

Bremen, Leipzig, Nürnberg, Februar 2011

Stellungnahme zum Weißbuch Innenstadt (Entwurf) des BMVBS

Grundsätzliches

Die drei Städte Bremen, Leipzig und Nürnberg sehen sich, wie andere Städte auch, der europäischen Stadt im Sinne der Leipzig Charta verpflichtet: kompakt, gemischt, vielfältig und lebendig – und mit Aufmerksamkeit für benachteiligte Stadtquartiere. Unter dem Projekttitel „koopstadt – Stadtentwicklung Bremen, Leipzig, Nürnberg“ im Rahmen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik erproben sie neue Wege einer integrierten und integrativen Stadtentwicklung sowie Lösungsansätze für mehrere im Weißbuch angesprochene Handlungsfelder. Auf diesem Erfahrungshintergrund beteiligen sich die drei Städte an der Diskussion zum Entwurf des Weißbuches Innenstadt und bringen folgende Anregungen und Überlegungen ein:

Sie begrüßen es, dass sich der Bund intensiv mit der Entwicklung der Innenstädte auseinandersetzt und das Weißbuch Innenstadt im Dialog mit allen Beteiligten zur Grundlage innenstadtbezogener Maßnahmen und Projekte nicht nur des Bundes machen will. Auf Grundlage eines breiten gesellschaftlichen Ansatzes und Diskussionsprozesses einen „Pakt für die Innenstädte“ zu fördern und die Städte entsprechend zu unterstützen, ist ein lohnendes Unterfangen.

Das Weißbuch Innenstadt (Entwurf) zeigt Trends auf und benennt wesentliche Herausforderungen und Handlungsfelder, die allerdings noch stärker auf eine integrierte fachübergreifende Stadtentwicklung mit unterschiedlichen Akteuren ausgerichtet werden sollten. Dabei sollten auch die Fachpolitiken des Bundes mit ihren Förderungsprogrammen diesen „Pakt für die Innenstädte“ aufgreifen zugunsten einer stärker integrierten fachübergreifenden Politik, auch wenn daneben noch weitere Förderschwerpunkte zu bedienen sind.

Als Handlungsleitlinie für die rahmensetzende und fördernde Politik des Bundes kann das Weißbuch darüber hinaus auch als ein wichtiger allgemeiner, noch weiter abzustimmender Leitfaden für die kommunale Stadtentwicklung angesehen werden. Allerdings treffen nicht alle Herausforderungen gleichermaßen für die Metropolen wie für die kleineren Städte zu. Im Sinne einer besseren Anschaulichkeit der Komplexität der Thematik wird empfohlen, beispielhaft Kenngrößen für ausgewählte Städte aufzubereiten und diese problemorientiert, gut vermittelbar auch visuell darzustellen. Dabei könnte auch zwischen wachsenden und schrumpfenden Städten unterschieden werden.

In der Diskussion zum Weißbuch Innenstadt mit seinen Empfehlungen, wie Kommunen und kommunale Akteure ihre Innenstädte stärken können, muss auch die notwendige Verbesserung der Rahmenbedingungen durch Bund und Länder einen besonderen Stellenwert einnehmen.

Zu den Schlussfolgerungen und potenziellen Maßnahmen, die im Weißbuch Innenstadt für die einzelnen Themen- und Handlungsfelder herausgearbeitet wurden, möchten die koopstadt-Städte nachfolgende Anregungen und Überlegungen einbringen.

Fazit

Die Weiterentwicklung der Innenstädte, die Erhaltung, Erneuerung und Anpassung ihrer gewachsenen Strukturen sowie die Stärkung ihrer funktionalen Mischung als urbane europäische Stadt mit individuellem, unverwechselbarem Charakter, ist eine der zentralen Aufgaben von Stadtentwicklung in Deutschland. Sie kann nur erfolgreich sein, wenn sie

- als integrierter, fachübergreifender Prozess
- auf Grundlage fundierter strategischer Konzepte
- unter Eröffnung von Spielräumen für kreative Lösungsansätze und
- unter Einbindung vielfältiger städtischer und regionaler Akteure und der transparenten Beteiligung ihrer Bürgerinnen und Bürger

umgesetzt wird.

Dazu müssen Bund und Länder Rahmenbedingungen unterstützen, die den Kommunen wieder finanzielle Handlungsspielräume jenseits ihrer Pflichtaufgaben eröffnen. Die zwingend notwendige Reform der Gemeindefinanzierung muss eingeleitet werden.

