramme mit Blick auf die Gebäude (Architektur) und den Stadtteil (Städtebau und soziale Stadtentwicklung) bildet.

Das zentrale Anliegen des Projektes im Kontext der Nationalen Stadtentwicklungspolitik ist es, die konkreten Entwicklungs- und Bauprozesse besser als in üblichen Verfahren

- mit den Nutzern zu kommunizieren,
- im Stadtteil zu verankern,
- für Folgeentwicklungen offen zu gestalten.

Darüber hinaus soll das Projekt die Frage bearbeiten, wie ein effektiver, im Sinne der pädagogischen Ziele „Dienstleistender“ Be-

trieb einer Bildungslandschaft kooperativ gestaltet werden kann.

Aufgabe

Die Vitalität und der Erfolg einer Stadtgesellschaft hängen ganz wesentlich davon ab, wie qualifiziert und integrativ ihre schulischen Angebote sind. Ein Blick in den angelsächsischen Raum, in dem ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen Bodenpreisen und der Qualität der Lernangebote vor Ort festgestellt wurde, lässt vermuten, dass dieser Trend auch bei uns an Relevanz gewinnen wird.

Im Sommer 2007 haben sich ein Gymnasium, ein Abendgymnasium/Weiterbildungskolleg, eine Hauptschule, eine Grundschule und zwei Jugendeinrichtungen zu einem Verbund zusammengeschlossen und sich mit einer Kooperationsvereinbarung auf ihre zukünftige Form der Zusammenarbeit geeinigt. In den kommenden beiden Jahren wird das von der Stadt Köln und den Montag Stiftungen „Jugend und Gesellschaft“ und „Urbane Räume“ gemeinsam getragene Projekt „Bildungslandschaft Altstadt Nord“ nun konkret.

Umsetzung

Der Beginn des konkret räumlichen Planungsprozesses ist ein städtebauliches Verfahren, der städtebauliche Planungsworkshop, der Ende Februar 2008 begonnen wurde. Im Mai 2008 werden Ergebnisse vorliegen. Da das Projekt dem Anspruch der Montag Stiftungen an eine „Pädagogische Architektur“ folgt, wird es notwendig, die Nutzer (Erwachsene und Kinder) der entstehenden Gebäude im laufenden Prozess in die Planungen als Wissensträger und Gestalter zu beteiligen.

PROJEKTRÄGER: IBA HAMBURG GMBH

Eine Insel in der Bildungswerft

Experten entwickeln für Hamburger Stadtteil ein Schulkonzept

„BILDUNGSOFFENSIVE ELBINSELN“

Ziel des Projekts

Die Bildungsoffensive Elbinseln hat zwei zentrale Ziele: Bildung macht stark – Mit verbesserten Bildungsangeboten wird die gesellschaftliche Integration der Elbinselbewohner gestärkt. Stadtteil der Zukunft – Mit attraktiven Bildungseinrichtungen verbessert sich das Image des Wohnstandortes.

Aufgabe

Die Elbinseln in Hamburg sind ein heterogener Stadtraum. Stadt, Hafen und Landschaft bilden eine einzigartige Stadtlandschaft, die jedoch von Verkehrsschneisen durchzogen ist und von außen eher als Transitraum wahrgenommen wird. Kulturelle Diversität, einkommensschwache und bildungsferne Bewohner prägen große Teile des heutigen Stadtbilds. Die IBA Hamburg will mit der Bildungsoffensive Elbinseln Modelle und Strategien für eine zukunftsfähige, integrierte Stadtentwicklungs- und Bildungspolitik erarbeiten. Bildung und Sozialraum sollen nicht mehr getrennt betrachtet werden. Die soziale Herkunft soll nicht

mehr über die Erfolge in der Bildung entscheiden.