Die Städtebauförderung muss kontinuierlich fortgeführt und ihre finanzielle und inhaltliche Ausgestaltung dem Bedarf der Länder und Kommunen an städtebaulicher Erneuerung und gemeinwesenorientierter Unterstützung angepasst werden.

Es ist darüber hinaus unbedingt erforderlich, dass der Bund auch über das Jahr 2013 hinaus zweckgebunden Zahlungen für die Wohnraumförderung an die Länder leistet und die Länder diese Zahlungen für eine bedarfsgerechte Förderung von Modernisierungen und Neubauten an die Kommunen weiterleiten.

Aus der Diskussion im Rahmen von koopstadt wissen wir: Nicht alle Herausforderungen und potenziellen Maßnahmen treffen auf alle Städte in Deutschland gleichermaßen zu. Vielmehr gibt es typische Herausforderungen für die Großstädte, die sich von den Handlungsbedarfen der Mittel- und Kleinstädte unterscheiden. Auch erscheint es wichtig, zwischen geeigneten Maßnahmen in wachsenden und in schrumpfenden Städten zu differenzieren. Wir empfehlen, das Weißbuch Innenstadt diesbezüglich weiter zu schärfen.

Die Städte Bremen, Leipzig und Nürnberg werden in ihrer Zusammenarbeit im Verbundprojekt koopstadt im Rahmen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik ausgewählte innovative Projekte zur Stärkung der Innenstadt durchführen und die Erfahrungen daraus bundesweit kommunizieren (www.koopstadt.de). Sie verstehen das als einen kommunalen Beitrag zur Umsetzung des Weißbuches Innenstadt.

Zum Begriff „Innenstadt“ (Definition S. 11)

Die räumlich-funktionale Gliederung der Stadt (City, Cityrand, Innenstadtrand mit kleineren (Stadtteil)Zentren, Nahbereiche, Stadtrand) spiegelt das historisch entwickelte Modell der Europäischen Stadt wider. Dieses strukturelle, räumliche Grundmodell mit seiner funktionalen Vielfalt wird als planerisches Leitbild weiterhin der Entwicklung der Städte zugrunde gelegt. Für einzelne Maßnahmenbereiche im Weißbuch Innenstadt wäre es zweckdienlich, den räumlichen Bezugsraum (engere Innenstadt oder innere Stadt) stärker zu differenzieren. Dies ist vor allem auch für die Ableitung und Ausrichtung von Förderprogrammen zweckmäßig.

Am Beispiel der Nürnberger Altstadt kann aufgezeigt werden, dass Teile des Gebietes, vor allem die südlich und westlich an die Altstadt angrenzenden Innenstadtrandgebiete sozial benachteiligt sind. Diese brauchen besondere fördernde und fördertechnische Zuwendung. Daher darf die Lokalisierung von Fördermitteln nicht auf die engere Innenstadt begrenzt bleiben, Entsprechendes gilt auch für Bremen und Leipzig

Marktplatz Innenstadt

Die Neuausrichtung der kommunalen Flächenpolitik für Handel und Dienstleistungen – insbesondere in Bezug auf den (großflächigen) Einzelhandel – ist eine der zentralen Aufgaben für die Zukunft nicht nur der Ober- und Mittelzentren, sondern aller Gemeinden einer Region.

Wirtschaftliche Strukturveränderungen und der demographische Wandel konfrontieren auch die Stadtentwicklung mit neuen Herausforderungen, umgekehrt kann die Stadtentwicklung mit geeigneten Maßnahmen die Folgen dieser Strukturveränderungen abschwächen oder in eine zielkonforme Richtung lenken.

Erkennbare Funktionsverluste der Zentren (Innenstadt und Stadtteilzentren) entstehen aus der andauernden Veränderung der Betriebs- und Betreiberstruktur sowie der Standortwahl im Handel. Gerade der Verlust von Betrieben mit zentren- bzw. nahversorgungsrelevanten Sortimenten trägt mit zur Ausdünnung der zentralen Versorgungsbereiche bei und stellt nicht selten ihre Funktionswahrnehmung als Orte der Identifikation und der Nutzungsvielfalt in Frage.

Um den uniformen, von Filialbetrieben geprägten Innenstädten zu neuer lokaler Identität zu verhelfen, sollten Aktivitäten zur Identitätsbildung und Initiativen zum Citymanagement und Citymarketing unterstützt werden. Dabei ist der Schwerpunkt auf die Netzwerkbildung lokaler Akteure zu richten. PPP-Initiativen zur unverwechselbaren Aufwertung von Innenstädten sollten gefördert werden.