Umsetzung

Unter der Koordination der IBA Hamburg GmbH haben sich die zuständigen Fachbehörden und die regionalen Institutionen zusammengetan und erarbeiten gemeinsam ein Rahmenkonzept zur Umsetzung der Bildungsoffensive. Etwa 100 Bildungs- und Beratungseinrichtungen sind auf den Elbinseln tätig. Ihre Schwerpunkte sind in einer Bestandsaufnahme festgehalten. In fünf regionalen IBA Werften erarbeiten die lokalen Akteure, Lehrer, Erzieher und Sozialpädagogen Entwicklungsziele für ihre Quartiere. Anhand eigenständiger Profile, die an bestehende Aktivitäten jeder Region anknüpfen, werden Kooperationen zwischen den Einrichtungen weiterentwickelt und institutionalisiert. Die Kinder, Jugendlichen und Erwachsenen sollen so deutlich verbesserte Bildungsmöglichkeiten erhalten.

Innerhalb der IBA Werften entstehen neue „Häuser für die Bildung“, wie etwa ein Multifunktionszentrum mit Angeboten für das ganze Quartier, ein Medienzentrum und ein Sprach- und Bewegungszentrum.



PROJEKTRÄGER: STADT GÜTERSLOH

Qualitätsansprüche

Gütersloh macht seinen Wohnungsmarkt fit für die Zukunft /

„PERSPEKTIVEN FÜR DIE BAUKULTUR IN OSTWESTFALEN-LIPPE ENTWICKLUNG EINER QUALITÄTSSTRATEGIE FÜR QUALITÄTVOLLEN UND NACHFRAGEORIENTIERTEN STÄDTEBAU“

Ziel des Projekts

Das Projekt in Ostwestfalen-Lippe entwickelt marktorientierte Strategien und Kriterien für einen qualitativollen und nachfragegerechten Städtebau und berücksichtigt dabei die Ansprüche der verschiedenen Wohnungsmarktakteure wie Bauträger, Investoren und Baufinanzierer.

Aufgabe

Vor dem Hintergrund der abnehmenden Wohnungsnachfrage gewinnen neben der rein quantitativen Nachfragebefriedigung qualitative Faktoren wie die Eigenschaften von Haus, Grundstück und Wohnumfeld an Bedeutung. Um nicht an der Nachfrage vorbei zu planen und zu bauen, müssen heu-

tige und zukünftige Ansprüche der Marktakteure analysiert, lokale Planungsprozesse hinterfragt und neue bauliche Qualitätskriterien entwickelt werden.

Umsetzung

Ende 2006 ließ die Stadt Gütersloh in einer Vorstudie die Qualität verschiedener Baugebiete untersuchen. Kriterien waren unter anderem das Wohnumfeld und die Attraktivität der Architektur. Die Studie sieht einen wesentlichen Grund für die zum Teil deutlichen Qualitätsunterschiede weniger in den Vorgaben des Bauordnungsrechts als in den Rahmenbedingungen oder in den von städtischen Akteuren, Bauträgern und privaten Nachfragern bestimmten Interessenlagen. Dabei spielen betriebswirtschaftliche Aspekte eine wichtige Rolle. Obwohl das Angebot derzeit nicht größer als die Nachfrage ist, konnte im Gespräch mit örtlich tätigen Bauträgern ein



Bestandsimmobilien erleben einen Preisverfall. Heute sind hochwertige Immobilien gefragt. Zudem stellen Käufer neue Ansprüche an den Standort. Stadtentwickler müssen darauf reagieren.

GÜTERSLOH

PROJEKTRÄGER: STADT MÜNCHEN

Agfa macht Platz für die Aufwertung

Stadt München definiert einen Stadtteil neu

„UMSTRUKTURIERUNG
DES AGFA GELÄNDES“

Gebietsgröße

Sanierungsgebiet „Tegernseer Landstraße / Chiemgaustraße“:
circa 104 Hektar
Projektgebiet: circa 12,5 Hektar

Einwohnerzahl

Sanierungsgebiet „Tegernseer Landstraße / Chiemgaustraße“:
14 764 Einwohner
Projekt „Agfa Park“: künftig circa 2000 Einwohner

Ziel des Projekts

Die Umstrukturierung des Agfa-Geländes in München verfolgt folgende Stadtentwicklungsziele:

- Neudefinition der Funktion des Areals im städtebaulichen Kontext
- Neuordnung der Funktionen Wohnen und Gewerbe in zukunftsfähiger Form unter Berücksichtigung der städtebaulichen Rahmenbedingungen:
- Behebung der Mängel hinsichtlich der sozialen und kulturellen Infrastruktur im Stadtquartier sowie der Defizite in der Grün- und Freiraumversorgung
- Impulsgebiet, von dem aus eine städtebauliche Aufwertung des Stadtquartiers erwartet wird

Aufgabe

Das Projekt soll einen Beitrag zu folgenden Handlungsfeldern leisten: **Handlungsfeld Wohnen, Wohnumfeld, Lärmschutz**

- Erhöhung der Wohnqualität durch bauliche und grünplanerische Maßnahmen
 - Sicherung von preiswertem Wohnraum und Schaffung eines zusätzlichen Angebotes an alternativen Wohnformen
 - Veränderung der Bewohnerstruktur im Sanierungsgebiet
- Handlungsziel öffentlicher Raum und öffentliches Grün**
- Ergänzung, Aufwertung, Vernetzung von Grün- und Freiflächen
 - Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes

Handlungsfeld Stadtgestalt/Stadtstruktur/Verkehr

- Schaffung von Orientierungspunkten im Quartier
- Entwicklung einer Stadtteilidentität
- Gestalterische Aufwertung des Mittleren Ringes

Handlungsfeld Zentrenstruktur und Nahversorgung

- Stabilisierung und Stärkung des Stadtortes als Nahversorgungszentrum

Handlungsfeld Arbeitsmarkt und Beschäftigungssituation

- Erhalt von Arbeitsplätzen der Firma Agfa-Gevaert HealthCare



Abbruch für den Aufbau eines Stadtteils: Im Februar 2008 fiel das alte Agfa-Gebäude bei einer spektakulären Sprengung.

PIXELIO

im Wandel

Ansprüche an den Immobilienstandort ändern sich

großes Interesse an der Beantwortung der Frage festgestellt werden, wie eine höhere Qualität mit Blick auf Wohnumfeld, die Gestaltung der Gebäude et cetera auf dem Wohnungsmarkt erreicht werden kann. Bei einem zunehmenden Angebot an günstigen Bestandsimmobilien und einer absehbar nachlassenden Nachfrage werden qualitative Aspekte an Bedeutung gewinnen.

Seit Anfang 2008 liegt der Stadt Gütersloh die Auswertung einer Bewohnerbefragung in vier sehr unterschiedlich gestalteten Baugebieten vor, welche die Zufriedenheit aus Nachfragersicht beleuchtet. Dabei geht es nicht um Standortqualitäten im klassischen Sinne, etwa ÖPNV-Anschluss, Nahversorgung oder Schule, sondern um eine Bewertung der Freiräume, der Straßenraumgestaltung, der Stellung der Gebäude zueinander oder der Architektur. Da die Zahl der Befragten

gering war, kann die Studie nur erste Hinweise geben.

Im Projekt soll nun eine breitere Nachfrageschicht in Gütersloh und Rheda-Wiedenbrück beteiligt werden. Um das Ziel zu erreichen, sind alternative Beteiligungsverfahren wie Workshops, Streifzüge und Bereisungen notwendig.

Neben der Analyse von Qualitätsansprüchen auf der Nachfrageseite sollen auch die Ziele der privaten Flächenentwickler beleuchtet werden. Dabei werden Qualitätsansprüche und Renditeerwartungen analysiert. Aufbauend auf einem intensiven Abstimmungsprozess der Antrag stellenden Kommunen hinsichtlich der eigenen Qualitätsansprüche und Ziele in der Baulandentwicklung entwickeln die Städte gemeinsam mit den Marktakteuren Qualitäts- und Umsetzungsstrategien, die für die Nachfrager am Wohnungsmarkt zugeschnitten und in der Praxis umsetzbar sind.