Kommunale und regionale Einzelhandelskonzepte sind eine gute Grundlage zur Ansiedlungssteuerung; sie müssen jedoch durch eine konsequente Umsetzung landes- und regionalplanerischer Ziele unterstützt werden. Zentral für die Entwicklung der Innenstädte – und noch wichtiger als die Integration innerstädtischer Einkaufszentren – ist, dass eine Ansiedlung von großflächigem, zentrenrelevantem Einzelhandel auf die Zentren konzentriert und an nicht integrierten Standorten konsequent verhindert wird.

Darüber hinaus liegt eine besondere Priorität – neben der Stärkung der jeweiligen City als Wirtschaftsraum und herausgehobener Arbeitsplatzstandort und nicht nur als Marktplatz – bei innovativen Konzepten zur Stabilisierung von „Nebengeschäftslagen“ bzw. Stadtteil- und Nahversorgungszentren.

Innerstädtische Brachflächen und Gebäudeleerstände sind dabei – gerade in Städten mit schwachen Märkten oder an Standorten mit geringer Nachfrage – nicht von vornherein als Chancen für die Integration von Handwerk und Gewerbe in innerstädtische Lagen zu sehen. Vielmehr bedarf es vor Ort der Unterstützung innovativer Lösungen sowie von Zwischennutzungen, die Standorte wieder interessant machen und ihre Akzeptanz erhöhen.

z.B. „Wächterhäuser“ im Leipziger Innenstadtgebiet, oder die Bremer ZwischenZeitZentrale als Initiator für Zwischennutzungen.

Durch den wirtschaftlichen Strukturwandel brachliegende Flächen können im Zuge einer gezielten Innenentwicklung mit neuen Nutzungen verwertet werden, durch die ihrerseits zukünftige gesellschaftliche Bedarfe befriedigt werden können. Diese Innenentwicklung leistet einen wichtigen Beitrag zur Stadtentwicklung.

Bei der wirtschaftlichen Nutzung der Innenstadt sind nicht nur die traditionellen Wirtschaftsbereiche von Bedeutung. Die Kreativwirtschaft mit ihrem beachtlichen Beitrag zur lokalen Wirtschaft kann bisweilen eine Pionierfunktion für brachgefallene Standorte übernehmen und ein urbanes Milieu schaffen.

Unterstützungsbedarf von Bundes- und Landesseite

besteht vor allem bei der konsequenten Umsetzung einer regional verträglichen Einzelhandelsentwicklung. Hier besteht weniger ein Bedarf an Leitfäden oder Förderungen für die Qualität der Einzelhandelskonzepte, als vielmehr an Anreiz- und Sanktionssystemen, die eine konsequente regionale Zusammenarbeit – auch in Konfliktsituationen – unterstützen.

Beispielhaft sei hier die Auseinandersetzung um die Ansiedlung eines Factory Outlet Centers in der Region Leipzig/Halle oder die Errichtung eines Möbelgroßmarktes im Einzugsbereich von Nürnberg aufgeführt, an der sich die Handlungsbedarfe auf den unterschiedlichen Ebenen klar ableiten lassen.

Erfahrungen der koopstadt-Städte:

Bremen, Leipzig und Nürnberg arbeiten jeweils an der Aufstellung bzw. Umsetzung eines aktuellen integrierten Innenstadtkonzeptes für ihr oberzentrales Zentrum, das die Funktionen (Handel, Arbeiten, Wohnen, Kultur, Freizeit) gleichberechtigt weiterentwickelt unter Einbeziehung der Akteure und der Bürgerinnen und Bürger. Zur Stärkung des Einzelhandels hat Bremen konkrete Leitlinien beschlossen zur Respektierung von offener Baustruktur, Maßstäblichkeit, Orientierung zum öffentlichen Raum, Nutzungsmischung ..., als verbindliche Anforderungen an potentielle Investoren eines „Shopping Centers“. Auch Leipzig stärkt gegenwärtig seinen Innenstadthandel durch Weiterentwicklung des Leipziger Passagen- und Hofsystems. Das neu aufzustellende Nürnberger Entwicklungskonzept Altstadt soll dazu beitragen, die Multifunktionalität der City zu sichern und die Ausstrahlung des Oberzentrums zu stärken. City Management hat in den Städten eine jeweils spezifische Ausprägung.