PROJEKTRÄGER: STADT BAUMHOLDER

Zukunft ohne Panzer

Baumholder droht zum größten Konversionsfall zu werden

„ENERGIESTADT BAUMHOLDER“

Gebietsgröße

circa 69 Quadratkilometer

Einwohnerzahl

circa 4100 Einwohner
zuzüglich circa 11 500 US-Amerikaner

Ziel des Projekts

Mit dem Projekt „Energienstadt Baumholder 2020“ soll erstmals in Rheinland-Pfalz ein umfassendes, auf Einsparung, Effizienzsteigerung und erneuerbare Energien gegründetes Energiekonzept für den städtischen Bereich erarbeitet und umgesetzt werden.

Aufgabe

Die Stadt Baumholder erlebt eine schleichende Ausdünnung der deutschen und amerikanischen Militärpräsenz. Bei einem vollständigen Abzug der US-Armee droht sie zum größten bundesweiten Konversionsfall zu werden. Baumholder benötigt eine tragfähige und umsetzbare Zukunftsvision, durch die verstärkte private, wirtschaftliche und öffentliche Investitionen ausgelöst, neue und zukunftssträchtige Arbeitsplätze geschaffen und durch innovativen und an Nachhaltigkeit orientierten Ressourceneinsatz bessere regionale Wertschöpfungsprozesse in Gang gesetzt werden, die zugleich dem Klimaschutz dienen.

Umsetzung

Das Projektziel stellt die Erarbeitung eines ganzheitlich ausgerichteten Stadtentwicklungsprozesses unter insbesondere energieeffizienten Gesichtspunkten dar. Zentrale Aufgabe ist dabei die Einbindung aller im städtischen Raum beteiligten Akteure (Bür-

ger, Verwaltung, Öffentliche Einrichtungen, Gewerbe/Handwerk). Erreicht werden soll diese Zusammenarbeit über eine gemeinsame Diskussion dieser Gruppen, die mittels einer Moderatorenstelle begleitet wird. Vorrangige Themen: Klimaschutz durch Kohlendioxid-Reduktion und Einsatz neuester Technologien.

Anreize für alle betroffenen Gruppen werden dabei über die Darstellung dieser Techniken, den dadurch zu erzielenden Effekt für den Klimaschutz und die daraus resultierenden Einsparungseffekte geschaffen. Klimaschutzaspekte und Einsparungseffekte werden dabei anhand praktischer Beispiele vermittelt und in einer gemeinsamen Diskussion als Zielvorstellung formuliert. Ziel soll eine für die Stadt Baumholder flächendeckende Neuausrichtung im Energiebereich sein. Neben den Klimaschutzaspekten können verstärkt private, gewerbliche und öffentliche Investitionen ausgelöst werden, die durch die Einbindung lokaler Firmen zu einer regionalen Wertschöpfung beitragen. Wissenstransfer im Zuge der Umsetzung von Einzelmaßnahmen führt insbesondere im Bereich der Gewerblichen Wirtschaft zu einer Kompetenzstärkung und damit dem Erhalt und der Neuschaffung zukunftssträchtiger Arbeitsplätze.

Ziel ist dabei neben der Einrichtung dieser Moderation die Vermittlung neuester energiepolitischer Gesichtspunkte sowie die partnerschaftliche Zusammenarbeit aller im öffentlichen Raum beteiligter Akteure. Insbesondere sollen dabei auch die Handlungsmöglichkeiten für Bürger und Wirtschaft/Handwerk aufgezeigt und in die öffentlichen Bemühungen mit eingebunden werden.