Gerade weil der relative Anteil der Innenstadt-Verkaufsflächen mit der Handelsflächenentwicklung nicht mithalten konnte, steht die Stärkung der Innenstadt und der Stadtteil-

und Nahversorgungszentren mit Hilfe eines aktualisierten Zentren- und Einzelhandelskonzeptes in den drei Städten auf der Tagesordnung. Dabei bringt Bremen umfangreiche Erfahrungen einer auf freiwilliger Basis beruhenden „kommunalen“ Abstimmung mit der Region und ihrer Städte und Gemeinden ein.

Wohn- und Lebensraum Innenstadt

An einer Stadt, wie Nürnberg, mit überdurchschnittlich hohem Wohnanteil in der City, wird deutlich: Die Lagequalitäten, die Präsenz, die Mischung der Bewohner und die historischen Identifikationspunkte machen die Altstadt zu einem der attraktivsten Wohnstandorte der Stadt. Größe und Aufteilung der Wohnungen, Wärmeschutz und technische Ausrüstung der Immobilien des Wiederaufbaus sind jedoch sanierungsbedürftig. Dies trifft auch für einen Teil der an die Altstadt angrenzenden Innenstadtgebiete zu. Für die hier lebende Bevölkerung, insbesondere für die Bedürfnisse von Familien, jungen Erwachsenen und Senioren muss ein angemessenes Wohnungsangebot vorhanden sein.

Soweit die Innenstädte auch als Wohnquartiere genutzt werden, besteht oft die Problematik eines Nutzungsnebeneinanders von lärmintensiven Betrieben (Gastronomie, Anlieferung etc.) und Wohnen. Neben fehlendem hochwertigem Wohnraum (z.B. Ausstattung, Grundrisse) ergeben sich auch hieraus Hinderungsgründe für einen Zuzug zahlungskräftiger Haushalte in innerstädtische Wohnquartiere.

Die Handlungsschwerpunkte für den Wohn- und Lebensraum Innenstadt sehen die drei Städte in zwei Bereichen: dem bedarfsgerechten Umbau von Bestandsgebäuden und -quartieren sowie der konsequenten Umlenkung von Wohnungsneubau in die Innenentwicklung (Baulücken, innerstädtische Brachflächen, Nachverdichtung). Kommunale Konzepte zum Wohnen sowie eine darauf aufbauende kommunale Flächenpolitik, die in allen drei Städten verfolgt werden, sind dafür eine wichtige Grundlage. Bei der Umsetzung muss auf differenzierte Qualitäten geachtet werden.

Dabei ist die Modernisierung im Hinblick auf zukunftsfähige Standards und die Instandsetzung die umfangreichste Aufgabe. Auch wenn im Wohnungsbestand mit Blick auf die demographische Entwicklung nach Möglichkeit ein DIN-gerechter barrierefreier Umbau von Wohnungen angestrebt wird, lässt sich dieser auch wegen seiner Kostenintensivität nicht überall realisieren. Eine auf den konkreten Einzelfall bezogene Abwägung von wohnungswirtschaftlichen, energetischen, denkmalpflegerischen, ökologischen, demographischen und sozialen Belangen muss bei jedem Vorhaben neu durchgeführt werden. Ein bedarfsgerechter Umbau sollte auch neue Wohnformen, wie gemeinschaftliches Wohnen, ermöglichen.

Bei der Modernisierung des Bestandes sind sozial stabile Bewohnerstrukturen zu berücksichtigen und einer Segregation entgegenzuwirken.

Stadterneuerung im Bestand soll nachhaltig und integriert nach ökologischen Anforderungen geplant und umgesetzt werden, beispielsweise mit dezentraler energetischer Versorgung, mit flächensparendem Mobilitätskonzept u. a..

Unterstützungsbedarf von Bundes- und Landesseite

besteht vor allem in der intelligenten Verknüpfung von Förderprogrammen. Programme zur energetischen Sanierung und zur generationen- bzw. altersgerechten Anpassung von Wohnungsbeständen sind integriert weiter zu entwickeln, so dass sie sich gleichzeitig auf die Stärkung der Innenstädte (im Sinne der inneren Stadt) beziehen.

Erfahrungen der koopstadt-Städte:

Leipzig bringt seine Erfahrungen des Stadtumbaus durch den „Instrumentenkoffer Stadtumbau Leipzig“ ein.