PROJEKTRÄGER: FREIE HANSESTADT BREMEN, STADT LEIPZIG, STADT NÜRNBERG

Stadtplaner sind regionale

Drei deutsche Großstädte machen sich gemeinsam daran, Projekte für die Zukunft zu

„KOOP.STADT.2010+“

Gebietsgröße und Einwohnerzahl

Bremen: 325 Quadratkilometer;
548 000 Einwohner
Leipzig: 297,4 Quadratkilometer;
510 341 Einwohner
Nürnberg: 186,6 Quadratkilometer;
503 000 Einwohner

Ziel des Projekts

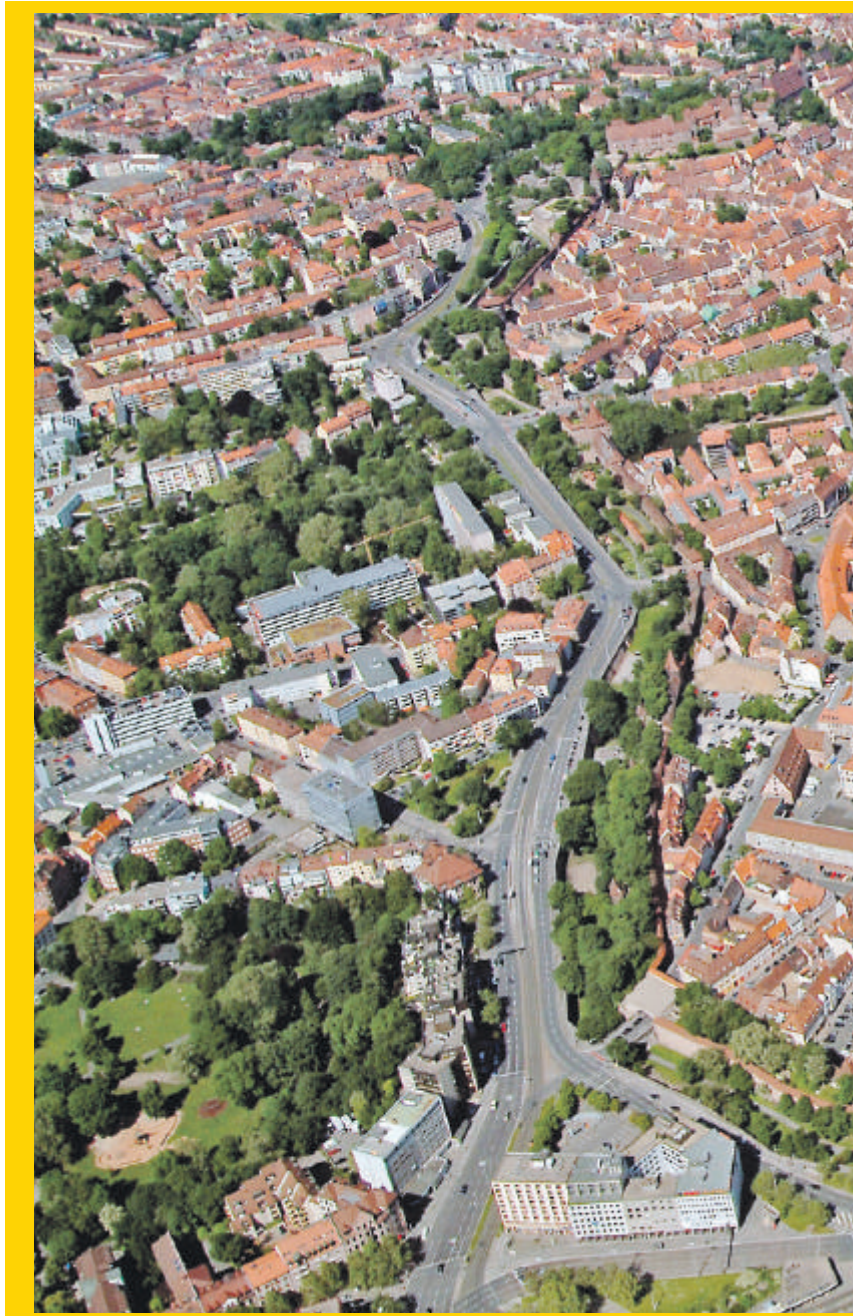
Im Rahmen des Projekts „koop.stadt.2010+“ werden die drei Städte Bremen, Leipzig und Nürnberg im Zeitraum von 2008 bis 2015 kooperieren, um gemeinsam innovative Lösungsansätze für die relevanten Themen der Stadtentwicklung zu Beginn des 21. Jahrhunderts zu entwickeln und in den drei Städten konkrete Projekte umzusetzen.

Die Ergebnisse dieser Projektarbeit werden mit einer umfassenden Image- und Öffentlichkeitskampagne sowohl im Erfahrungsaustausch der drei Städte untereinander als auch deutschlandweit präsentiert, um so eine breite Sensibilisierung für die Stadtentwicklungspolitik zu erreichen.

Aufgabe

Die Städte in Europa stehen zu Beginn des 21. Jahrhunderts vor bedeutenden Herausforderungen. Dabei wird immer deutlicher, dass sie sowohl wesentliche Grundlage des wirtschaftlichen Wachstums sind als auch unabdingbar für stabile gesellschaftliche Strukturen.

Die Städte Bremen, Leipzig und Nürnberg haben sich zusammen gefunden, um in einem gemeinsamen Arbeitsprozess die Herausforderungen und Chancen ihrer Städte zu untersuchen und Lösungsansätze beispielgebend zu entwickeln. Die drei Städte wol-



PROJEKTRÄGER: STÄDTE MOERS, DUISBURG, MÜLHEIM A.D. RUHR, DORTMUND,

Trassen werden mit einer Stadt verzahnt

Autobahn 40 und Bundesstraße 1 sind die Schlagader einer ganzen Region / Planer entwickeln den

„REGIONALER MASTERPLAN A40
B1 – 75 KM RUHRGEBIET“

Gebietsgröße

Autobahn A 40 | B1 auf einer Gesamtlänge von 75 Kilometern

Einwohner in der Städtegemeinschaft:

circa 3,2 Millionen Einwohner

Ziel des Projekts

Das Projekt will
○ den Stadtraum entlang der A40 städtebaulich und gestalterisch aufwerten,
○ zu einer einheitlichen Gesamtbetrachtung entlang des gesamten Straßenverlaufs kommen,

○ die A40 als solche erkennbar machen,
○ als Ausstellungsprojekt Bestandteil des Kulturhauptstadt-2010-Projektes B1_21st werden

Aufgabe

In Zusammenarbeit mit den beteiligten Städten und weiteren externen Partnern soll die regionale Gestaltung der A 40 | B1 durch einen Masterplan konkretisiert werden. Für diesen Masterplan soll nicht nur eine rein städtebauliche Betrachtung stattfinden, auch Stadtentwicklungsprojekte und -strategien, die Programmierung von Räumen und die Verzahnung mit

dem Umfeld soll Beachtung finden. In einem iterativen Prozess soll so ein Projekt der gesamten Region entstehen.

Dazu sollen über eine Bestandsaufnahme und Analyse Ziele formuliert und Maßnahmen – sowohl für strategisch bedeutende Orte als auch für den Gesamtverlauf – beschrieben werden. Für die Verkehrsachse soll eine Orientierung geschaffen werden, Überlegungen für die Aufwertung von Verkehrsbauten sollen angestellt werden und mit dem partiellen Ausbau der Autobahn soll die planerische Verzahnung der Verkehrsstrasse mit dem Umfeld erreicht werden.



Akteure

definieren / „Lokale Verantwortungsgemeinschaft“ mit dem Umland



Städte wie Nürnberg sind schon lange über ihre Stadtgrenzen hinaus gewachsen. Stadtentwicklung beginnt schon lange in der Region.