Nürnberg verfügt mit seinen 13.000 Einwohnern über eine dicht bewohnte Altstadt, bei der die Wohnnutzung ein zentrales Element der Nutzungsvielfalt und des öffentlichen Lebens darstellt. Diese Funktion wird u.a. durch die Neubebauung von Brach- oder ehemaligen Gewerbeflächen mit einer hochwertigen Wohnbebauung gestärkt. Größere Beispiele hierfür sind die Sebalder Höfe oder das vor dem Neubau befindliche Augustinerhofareal (Neue Tuchgasse) und der Palmenhof.

Bremen setzt im Rahmen des Leitbildes zur Stadtentwicklung seine jüngst beschlossene Wohnungsbaukonzeption um mit konkreten Zielen für die kommenden Jahre in den Handlungsfeldern Flächen, Wohnungsbauprogramme, Quartiersentwicklung.

Öffentlicher Freiraum

Das Thema Frei- und Grünraum wird im Weißbuch-Entwurf nicht explizit dargestellt, denn als öffentlichen Raum versteht das Weißbuch eher die zentralen urbanen Plätze der Innenstadt. Die Themen des öffentlich nutzbaren Frei- und Grünraums müssen jedoch stärker in das Blickfeld gelangen, nicht nur im Zusammenspiel der Bedürfnisse einer älter werdenden Bevölkerung mit den Erfordernissen von Spiel- und Freiraumangeboten für Kinder und Jugendliche, sondern auch in Hinblick auf den Klimawandel und ökologische Gesichtspunkte (hohe Baudichte, hoher Versiegelungsgrad in den Innenstädten). Aus diesen Gründen stellt sich die Forderung nach Schaffung und Erhaltung von hochwertigen Frei- und Spielflächen in den Innenstädten. Hierdurch kann die Innenstadt als Wohn- und Lebensstandort für neue Bewohner- und Nutzergruppen stärker an Bedeutung gewinnen. Eine besondere Qualität haben innerstädtische Freiräume am Wasser.

Eine qualitäts- und maßstabsetzende städtebauliche Funktion hat die Entwicklung von öffentlichen Grün- und Freiraumachsen bei der Umstrukturierung großer Stadtumbauareale für Investoren, Beschäftigte, Bewohner und Besucher gleichermaßen.

Erfahrungen der koopstadt-Städte:

Beispiel der Grünplanung aus Nürnberg: Zu dem weitgehend als Grünfläche genutzten Altstadtgraben besteht ein umfassendes Gestaltungs- und Nutzungskonzept, das im Zuge der aktuellen Stadterneuerungsmaßnahmen weiter umgesetzt werden soll (Agenda 21, Grabensparadise).

Bei der Entwicklung der Bremer „Überseestadt“ stellt der Freiraum die Verbindung mit Aufforderungscharakter von der Altstadt zum Umstrukturierungsgebiet der alten Hafensareale dar.

Anpassung an klimatische Veränderungen

Der Aspekt „Anpassung der Innenstadt an klimatische Veränderungen“ wird im Weißbuch-Entwurf nicht berücksichtigt. Für eine qualitative und nachhaltige Entwicklung von Innenstadtgebieten spielt dies zukünftig eine zunehmend wichtige Rolle. Innenstädte, wie beispielsweise Nürnberg, sind durch eine hohe Baudichte, einen hohen Versiegelungsgrad sowie eine oftmals nur unzureichende Ausstattung mit Grün- und Freiräumen, in besonderer Weise von den zu erwartenden klimatischen Veränderungen betroffen (Zunahme von Sommertagen und sommerlichen Hitzeperioden). Damit Innenstädte attraktive Wohn-, Arbeits-, und Aufenthaltsorte bleiben oder sich als solche weiterentwickeln können, sollte dieser Aspekt unbedingt in die Diskussion eingebracht werden.

Erfahrungen der koopstadt-Städte:

Nürnberg ist als eine von neun Modellkommunen am BMVBS-Forschungsprojekt „Urbane Strategien zum Klimawandel – kommunale Strategien und Potenziale“ beteiligt. Bremen verfolgt mit dem beschlossenen Klimaschutz- und Energieprogramm 2020 u. a. das Ziel, bis 2020 die jährlichen CO₂-Emissionen gegenüber 1990 um 40 % zu senken. Darüber hinaus beteiligt sich Bremen auf regionaler Ebene an der Erarbeitung von Klimaanpassungsstrategien im Rahmen des KLIMZUG-Programms des BMBF. Westsachsen mit dem Oberzentrum Leipzig ist Modellregion im Projekt Klima-MORO des BMVBS, das zum Ziel hat, regionale Klimaschutz- und Klimaanpassungsstrategien zu entwickeln. Es ist geplant, die Ergebnisse für die Stadt Leipzig in die räumlichen Planungen und das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (SeKo) zu übernehmen.