NÜRNBERG

len als Anschauungsobjekt, Werkstatt und Impulsgeber für die Erprobung innovativer Strategien dienen, die sich erfolgreich mit den künftigen Problemen der Stadtentwicklung auseinandersetzen und damit auch der Behauptung im internationalen Standortwettbewerb dienen.

Umsetzung

Auf der Basis einer integrierten und strategischen Stadtentwicklung wird sich das Projekt an den folgenden drei Themenfeldern orientieren:

○ Die ökonomischen Rahmenbedingungen in den Städten sollen verbessert werden, in dem kreative Milieus (weiter-)entwickelt werden, in denen sowohl neue Ideen wachsen als auch bestehende Unternehmen stabilisiert werden können.

○ Die „urbane Lebensqualität“ soll gestärkt werden, indem sowohl das gebaute Umfeld aufgewertet als auch das soziale Umfeld stabilisiert wird.

○ Im Sinne einer „lokalen Verantwortungsgemeinschaft“ werden die Städte mit zivilgesellschaftlichen Partnern kooperieren und alle „Betroffenen“ der Stadtentwicklung einbinden. Um die Stadt-Umland-Regionen entwickeln zu können, möchte man darüber hinaus mit den regionalen Akteuren eng zusammen arbeiten.

Konzepte und Umsetzungsprojekte sollen zusammen mit den am Stadtentwicklungsprozess beteiligten Gruppen, insbesondere den Akteuren der Wirtschaft und Wissenschaft, entwickelt werden. Diese Zusammenarbeit ist eine ausgesprochen wichtige Voraussetzung, um Stadtentwicklung voran zu bringen.

PROJEKTRÄGER: TU KAISERSLAUTERN

Vier mal Null

Gewerbegebiete fahren Kohlendioxid-Emission herunter

„ZERO EMISSION PARK“

Gebietsgröße

Industriegebiet Kruppwald & Knippenburg, Bottrop, 110 Hektar Fläche

Industriegebiet Nord, Kaiserslautern, 100 Hektar Fläche

Industrie- und Technologiepark Bremen, 170 Hektar Fläche

Industriegebiet Am Binnenhafen, Eberswalde, 45 Hektar Fläche

Ziel des Projekts

Das Projekt „Zero Emission Park“ ist ein Projekt zur nachhaltigen Entwicklung von Gewerbe- und Industriegebieten zum Schutz des Klimas durch Senkung der Kohlendioxid-Emissionen.

Aufgabe

Aufgabe ist es, ein praktikables „Zero-Emissions“-Konzept zu entwickeln und in Zusammenarbeit mit Gewerbe- und Industrieparks und Kommunen in vier Bundesländern umzusetzen. „Zero Emission“ heißt hier, die schädlichen Kohlendioxid-Emissionen von Gewerbe-/Industrieparks zu vermeiden und langfristig zu versuchen, diese auf „Null“ zu senken, und zwar nicht nur durch Senkung des Energieverbrauches oder Einsatzes erneuerbarer Energien, sondern durch eine nachhaltige Neuorientierung der exemplarischen Industrie- und Gewerbegebiete. Dazu gehört auch eine Optimierung des Flächenmanagements, der Gebäudebewirtschaftung, der betrieblichen Produktion, der Arbeitsleistung, des Transports, der Einbindung in die Stadtkultur u.v.a. – und dadurch Schaffung und Erhaltung von Investitionssicherheit und Arbeitsplätzen – unter gleichzeitiger Schonung der Lebensgrundlagen.

Umsetzung

In vier Industriegebieten wird exemplarisch im Rahmen des Projektes der vier Städte ein Umwandlungsprozess eingeleitet, innerhalb dessen Strategien und Tools zur Optimierung der Gebiete entwickelt werden.