Mobilität und Innenstädte

Standortpolitik beeinflusst die Verkehrsmittelwahl. Eine integrierte Stadtentwicklung muss Nutzungszuordnungen auf den Umweltverbund (Fußgänger-/Radverkehr, straßen- und schienengebundener ÖPNV) ausrichten; dies stützt zugleich das Ziel einer Stadt der kurzen Wege.

Die Erreichbarkeit der Innenstädte für die verschiedenen Verkehrsarten muss gesichert werden. Zur Erhöhung der Erreichbarkeit müssen die Potenziale des Umweltverbunds möglichst weitgehend ausgeschöpft werden. Das ergibt Freiräume für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, führt aber auch zu einer stadtverträglicheren Abwicklung des nicht verlagerbaren motorisierten Individualverkehrs (MIV) und Wirtschaftsverkehrs. In der Summe könnten deutlich mehr Menschen die Innenstädte bequem erreichen als zurzeit.

Zur umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Abwicklung des MIV sind die vorhandenen Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung weiter zu entwickeln. Dabei sind positive Erfahrungen anderer Länder auf ihre Übertragbarkeit zu prüfen (z.B. Shared Space, Begeugungszonen).

Der im Weißbuch-Entwurf angesprochene Beitrag der Elektromobilität zur Klimapolitik und zur Reduzierung der Lärm- und Luftbelastung wird bei den für 2020 angestrebten 2 % des Pkw-Bestands überbewertet und ist deutlich zu relativieren; gleichwohl ist sie ein Schritt zur postfossilen Mobilität. Die CO₂-Verminderung kann zurzeit nur bedingt erreicht, das Problem des Flächenverbrauchs kann durch Elektro-Pkw nicht vermindert werden. Eher positiv kann

der Einsatz von elektrisch angetriebenen Zweirädern eingeschätzt werden, sofern hierdurch Pkw-Fahrten ersetzt werden können.

Das Thema Wirtschafts- und Lieferverkehre ist im Weißbuch weitgehend ausgeklammert. Hier geht es neben der Problematik von Lieferzeitfenstern und dem Abbau von Behinderungen auch in hohem Maße um die Reduzierung von Emissionsbelastungen.

Die Verknüpfung der Verkehrsmittel muss stärker auf die Kombination Fahrrad/E-Bike/ÖPNV ausgerichtet werden, weniger auf klassischen Park + Ride, da dieser zur Ausdünnung des ÖPNV in der Fläche beitragen kann mit der Folge, dass Mobilitätschancen eingeschränkt werden.

Unterstützungsbedarf von Bundes- und Landesseite

Nicht nur vor dem Hintergrund begrenzter Finanzmittel sind weiche Mittel der Verkehrsdämpfung und Verkehrssteuerung in Zukunft verstärkt anzuwenden wie Car-Sharing, Mobilitätsberatung und Anreize für Beschäftigte zur Nutzung von Rad und ÖPNV. Die Bundesregierung wird gebeten, eine rechtssichere, bundeseinheitliche Grundlage für die Nutzung von Stellplätzen im Straßenraum durch zertifizierte Car-Sharing-Anbieter sowie für die Einrichtung von Elektrizitätszapfstellen zu schaffen.

Beschränkungen des MIV durch ordnungspolitische Maßnahmen in der Innenstadt – etwa zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität - sind nur dann ratsam, wenn dadurch keine nennenswerten Standortnachteile gegenüber autogerechten Einzelhandelskonzentrationen am Stadtrand resultieren. Vorrangig sollte in der Innenstadt die Entwicklung von Alternativen zum MIV im Vordergrund der Bemühungen stehen bei guter Erreichbarkeit der City.

Zur umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Abwicklung des MIV sind die vorhandenen Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung weiter zu entwickeln. Dabei sind positive Erfahrung anderer Länder auf ihre Übertragbarkeit zu prüfen (z.B. Shared Space, Begegnungszonen).

Eine deutliche Verschiebung des Modal Splits zugunsten der Verkehrsarten, die zum Erhalt lebenswerter Innenstädte erforderlich sind, kann aber nur erreicht werden, wenn gleichzeitig Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes erfolgen. Darauf sollte im Weißbuch hingewiesen werden. Neben der Stärkung des straßengebundenen ÖPNV und des Fußgänger- und Radverkehrs ist auch der schienengebundene SPNV zu stärken. Dies ist gerade für Großstädte mit einem entsprechenden Einzugsbereich von großer Bedeutung.

Entsprechende Programme zur Verkehrsinfrastruktur müssen stärker auf eine integrierte Entwicklung ausgerichtet werden, die das Nebeneinander der unterschiedlichen Funktionen ermöglichen und innerstädtische Hauptverkehrsstraßen als öffentliche Räume noch erlebbar bleiben lassen.

Die Finanzmittel zur Förderung und Entwicklung des ÖPNV und des SPNV müssen erhöht werden. Hier ist auch der Bund gefordert.

Zugunsten einer erhöhten Attraktivität des ÖPNV sind Investitionen auch zur ÖPNV-Beschleunigung (Reisezeiten) durch Bundesmittel zu unterstützen.

Erfahrungen der koopstadt-Städte:

Alle drei Städte können auf Erfahrungen im Car-Sharing verweisen. Bremen hat parallel zum Bremer EXPO-Beitrag in Shanghai einen Aktionsplan Car-Sharing beschlossen und sich das Ziel einer Verdreifachung der Car-Sharing-Nutzer bis 2020 gesetzt. Bremen und Leipzig sind Partner in der jeweiligen Modellregion E-Mobilität.

Innenstadt als Ort der Integration

Die Städte, insbesondere die Innenstädte vollbringen besondere Integrationsleistungen. Dazu müssen Innenstädte in zwei Bereichen noch stärker als bisher unterstützt werden:

Einerseits geht es dabei um die Stärkung dieser Integrationsfunktion durch „weiche“ Maßnahmen. Extrem kontraproduktiv wirkt sich die drastische Mittelreduzierung im Programm „Soziale Stadt“ aus, das gerade hier unterstützend gewirkt hat. Positiv ist dagegen zu werten, dass die Bildungsdiskussion immer mehr auch mit der Stadtentwicklung verknüpft wird und durch Programme wie „Lernen vor Ort“ Bildungseinrichtungen als zentrale Orte im Quartier gestärkt werden können. Der qualitative Ausbau von Bildungseinrichtungen und ihre Vernetzung zu Lern- und Bildungslandschaften (über Schulen und Kitas hinaus) sollten stärker gefördert werden und im Weißbuch ein größeres Gewicht erhalten. Darüber hinaus müssen Beratungs- und Freizeitangebote für Zielgruppen, wie junge Erwachsene, Senioren und Mitbürgerinnen und Mitbürger mit Migrationshintergrund erhalten und erweitert werden.

Für sozial besonders benachteiligte Gruppen stellt die Innenstadt einen wichtigen Lebensbereich dar. Aus diesem Grund muss sowohl die Teilhabe am öffentlichen Raum gesichert sein als auch die Versorgung mit spezieller Infrastruktur (einschließlich Wärmestuben, Schlafräumen etc.).

Der Erhalt einer ausgewogenen sozialen Mischung in den Innenstädten ist von besonderer Bedeutung. Häufig ist der Trend zur „Reurbanisierung“ auch mit Aufwertungs- und Gentrifizierungsprozessen verknüpft. Den Kommunen stehen zunehmend weniger Möglichkeiten zur Verfügung, um auch in den Innenstädten preiswerten Wohnraum zu erhalten und eine Verdrängung einkommensschwacher Haushalte in ausgewählte Standorte des Innenstadtrandes zu verhindern.

Unterstützungsbedarf von Bundes- und Landesseite

besteht bei der kontinuierlichen Fortsetzung und Weiterentwicklung einer gezielten Wohnraumförderung. Wesentliche Voraussetzung für die Entwicklung der Innenstädte ist, dass der Bund auch über das Jahr 2013 hinaus zweckgebundene Zahlungen für die Wohnraumförderung an die Länder leistet und die Länder diese Zahlungen für eine bedarfsgerechte Förderung von Modernisierungen und Neubauten an die Kommunen weiterleitet. Die Förderung soll dazu beitragen, den Erhalt von preiswerten Wohnungen in innerstädtischen Quartieren – auch in von Leerstand geprägten Städten – zu ermöglichen. Diese Förderung muss eng verknüpft werden mit den KfW-Programmen.

Die Städtebauförderung als strategisches Instrument nachhaltiger Stadtentwicklung mit hohem städtebaulichen, ökonomischen, ökologischen und sozialpolitischen Stellenwert muss finanziell und auch inhaltlich wieder so ausgestattet

sein, dass sie dem Bedarf an städtebaulicher Erneuerung, bürgerschaftlichen Engagement und sozialer Integration entspricht. Die Kürzung und inhaltliche Einschränkung des Programms Soziale Stadt muss zurückgenommen werden.