Das betrifft die Emissionssituationen in Luft, Wasser, Abfall, Boden; die Optimierung der baulichen und infrastrukturellen Auswirkungen auf den Kohlendioxid-Ausstoß sowie die Einführung nachhaltiger Produktionsweisen zur Ressourcenschonung. Von großer Wichtigkeit wird die Bildung von Synergien innerhalb jedes einzelnen Gewerbegebietes, Maßnahmen zur Erleichterung von Arbeit und Beschäftigung sowie sozialer Gerechtigkeit und Chancengleichheit sein.

Erstmalig haben sich zur Erreichung des Zero-Emission-Zieles Wissenschaftler verschiedener Fachbereiche zusammengetan, um in Zusammenarbeit mit den Unternehmen in den Gewerbegebieten und den Kommunen die Handlungsschritte zu entwickeln:

- Professor Dr. Georg Müller-Christ
Universität Bremen
- Professor Dr. Peter Heck
FH Trier
- PD Dr. habil. Ralf Isenmann
Universität Bremen
- Dr. Brigitte Micheel
Universität Duisburg-Essen
- Prof. Dr. J. Alexander Schmidt
Universität Duisburg-Essen

Als Ergebnis des Projektes „Zero Emission Park“ soll ein verlässlicher Handlungsrahmen entstehen, der weiteren Projekten und Gewerbegebieten als Anleitung für eine erfolgreiche Umsetzung des „Zero Emissions-Zieles“ dient.

ESSEN, BOCHUM, UNNA

Verkehrsstrang und seine Umwelt nun zu einer Vision

Umsetzung

Für die an die A 40 | B1 grenzenden Flächen soll im Bereich zwischen Moers und Unna ein regionaler städtebaulicher Masterplan erarbeitet werden. Dazu soll eine Arbeitsgemeinschaft beauftragt werden, die sich unter der Leitung des Büros scheuven + wachen, Dortmund, aus folgenden Büros zusammensetzt:

Bentham Crouwel Architects (Amsterdam/ Aachen) | R+T Topp Skoupil Huber-Erler, Prof. Dr. Topp (Darmstadt) | Werkgemeinschaft Freiraum, Prof. Aufmolk (Nürnberg) | logos Kommunikation und Gestaltung, Prof. Dr. Busmann (Wuppertal).

Ziel ist es, ein Gesamtkonzept und städtebauliche Leitlinien für eine positive Entwicklung der A40 zu erhalten, die einerseits Aussagen zur Gestaltung im unmittelbaren Bereich der Verkehrsbandes machen, andererseits aber auch als Bewertungsmaßstab für einzelne Planungen im Umfeld (öffentliche Hand, private Investoren) dienen. Die bereits vorhandenen Planungen wie die „Städtebauliche Rahmenplanung für die Bundesstraße 1 in Dortmund“ und der „Masterplan A40“ für Bochum sind dabei zu berücksichtigen.

Über eine Bestandserhebung, Leitbilddiskussion, vier Arenen (Arena 1: Stadt- und Verkehrs-

raum, Arena 2: Standort, Arena 3: Kulturraum, Arena 4: Öffentlichkeit und Politik) und Workshops sollen

- alle raumbedeutsamen Planungen, Projekte, Vorhaben bilanziert,
- strukturelle Charakteristika und Bezüge dargestellt,
- typologische Sequenzen herausgearbeitet,
- differenzierte Leitbilder zur Profilierung des Bandes wie der Sequenzen entwickelt,
- eine Leitkonzeption herausgearbeitet,
- Schlüsselbereiche und -projekte definiert und
- ein Handlungskonzept erarbeitet werden.



Für das ganze Ruhrgebiet ist die A40 eine enorm wichtige Lebensader.



Projektarbeit bringt die Stadtplanung voran. So können Stadtplaner und Politiker im kleinen Testen, ob ihre Rezepte für die urbane Zukunft tragfähig sind. Der 2. Bundeskongress Nationale Stadtentwicklung ist die ideale Plattform für den metropolen Gedankenaustausch.