Erfahrungen der koopstadt-Städte:

Die drei Städte verfolgen unter der Überschrift „Bildung im Quartier“ jeweils unterschiedliche Projektansätze zur Stärkung quartiersbezogener Bildungseinrichtungen und Netzwerke sowie „Lernen vor Ort“-Projekte.

Kreative Innenstadt: Kultur, Kunst und Erlebnis

Kulturelle Events, Kunst im öffentlichen Raum, thematische Kulturfeste und protegierte Projekte vermitteln ein unverwechselbares Bild der Stadt, unterstützt durch das (bau)kulturelle Erbe. In den Zentren der Stadt entwickeln sich kulturelle und subkulturelle Öffentlichkeiten, die stadregionale Identitäten schaffen und nach außen vermitteln. Sie haben Einfluss auf das Ansehen und die Außenwahrnehmung der Stadt und motivieren zum Besuch, zur Städtereise oder zur Standortwahl.

Kulturelle Angebote und „urbane“ kreative Räume in Innenstädten sind nicht nur ein wichtiger Tourismusfaktor sowie Anziehungspunkt für den regionalen Einzugsbereich, sondern angesichts des Wandels der Lebensstile auch ein zentraler Grund für das Wohnen in der Innenstadt. Kommunen können diesen urbanen Mix unterschiedlicher – oft auch kommerziell oder bürgerschaftlich organisierter Angebote – aber in der Regel nicht selbst „schaffen“. Sie können jedoch Spielräume eröffnen und Rahmenbedingungen verbessern, damit solche Angebote wachsen und sich entfalten können. Dazu gehören insbesondere auch zeitlich begrenzte Zwischennutzungen, die öffentliche und private Stadträume neu definieren können.

Öffentliche Kultureinrichtungen aber auch bürgerschaftlich organisierte Angebote, qualitätvolle öffentliche Räume, wertvolle städtebauliche und denkmalpflegerische Strukturen werden nicht nur von den Einwohnern der Kernstadt, sondern aus der gesamten Region genutzt. Deshalb müssen auch alle Gebietskörperschaften in die Finanzierung eingebunden werden, wenn diese Angebote in den Innenstädten erhalten und qualitativ weiterentwickelt werden sollen.

Unterstützungsbedarf von Bundes- und Landesseite

besteht darin, sich nicht weiter aus der Finanzierung Kultur, Denkmalpflege und Gestaltung öffentlicher Räume zurückzuziehen. Gleichzeitig sind Mechanismen zu unterstützen, die einen finanziellen Ausgleich in der Region zur Vorhaltung regional bedeutsamer innerstädtischer Angebote ermöglichen.

Erfahrungen der koopstadt-Städte:

Alle drei Städte verfügen über ein reichhaltiges kulturelles Angebot von überregionaler Ausstrahlung. Die drei Städte unterstützen lokale Netzwerke der „Kultur- und Kreativwirtschaft“ im ökonomischen, kulturellen und stadtentwicklungsplanerischen Zusammenhang, zum Teil auch in Verbindung mit der Nutzung ehemaliger Gebäudebrachen.

Ansprechpartner

koopstadt-Team

Freie Hansestadt Bremen

Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa
Referat Raumordnung, Stadtentwicklung, Flächennutzungsplanung
Dr. Ralph Baumheier, Detlef Schobeß, Dr. Arne Sünemann
Ansgaritorstraße 2
28195 Bremen
Info@koopstadt.de

Stadt Leipzig (Sitz der koordinierenden Geschäftsstelle)

Dezernat Stadtentwicklung und Bau
Stadtplanungsamt
Stadtentwicklungsplanung
Stefan Heinig, Christina Kahl, Ruth Rabenberg
Martin-Luther-Ring 4-6
04092 Leipzig
Info@koopstadt.de

Stadt Nürnberg

Amt für Wohnen und Stadtentwicklung
Hans-Joachim Schlößl, Michael Lang, Dr. Stefan Bege
Marienstraße 6
90402 Nürnberg
Info@koopstadt.de

Externe Prozesssteuerung / Forschungsbegleitung

Büro für urbane Projekte

Prof. Dr. Iris Reuther, Andreas Paul
Gottschedstraße 12
04109 Leipzig
Reuther@urbaneprojekte.de